

CONSEIL DE PRUD'HOMMES
DE ROUEN

1, Place de la Madeleine
76000 ROUEN

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

EXTRAIT DES MINUTES
DU CONSEIL DE PRUD'HOMMES
DE ROUEN

JUGEMENT

RG N° F 06/01496

SECTION Commerce

AFFAIRE
Dominique CASTEL
contre
SOCIÉTÉ NATIONALE DES
CHEMINS DE FER (SNCF)

MINUTE N°

JUGEMENT DU
30 Juillet 2009

Qualification :
Contradictoire
premier ressort

Notification le : 4.08.09

Date de la réception
par le demandeur :
par le défendeur :

Expédition revêtue de
la formule exécutoire
délivrée

le :

à :

Audience du : 30 Juillet 2009

Monsieur Dominique CASTEL
30 rue Saint Siméon
76250 DEVILLE LES ROUEN
Assisté de Me Muriel GILLETTE (Avocat au barreau de ROUEN)

DEMANDEUR

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER (SNCF)
34 rue du Commandant Mouchotte
Pour l'Etablissement Traction de Haute Normandie
75014 PARIS CEDEX 14
Représentée par Me Laure LAMORIL VAN POPERINGHE (Avocat
au barreau de ROUEN)

DEFENDEUR

*Composition du bureau de Départage section
Lors des débats et du délibéré*

Madame Sonia GERMAIN, Président Juge départiteur
M. Jean-Pierre TERAL, Assesseur Conseiller (S)
M. Serge JOUETTE, Assesseur Conseiller (E)
Assistés lors des débats de Elisabeth GUILLEMOT, Greffier

PROCÉDURE

- Date de la réception de la demande : 25 Octobre 2006
- Bureau de Conciliation du 22 Janvier 2007
- Convocations envoyées le 25 Octobre 2006
- Renvoi BJ avec délai de communication de pièces
- Bureau de jugement du 10 Novembre 2008
- Renvoi Juge départiteur
- Débats à l'audience de Départage section du 14 Mai 2009
(convocations envoyées le 17 Novembre 2008)
- Prononcé de la décision fixé à la date du 30 Juillet 2009
- Décision prononcée conformément à l'article 453 du code de
procédure civile en présence de Madame Elisabeth GUILLEMOT,
Greffier

EXPOSE DU LITIGE

Monsieur Dominique CASTEL a été embauché à la SNCF le 4 janvier 1981; Au mois de février 1994, après avoir passé l'examen de conducteur de ligne, il était affecté au poste de conducteur de ligne au sein de l'Etablissement Traction de Normandie de Sotteville les Rouen;

Le 20 septembre 2004, circulant dans une locomotive entre le Havre et Sotteville, il commettait un dépassement de vitesse de 6km/h;

Par courrier du 28 septembre 2004, la SNCF lui notifiait le retrait définitif de son autorisation de conduire;

C'est dans ces conditions qu'il saisissait le Conseil de Prud'Hommes de Rouen, aux fins de voir prononcer la nullité de sa sanction en sollicitant la condamnation sous astreinte de la SNCF, à le rétablir dans son emploi de conducteur de ligne;

Il sollicitait également:

- la somme de 8202€ à titre de rappel de primes de traction outre celle de 820,20€ au titre des congés payés afférents;
- la somme de 8 373€ à titre de rappel de primes de déplacement nuits dimanches et fêtes outre celle de 837,30 € au titre des congés payés afférents;
- la somme de 5000€ au titre de l'indemnisation du préjudice moral subi du fait de cette procédure vexatoire;

Il sollicitait l'exécution de la décision outre 1500€ au titre de l'article 700 du Code de Procédure Civile;

Il expose et soutient qu'il lui est reproché un dépassement de vitesse de moins de 10 km/h; Après un arrêt de la machine et l'autorisation de repartir, il reprenait sa marche à très faible allure; en application des procédures réglementaires; Il effectuerait alors à nouveau un dépassement de vitesse, également inférieur à 10km/h sur une distance de 200mètres;

Il fait valoir que cependant la voiture qu'il conduisait est très ancienne, que les indicateurs de vitesse ne se trouvent pas sous le regard direct du conducteur et que les aiguilles du compteur sont tremblantes donc fort imprécises; Que de plus le BIP sensé attirer l'attention du conducteur sur un dépassement de vitesse, n'a pas fonctionné, de sorte que son attention n'a pas été attirée sur ce dépassement;

