

COUR D'APPEL DE COLMAR
ARRÊT DU 09 janvier 2013

DEUXIÈME CHAMBRE CIVILE - SECTION A
Numéro d'inscription au répertoire général : 2 A 11/03093

Décision déferée à la Cour : jugement du 04 avril 2011 du
TRIBUNAL DE GRANDE INSTANCE
de STRASBOURG

APPELANTE et demanderesse :
**La SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS -
SNCF**

prise en la personne de son représentant légal
ayant son siège social [...]
75014 PARIS
représentée par la SCP CAHN & ASSOCIES, avocats à COLMAR
plaidant : Maître Christophe C, avocat à PARIS

INTIMÉ et défendeur : Monsieur Denis H
représenté par Maîtres ROSENBLIEH, WELSCHINGER, WIESEL &
DUBOIS, avocats à
COLMAR
plaidant : Maître B, avocat à METZ

COMPOSITION DE LA COUR :
L'affaire a été débattue le **21 novembre 2012**, en audience publique,
devant la Cour composée de : Madame Martine CONTE, Conseiller,
faisant fonction de Président
Madame Isabelle DIEPENBROEK, Conseiller
Monsieur Olivier DAESCHLER, Conseiller
qui en ont délibéré.

Greffier ad hoc, lors des débats : Madame Astrid DOLLE

ARRÊT Contradictoire
- prononcé publiquement par mise à disposition de l'arrêt au greffe
de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les
conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du Code de
Procédure Civile.
- signé par Madame Isabelle DIEPENBROEK, Conseiller, en
l'empêchement du Président et Madame Astrid DOLLE, greffier ad
hoc, auquel la minute de la décision a été remise par le magistrat
signataire.

Oui Monsieur Olivier DAESCHLER, Conseiller en son rapport,

Denis H, contrôleur de voies salarié de la Société Nationale des
Chemins de Fer français et retraité depuis le 1^{er} octobre 2005, a mis
au point une règle permettant de mesurer l'usure des rails.

S'estimant inventeur salarié au sens de l'article L 611-7 du code de la propriété intellectuelle, il a saisi la Commission Nationale des Inventions Salariées (CNIS), laquelle, en date du 14 avril 2008 a émis une proposition de conciliation disposant, en premier lieu, qu'il s'agissait d'une invention hors mission attribuable, propriété de la SNCF, en second lieu, que la SNCF s'engageait à verser à M. H, au titre du juste prix dû pour cette invention, la somme de 5 000 € dans les deux mois du caractère définitif de la proposition.

Sur saisine de la SNCF en date du 14 mai 2008, le tribunal de grande instance de Strasbourg, statuant contradictoirement le 4 avril 2011, a débouté la SNCF de ses conclusions visant à juger que l'innovation n'était pas brevetable, l'a condamnée à payer à M. H une somme de 8 346 € au titre du juste prix, l'a condamnée aux dépens ainsi qu'à payer à M. H un montant de 2 500 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile et a rejeté les autres demandes.

Par déclaration enregistrée au greffe le 10 juin 2011, la SNCF a interjeté appel général de cette décision.

Vu l'article 455 du code de procédure civile ;

Vu les conclusions récapitulatives de la SNCF, enregistrées le 21 mars 2012, aux fins d'infirmier le jugement entrepris, à titre principal, de débouter M. H de ses prétentions au titre de l'article L 611-7 du code de la propriété intellectuelle faute d'existence d'une invention brevetable, subsidiairement faute d'inventeur salarié, à titre plus subsidiaire de le débouter, faute pour la SNCF d'avoir exercé son droit d'attribution au sens de l'article L 611-7 du code de la propriété intellectuelle, à titre infiniment subsidiaire de le débouter de ses réclamations, le montant du juste prix ne pouvant dépasser la somme de 1 654 € déjà allouée à titre de gratification, de rejeter l'appel incident, de condamner M. H à lui payer la somme de 2 000 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile et les dépens ;

Vu les dernières conclusions de Denis H, avec appel incident, enregistrées le 7 novembre 2011, tendant à rejeter l'appel principal, à infirmier le jugement entrepris quant au quantum du juste prix, à condamner la SNCF à lui payer la somme de 50 000 € à ce titre, avec les intérêts au taux légal à compter du présent arrêt, à confirmer le jugement pour le surplus, à condamner la SNCF à lui payer la somme de 3 000 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile et les dépens ;

Vu l'ordonnance de clôture du 8 novembre 2012 ;

Sur ce

Vu les pièces de la procédure et les documents joints

Sur l'applicabilité de l'article L 611-7 du code de la propriété intellectuelle

Attendu que pour critiquer le jugement dont appel, en ce que le premier juge a fait droit à la demande sur le principe, aux motifs qu'il résultait notamment de deux rapports d'experts nationaux et d'un document édité par la direction de l'Innovation et de la Recherche, Innovation Participative de la SNCF de novembre 1999, que le salarié avait développé une activité inventive permettant de pallier les inconvénients relevés sur les outils utilisés jusque là, permettant des mesures plus précises et plus rapides, qu'il n'était pas démontré que cette invention était à la portée de l'homme de l'art par la simple observation et la juxtaposition des outils de la technique antérieure et que de surcroît la SNCF l'avait d'ailleurs gratifié à ce titre et avait voulu lancer une procédure de dépôt de brevet en 2005 et qu'enfin cette invention était susceptible d'une application industrielle, comme le démontrait la confection de 120 règles au sein de l'entreprise, la SNCF fait valoir que l'Innovation proposée n'est pas brevetable au sens de l'article 611-10-1° du code de la propriété intellectuelle, dès lors qu'elle découle de manière évidente de la technique antérieure comme étant la juxtaposition de moyens connus, qui n'apportent qu'une aisance d'exploitation, laquelle n'est pas un critère d'activité inventive ; que les experts nationaux n'ont rien d'indépendant et n'évoquent pas l'existence d'une invention ; que la règle ne permet pas, en particulier, de déterminer l'existence du plan de référence contrairement à ce que M. H soutient et qu'en tout état de cause, tout contrôleur de voies pouvait imaginer la confection de cet outil en fonction de l'étude du problème posé et des enseignements de la technique antérieure, peu important l'attribution d'une gratification ou la demande d'un cadre n'engageant pas la SNCF quant au dépôt d'un brevet ; que subsidiairement, il n'y a pas d'inventeur salarié, l'auteur de l'innovation étant en réalité le fils de l'intéressé, dessinateur industriel, ce que son père a reconnu dans divers courriers et ce qui ressort de diverses factures établies par le dénommé Stéphane H ; que l'existence d'un lien de famille étroit ne lui confère pas le droit d'agir sur le terrain des inventions du salarié ; qu'à tout les moins, cet enfant est coinventeur ce qui écarte les dispositions sur l'invention des salariés qui ne s'appliquent qu'à celles réalisées par des salariés uniquement, sauf à ruiner la sécurité de l'employeur pour le cas où il lèverait l'option en face de tiers pouvant prétendre au titre ; qu'au demeurant, un salarié de la SNCF ne peut faire appel à un travailleur indépendant en dehors de tout cadre contractuel et de tout accord de confidentialité ;

Attendu que pour conclure à la confirmation sur ce point, M. H souligne que la brevetabilité n'a jamais été contestée jusqu'à la saisine de la CNIS ; qu'une demande de dépôt de brevet a été faite par un responsable de la SNCF ; que les spécialistes de l'entreprise s'accordent sur les apports de la règle ; que l'invention est nouvelle,

la collaboration de Stéphane H n'ayant pas abouti à un manquement à la règle de confidentialité, conformément à ce qu'a

relevé le premier juge ; que l'activité inventive est parfaitement établie, comme permettant la détermination du plan de référence et l'intégration du contrôle 'calibre 2" ; que la SNCF lui a d'ailleurs versé une gratification et a fait une demande de dépôt de brevet ; que si son fils a élaboré les plans, c'est sous le contrôle et la direction de son père en partenariat avec l'atelier SNCF de Saint Dizier (52) ; qu'en outre, l'article L 611-7 du code de la propriété intellectuelle n'exclut pas pour son application la pluralité d'inventeurs ou coinventeurs, peu important que l'un d'entre eux ne soit pas salarié de l'entreprise ;

Attendu qu'il résulte de la combinaison des articles L 611-6, L 611-7 et L 611-10 et L 611-14 du code de la propriété intellectuelle que sont brevetables, dans tous les domaines technologiques, les inventions nouvelles impliquant une activité inventive, définie comme celles ne découlant pas d'une manière évidente de l'état de la technique pour un homme du métier et susceptibles d'avoir une application industrielle ; que lorsqu'une telle invention est faite par un salarié soit dans le cours de l'exercice de ses fonctions, soit dans le domaine des activités de l'entreprise, soit par la connaissance ou l'utilisation des techniques ou de moyens spécifiques à l'entreprise, ou de données procurées par elle, l'employeur a le droit de se faire attribuer la propriété ou la jouissance de tout ou partie des droits attachés au brevet protégeant l'invention de son salarié, sauf pour le salarié à en obtenir un juste prix ;