Il considère donc d'une part que le fait reproché n'est pas clairement établi et d'autre part que sa responsabilité ne pourrait être la seule retenue;

Il expose que 8 jours seulement après ces faits, le 28 septembre 2004, il recevra un courrier en ces termes:

" Suite à différents événements conduite et à votre comportement conduite en tête de train, plusieurs suivis particuliers ont été mis en place depuis 1998; Un plan d'action de suivi individualisé a été mis en oeuvre le 1^{er} juillet 2004;

Votre comportement en tête de train n'a pas évolué depuis cette date et les incidents conduits significatifs ont eu lieu le 20 septembre 2004;

Mes responsabilités de Directeur de l'Etablissement, vis à vis de la sécurité, envers vous et l'entreprise, m'obligent à vous retirer définitivement votre autorisation de conduite en premier"

Le 13 octobre 2004, il répondait au Directeur de l'ETHN :

"Je conteste cette décision (de retrait définitif de la conduite) ainsi que l'appréciation que vous portez sur mon comportement en tête de train depuis le 1^{er} juillet 2004;

Je conteste l'emploi du pluriel dans l'expression des incidents de conduite significatifs en date du 20 septembre 2004;

Je vous demande donc de bien vouloir reconsidérer votre décision à mon encontre"

La SNCF maintenait sa position de retrait définitif et le 20 octobre 2004 elle acceptait un entretien avec les représentants de la CGT ;

Le 10 janvier 2005, la CGT considérait que la mesure prise était disproportionnée par rapport aux faits commis;

Toutefois l'employeur le 13 janvier 2005 conservait sa position précisant *"c'est l'ensemble du comportement et des événements sécurité significatifs de Monsieur CASTEL, malgré les différents suivis particuliers et non des faits ponctuels qui m'ont amené à cette décision"*

Le 7 octobre 2005, l'Inspection du Travail écrivait notamment qu'il résultait de l'article 1 du chapitre 9 du statut des relations collectives entre la SNCF et son personnel que *"constitue une sanction, toute mesure autre que les observations verbales prises par la SNCF à la suite d'un agissement d'un agent considéré comme fautif et ne constituaient pas des sanctions l'affectation provisoire à d'autres fonctions, décidées par le Chef d'Etablissement en vue de vérifier si l'Agent possède toujours bien les aptitudes nécessaires à la tenue de son poste; L'article 3 disposant quant à lui que le retrait de conduite constitue une sanction qui peut être prononcée par le Chef d'Etablissement, à titre temporaire, à la suite d'un agissement fautif de l'Agent;*

Monsieur CASTEL a été retiré de ses fonctions de conduite depuis plus d'un an et ceci a des conséquences sur son niveau de rémunération ;La décision ne me paraît plus pouvoir revêtir un caractère temporaire; Aussi si vous envisagez de le maintenir en dehors de ses fonctions d'Agent de Conduite, il vous appartient de respecter la procédure disciplinaire prévue au Chapitre 9 du statut des relations collectives entre la SNCF et son personnel";

Le 13 mars 2006, la SNCF souhaitant clore le dossier indiquait qu'elle n'envisageait pas de remettre Monsieur CASTEL au service de la conduite et décidait de poursuivre la démarche de reconversion sur un poste d'AMGM, initialisée par le Responsable des Ressources Humaines de l'Etablissement;

Cependant en accord avec la Direction du Management de Rouen, le Directeur de l'ETN proposait de maintenir Monsieur CASTEL sur son grade CRLP jusqu'à ce que celui-ci puisse bénéficier de 15 années sur un grade traction; Lorsque l'échéance serait atteinte, la reconversion définitive sur un grade de la spécialité Gestion des Moyens serait validée;

Cette solution ne satisfaisant pas Monsieur CASTEL qui s'estimait victime d'une sanction disciplinaire injuste et disproportionnée par rapport aux faits commis, il a saisi le Conseil de Prud'hommes ;

Il soutient que les deux dépassements de Vitesse Limite reprochés auraient eu lieu le 20 septembre 2004, alors qu'il conduisait une locomotive de type 16500 équipée Flaman;

Ce type de cabines a été modifié pour permettre une meilleure visibilité;

Il ajoute que les deux dépassements de vitesse sont tous deux inférieurs à 10km/h et ne pouvaient pas avoir d'impact sur la sécurité des voyageurs ou des agents SNCF, puisque la locomotive circulait sans wagon;

La Direction elle-même reconnaît le manque de gravité de ces faits; Or pour deux incidents mineurs, commis le même jour et à raison de la vétusté de la locomotive, il a été définitivement évincé du poste qu'il occupait;

Ce type d'incidents n'a rien d'exceptionnel alors que la sanction l'est;

Son passé professionnel n'a pas été pris en compte, alors que le document TRACTION DIRECTIVE prévoit en page 4 qu'une analyse de la situation individuelle de l'agent doit être engagée chaque fois qu'il y a interrogation de la hiérarchie sur l'aptitude de l'agent à être maintenu dans un poste de sécurité; De même ses qualités professionnelles propres ont été oubliées alors qu'il s'est vu cité le 1^{er} juillet 1998, sur proposition du Directeur d'Etablissement à l'Ordre de la Région pour conduite exemplaire du 11 avril 1998; Son sens des responsabilités et son sang froid étaient loués;

Aussi il considère pour tous ces éléments que la sanction est disproportionnée, inhabituelle, injustifiée;

A titre subsidiaire, il fait valoir qu'elle peut s'expliquer en raison du contexte personnel et familial dans lequel il se trouvait, son amie ayant quitté le domicile en octobre 2000 avec les enfants qu'il n'a pu voir durant deux ans, puis le Juge aux Affaires Familiales a fixé la résidence habituelle des enfants le 29 avril 2003 au domicile du père en raison des carences graves de la mère; Toutefois, une mesure d'AEMO a été prononcée pour un de ses fils, le 6 juin 2003 pour 6 mois;

Les graves difficultés existentielles de son fils qui se sont prolongées dans le temps, ont retenti sur l'état psychologique de son père au cours de l'année 2004;

En tout état de cause lors des incidents reprochés, il n'a mis en danger personne;

Il a entre temps fait le nécessaire pour mieux gérer cette situation et le médecin de la SNCF l'a estimé apte le 10 septembre 2004;

Il considère qu'il a bien fait l'objet d'une sanction disciplinaire et que celle-ci est très lourde, puisqu'il a été rétrogradé de son poste de conducteur de ligne à titre définitif;

Il précise en effet que le document intitulé TRACTION DIRECTIVE prévoit que les mesures de relève temporaire des agents de leurs activités de sécurité doivent *"être effectuées immédiatement lorsqu'un opérateur est impliqué dans un incident grave"*

Il soutient qu'en l'espèce la relève date de plus de deux ans et demi, que la sanction s'accompagne d'une rétrogradation pure et simple dans sa qualification, puisque il est passé d'une qualification C à une qualification B ;

La SNCF lui a proposé de le maintenir à son grade C mais avec une reconversion et non un reclassement, qui seul induit un complément de salaire, ce à quoi il s'oppose, alors que des conducteurs ayant commis des fautes extrêmement lourdes ont pu bénéficier de reclassement;

S'ajoute à cela :

- le fait que la privation de conduite le prive de toutes les primes auxquelles ce poste donnait droit, soit une baisse de salaire de 600€ par mois;
- le fait qu'il ait été évincé du tableau d'Aptitude qui lui aurait permis de prétendre à un échelon supérieur;
- il bénéficiait de 13 ans de machine, or il en faut 15 pour pouvoir prétendre à une retraite dès 50 ans de sorte que cette sanction lui interdit d'y prétendre;
- Il n'a depuis les faits, ni poste de travail défini, ni bureau, ni ordinateur portable; Il effectue des remplacements lorsque des collègues sont absents à des postes de gestionnaire de moyen, des tâches administratives ... mais ne s'est vu affecter aucune tâche constante et change de bureau en fonction des dits remplacements ce qui est particulièrement inconfortable et n'est semble-t-il réservé qu'à son cas;

Cette sanction est de plus inédite pour des faits similaires à l'égard d'un agent de conduite et il prétend que la Direction a fait preuve à son encontre d'une sévérité inhabituelle, alors que les fautes qui lui sont reprochées sont sans gravité;