Attendu, en l'espèce, que M. H a mis au point une règle permettant de mesurer l'usure latérale du 'champignon' des rails, selon dossiers 'progrès continu innovation' en 1997 et 2000 et enveloppe 'Soleau' avec photographies et plans annexés (annexes n°1 à 3 de Me W) ;

Attendu, sur le premier moyen, qu'en l'état de la technique et de l'outillage en vigueur avant l'innovation, il n'est pas contesté que les mesures de l'usure du rail sont prises à l'aide d'un pied à coulisse à quatre becs, à deux coulisses, chacune à deux becs disposés respectivement des deux cotés du pied gradué, permettant de mesurer à la fois l'usure latérale et l'usure verticale du champignon des rails, ainsi qu'à l'aide d'une règle pourvue d'un organe dit 'calibre 2" pour apprécier la qualité du chanfrein du rail ;

Attendu que la règle de M. H permet de réunir sur une même règle l'instrument permettant de déterminer l'usure latérale des rails et l'instrument permettant d'apprécier la qualité du chanfrein des rails par adjonction de deux becs de la mesure latérale à l'outil d'appréciation de la qualité du chanfrein ;

Attendu que si cette juxtaposition d'outils préexistants ne suffit pas à elle seule à caractériser une activité inventive, force est de constater, contrairement à ce que soutient la SNCF, que l'apport technique et pratique majeur et indubitable de son outil se révèle dans la détermination du 'plan de référence', c'est à dire qu'il permet grâce à ses deux surfaces d'appui sur les champignons du rail intérieur et extérieur d'intégrer l'inclinaison au 1/20ème des rails fixés sur des traverses de façon à rester perpendiculaire à l'axe respectif des rails et de permettre une lecture immédiate de l'usure de ceux-ci à 15 mm sous le plan de roulement, conformément aux normes en vigueur (annexes n°21, 29 et 30 de Me W) ;

Attendu que cette innovation a pour effet d'accroître notablement la fiabilité des mesures prises par rapport au pied à coulisse utilisé traditionnellement rail par rail et de faciliter considérablement les manipulations et mesures par les opérateurs humains, ainsi qu'en témoignent non seulement le rapport technique fait par la CNIS, mais encore l'avis de l'expert national Bontemps annexé au dossier d'innovation présenté en 1997, qui ne saurait être écarté alors qu'il n'est en rien lié à l'innovateur, et alors que de nombreux avis sur le terrain montrent que ce dispositif est unanimement apprécié pour son faible poids, sa précision, son ergonomie (annexes n° 2, 5 et 6 de Me W) ;

Attendu que cet apport ne découlait pas de façon évidente de l'état de la technique pour un homme du métier, alors qu'il ne résulte pas de la simple juxtaposition d'outils existants et que l'apparente simplicité de cette règle n'a jamais donné lieu, par le passé, à la confection d'un outil offrant des qualités égales ou approchantes, comme il ressort d'un courrier du chef de la division IEM RM 2 (annexe n°6 de Me W) ;

Attendu, par ailleurs, que son élaboration est ou était susceptible d'un développement industriel, ainsi que le montrent le fait avéré que la SNCF non seulement a envisagé une commande groupée auprès de l'EIV de Saint Dizier (annexe n° 6 déjà citée) mais encore la circonstance qu'une dotation exceptionnelle du budget mobilier outillage a été allouée aux régions pour financer l'acquisition de plus de 120 règles, selon courrier du directeur général délégué à l'exploitation infrastructure du 3 février 2006 (annexe n° 19 de Me W), ainsi que le fait non contesté que la fiabilité des mesures d'usure du rail est absolument décisive pour assurer la sécurité de la circulation des convois contre les risques de déraillement par suite de 'montée de boudin' en cas d'usure excessive ;

Attendu qu'il s'ensuit que c'est à bon droit que le tribunal a retenu qu'il s'agissait d'une invention brevetable ;

Attendu, sur le second moyen, que l'examen des pièces soumises à la Cour montre que si M. H s'est adjoint les compétences techniques

de son fils, dessinateur industriel, pour étayer et mettre en forme le dossier technique, et en particulier pour établir les plans techniques de l'outil, il ne résulte pas de cette seule circonstance que la collaboration, même suivie de maladroites tentatives de facturation des travaux de M. H fils, au demeurant immédiatement écartées par la SNCF (annexe n° 14 de Me C et Associés), ait dépassé le cadre naturel de l'entraide familiale et le cadre limité d'une assistance, au point de faire perdre à Denis H le monopole de l'activité proprement inventive concernant l'outil litigieux au profit de son fils, qui n'est pas homme de l'art et n'avait pas les compétences, l'expérience, le savoir-faire pour l'imaginer et le concevoir ;

Attendu qu'il en résulte que l'application de l'article L 611-7 du code de la propriété intellectuelle doit être approuvée.