Il soutient que les faits du 18 mars 2004 qui sont visés par la SNCF ont déjà fait l'objet d'une sanction de sorte que la sanction soumise à l'appréciation du Conseil ne doit concerner que l'incident du 20 septembre 2004;

En réplique, la SNCF demande au Conseil de débouter Monsieur CASTEL de l'intégralité de ses demandes et de le condamner à lui verser la somme de 1500€ au titre de l'article 700 du Code de Procédure Civile;

Elle soutient que les événements du 20 septembre 2004, faisaient suite à de nombreux incidents dont Monsieur CASTEL s'était rendu responsable au cours des années 2003 et 2004;

En raison du danger que représentait le comportement de Monsieur CASTEL, elle lui a notifié par un courrier du 28 septembre 2004 le retrait définitif de son autorisation de conduire;

Elle fait valoir que l'incident du 20 septembre 2004 s'est déroulé sur une locomotive de type 16500 et que les photos versées aux débats par Monsieur CASTEL correspondent à des engins de série BB22200 OU AGC/AGC et non BB 16500. Les engins BB 16500 n'ont pas changé et correspondent toujours aux photos de la pièce n° 20, ce type de locomotive étant d'ailleurs repris dans le document intitulé "renseignements techniques", notamment en page 11;

Elle fait valoir que Monsieur CASTEL tente de minimiser l'impact des deux dépassements sous prétexte que le train circulait sans wagon, mais cette affirmation méconnaît complètement la portée du terme sécurité à la SNCF;

Le principe même des limitations de vitesse vise à éviter deux types d'incidents ou d'accidents:

- la pénétration dans un canton occupé par un autre train
- le déraillement du train

Elle fait valoir que le fait de circuler sans wagon ne diminue pas le risque d'accident;

Que de plus c'est en considération du passé professionnel de Monsieur CASTEL que le retrait de conduite a été prononcé, celui-ci ayant déjà fait l'objet d'un suivi particulier dans un passé professionnel proche et c'est donc dans ce contexte que la SNCF a pris cette décision;

Les écarts de conduite ont valu à Monsieur CASTEL, la mise en place d'un suivi particulier à trois reprises et lors de la dernière mise en place du suivi, il a été demandé à l'agent une vigilance toute particulière; Il a également fait l'objet d'un plan d'action sécurité individualisé en 2004; Ce document rappelle que ce plan est motivé par les événements sécurité de l'année 2003; Dans le courant du 1^{er} semestre 2004, il a fait l'objet d'une mesure conservatoire de retrait du service de conduite, car il ne remplissait pas systématiquement ses bulletins de service tel qu'il aurait dû le faire;

Il tentait ainsi de dissimuler les événements qui se produisaient lors de ses conduites, événements qui étaient révélés par un système technique appelé "visagraph" ;

La mesure prononcée à son encontre résulte donc d'un comportement dangereux de longue date et non de deux événements isolés;

La SNCF soutient par ailleurs que Monsieur CASTEL n'a pas fait l'objet d'une sanction disciplinaire, le retrait de conduite d'un agent n'étant pas une sanction disciplinaire mais une possibilité pour la SNCF, conformément aux règles applicables à cette société;

Ce ne sont pas des fautes au sens disciplinaire qui sont reprochées à Monsieur CASTEL mais un comportement à la conduite qui est devenu totalement inadapté, notamment au regard des diligences que l'on peut attendre d'un agent de conduite en terme de sécurité; Aucune procédure disciplinaire n'a d'ailleurs été engagée; Seul le retrait de service à titre temporaire à la suite d'un agissement fautif de l'agent constitue une sanction; Ainsi, il s'agit d'une sanction si la mesure est prononcée à titre provisoire, alors qu'en l'espèce, elle a été prononcée de manière définitive en s'appuyant sur le référentiel RG0010 intitulé "management général de la sécurité de l'exploitation ferroviaire", qui aux termes de son article 5,2 précise que l'habilitation d'un agent est prononcée par sa hiérarchie, après évaluation et au vu, si nécessaire, des avis motivés des experts intervenant dans le processus d'habilitation. Il en est de même pour la suspension ou le retrait d'une habilitation;

La décision de retrait de conduite s'est imposée à la direction afin de garantir la sécurité sur les voies de chemin de fer;

Elle fait valoir en outre qu'il est faux d'affirmer que Monsieur CASTEL n'a plus d'affectation précise, il a été associé au responsable du Pôle Production de l'Etablissement puis a été employé dans un poste de gestionnaire de Moyens; A ce titre il a eu une formation et est donc habilité à tenir ce poste; Il occupe le poste de commande comme les autres gestionnaires de moyens, poste dont les fonctions ne nécessitent pas l'utilisation d'un ordinateur ;

Il n'a pas non plus fait l'objet d'une rétrogradation dans sa qualification, Il n'est ni qualification B ni C ; Par décision régionale continue sur cursus professionnel, il a été maintenu sur la qualification TB, grade propre aux agents de conduite, afin de valoriser 15 ans de grade TB ce qui lui permettra d'obtenir sa retraite à 50 ans;

Elle ajoute qu'affirmer qu'il ait fait l'objet d'une reconversion et non d'un reclassement relève de la méconnaissance des textes réglementaires spécifiques applicables à la SNCF, puisque le reclassement vise l'aptitude médicale décidée par la médecine du travail;

De même, la situation personnelle de Monsieur CASTEL a été prise en compte dans la rémunération qui lui a été allouée suite à la mesure; Dans la mesure où il ne peut plus exercer le métier de conducteur sa rémunération devrait être réglementée par l'article 23.1c du TT0009;

Or l'établissement applique un autre article en sa faveur , moins pénalisant : le 23.5;

Ainsi il perçoit en moyenne 370 € en plus de ce qu'il devrait toucher réglementairement; En moyenne il percevait dans le cadre des éléments variables 637€ par mois, désormais il perçoit 615€ par mois pour des contraintes moins élevées ;

Il a également pris le niveau 3 dans le grade TB au 1^{er} janvier 2005, de sorte qu'il est faux d'affirmer qu'il a été évincé du tableau d'aptitude qui lui aurait permis de prétendre à un échelon supérieur;

Il n'a donc subi aucun préjudice du fait de cette mesure ;

MOTIFS

Il est constant qu'à la suite d'un "événement sécurité" survenu le 20 septembre 2004, Monsieur CASTEL a été suspendu de ses fonctions d'agent de conduite de façon définitive par sa hiérarchie, décision qui lui a été notifiée le 28 septembre 2004;

Outre le fait que Monsieur CASTEL estime que cette mesure constitue une sanction, il l'a considéré également comme constituant une sanction injuste au regard de la gravité des faits, en comparaison avec d'autres comportements plus graves commis par certains de ses collègues et qui n'ont pas fait l'objet de sanctions aussi lourdes;

A l'appui de cette affirmation, il verse aux débats de nombreuses attestations dans lesquelles ses collègues de travail affirment qu'après de nombreuses années d'expérience, il n'a jamais été pris une telle sanction pour des faits aussi minimes que ceux reprochés à Monsieur CASTEL;

Il considère également qu'il n'a pas été tenu compte de sa situation personnelle, notamment les difficultés d'ordre familial qu'il rencontrait à l'époque des faits; Il estime ne pas avoir fait l'objet d'un sort aussi favorable que Monsieur BALDACCHINO et considère qu'il n'a pas été tenu compte de son passé professionnel et de son expérience;

Il verse d'ailleurs aux débats le compte rendu d'audience du 29 octobre 2004 dans lequel la Direction reconnaît que les faits du 20 septembre 2004 et les événements antérieurs, pris séparément ne sont pas catastrophiques, de sorte qu'il ne s'explique pas cette décision, sinon son appartenance à la CGT;

Toutefois, il résulte de la décision notifiée à Monsieur CASTEL le 28 septembre 2004, que la décision de retrait définitif a été prise par la Direction de la SNCF, à la suite de différents événements conduite et à son comportement conduit en tête de train, plusieurs suivis particuliers mis en place depuis 1998, un plan d'action de suivi individualisé mis en oeuvre le 1^{er} juillet 2004 et le fait que son comportement en tête de train n'a pas évolué depuis cette date, puisque des incidents de conduite significatifs (dépassement de la vitesse autorisée de 8km/h), ont eu lieu le 20 septembre 2004;

Le référentiel RG0010 intitulé "Management général de la sécurité de l'exploitation ferroviaire" en son article 5.2 précise que *"l'habilitation d'un agent est prononcée par sa hiérarchie, après évaluation et au vu, si nécessaire, des avis motivés des experts intervenant dans le processus d'habilitation. Il en est de même pour la suspension ou le retrait d'une habilitation"*

En l'espèce, la SNCF établit que c'est à la suite de l'avis de ses supérieurs hiérarchiques et après avis des experts intervenant dans le processus d'habilitation qu'il a été décidé de retirer définitivement Monsieur CASTEL de la conduite;

La procédure disciplinaire telle que prévue par le référentiel TT0809 n'a en l'espèce pas été mis en oeuvre, elle concerne d'ailleurs le retrait temporaire et non le retrait définitif tel que décidé en l'espèce;

La Direction de la SNCF a d'ailleurs confirmé que la mesure de suspension d'agent de conduite notifiée le 28 septembre 2004 à Monsieur CASTEL est une mesure définitive et non provisoire et que lors de l'instruction du dossier de l'intéressé, la possibilité d'engager une procédure disciplinaire a été envisagée mais n'a pas semblé opportune, dans la mesure où les anomalies de conduites reprochées à Monsieur CASTEL n'ont pas été occasionnées avec l'intention de nuire et relèvent de problèmes de comportements; Ceci démontre de plus fort que la décision a été particulièrement personnalisée;

Si en soi, comme l'a indiqué la Direction, les "incidents conduite" du 20 septembre 2004, ne constituent pas des faits d'une gravité exceptionnelle et si pris isolément ils n'auraient certes pas conduits la Direction à prendre une telle mesure, il résulte en revanche du bilan sécurité de Monsieur CASTEL, que plusieurs incidents sécurité se sont produits depuis 2001, avec écarts sécurité et technique:

- 2001: 12 événements conduites dont 5 avec écarts sécurité et 6 avec écarts techniques

Il a en conséquence de ces événements bénéficié de la mise en place d'un premier suivi particulier;

- 2003: 11 événements conduite avec 7 écarts de sécurité dont 3 très critiques; Un deuxième suivi particulier est de nouveau mis en place;

- 2004: 6 événements conduite dont 4 écarts sécurité ;

Lors de la dernière mise en place du suivi il a été demandé à l'agent une vigilance toute particulière:

*redoubler d'attention lors des séquences de "signaux fermés" et appliquer la VISA de manière rigoureuse;

* verbaliser l'avertissement à haute voix de façon systématique;

* préparer les missions et porter une attention particulière en ce qui concerne les LTV

* annoter les bulletins de service de manière systématique;

Il a également fait l'objet d'un plan d'action sécurité individualisé en 2004, motivé par les événements sécurité de l'année 2003;

Dans le courant du 1^{er} semestre 2004, il a fait l'objet d'une mesure conservatoire de retrait du service de conduite;

Contrairement à ce que soutient Monsieur CASTEL, la décision de retrait n'a pas été prise sans examen de la situation individuelle de l'agent, elle résulte à la fois du passé professionnel de Monsieur CASTEL, de sa situation personnelle et psychologique, de la proposition de ses supérieurs hiérarchiques, Messieurs COLIGNON et HAMEL à la suite de l'analyse des faits et enfin des avis motivés des experts métiers au vu des "événements sécurité" de 2004, ce conformément à l'article 5,2 du référentiel RG0010 précité;

Il s'ensuit que la mesure de retrait définitif prononcée par la Direction de la SNCF à l'encontre de Monsieur Dominique CASTEL s'avère amplement justifiée et ne présente aucun des caractères injuste ou disproportionné invoqués par ce dernier ;

Il convient dès lors de débouter Monsieur CASTEL de l'intégralité de ses demandes;

PAR CES MOTIFS

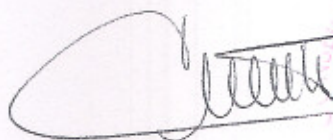
Le Juge départiteur, statuant publiquement, dans les conditions prévues aux articles L 1454-4 et R 1454-31 du Code du Travail, par jugement contradictoire et en premier ressort,

Déboute Monsieur Dominique CASTEL de l'intégralité de ses demandes;

Le condamne à verser à la SNCF la somme de 300€ au titre de l'article 700 du Code de Procédure Civile;

Le condamne aux dépens;

Le Greffier



Copie Certifiée Conforme
Le greffier,



Le Président