Sur l'existence d'une attribution au sens de l'article L 611-7 du code de la propriété intellectuelle

Attendu que pour contester le jugement en ce que le tribunal a relevé que l'innovation relevait d'une invention hors mission attribuable et que l'employeur s'en est attribué la jouissance ouvrant droit au paiement du juste prix, aux motifs que la procédure d'information mise en place par les textes applicables n'était pas prévue à peine de nullité et que la SNCF était parfaitement au courant de l'innovation pour l'avoir suivie depuis sa genèse et avoir créé un dossier innovation depuis 1997, la SNCF, sans remettre en cause le classement de l'innovation, rappelle que l'attribution à l'employeur est une pure faculté de sa part, relevant d'une procédure formalisée ; qu'en l'occurrence, les formes n'ont pas été respectées et qu'en particulier l'accord entre salarié et employeur n'a été constaté par aucun écrit pourtant prévu à peine de nullité par l'article L 611-7 3° du code de la propriété intellectuelle concernant le classement de l'invention ou l'exercice du droit d'attribution ; que le dépôt d'un dossier d'innovation n'équivaut pas à une déclaration d'invention, la SNCF n'ayant pas été informé de la possibilité de classer l'innovation dans l'une des catégories d'invention des salariés ; qu'en tout état de cause, elle n'a jamais exercé l'option d'attribution, qui ne peut se présumer à partir de simples courriers ou même du dépôt d'une enveloppe 'Soleau' mais doit être claire et non équivoque ; qu'au demeurant, aucun dirigeant disposant d'un pouvoir décisionnel n'a envisagé de déposer une demande de brevet ; que la règle n'est, en tout état de cause, pas couramment utilisée par ses services, seul existant l'utilisation non autorisée d'un prototype ; qu'en outre, cette règle est inutile sur le plan technique pour diverses raisons : défaut de remplacement de tous les systèmes de mesure dont elle s'inspire (mesure de la cote d'usure verticale), usage d'un vernier trop fastidieux, inutilité de la précision au dixième de millimètre même pour des raisons de sécurité, poids de l'appareil, obsolescence des mesures manuelles face au développement de lasers embarqués ;

Attendu que pour conclure à la confirmation sur ce point, M. H relève qu'il a déclaré son invention selon les procédures en vigueur dans l'entreprise, ce qui donné lieu à la création d'un dossier innovation le 25 octobre 1997 ; que les formalités informatives du code de la propriété intellectuelle ne sont pas prescrites à peine de nullité ; que la déclaration d'invention du salarié et la revendication par l'employeur étant unilatérale, l'écrit n'est pas prescrit non plus à peine de nullité ; que le droit d'attribution a bien été exercée, la SNCF se réservant la production de la règle et l'ayant enregistrée dans sa nomenclature de matériel préconisé, l'utilisant toujours, au point que le directeur d'établissement Thionville Nord Lorraine a sollicité une procédure de dépôt de brevet en 2005 et que le chef du département référentiel maintenance s'est opposé à ce que soit apposée sur l'outil la mention 'adaptation H' en considérant que l'outillage était propriété de la SNCF ;

Attendu qu'aux termes des articles L 611-7 3° et R 611-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle, le salarié auteur d'une invention doit en informer l'employeur, avec tous les documents techniques utiles, à charge pour l'employeur dans un délai de deux mois d'indiquer le classement qu'il entend conférer à l'invention et de préciser dans un délai de quatre mois s'il entend ou non revendiquer le droit d'attribution et dans quelle mesure, tout accord entre les

parties devant être constaté par écrit à peine de nullité, le tout sans préjudice d'une éventuelle action amiable puis contentieuse devant les instances compétentes ;

Attendu que sans méconnaître le caractère purement facultatif du droit d'attribution, ainsi que le formalisme de la procédure, la cour estime que le premier juge a considéré à juste titre que la SNCF était engagée et avait de fait exercé l'option attributive :

- En premier lieu, aucune disposition textuelle ne sanctionne par la nullité le formalisme de la procédure, mis à part l'exigence d'un écrit en cas d'accord entre l'employeur et le salarié, qui est sans emport en l'espèce, puisque aucune convention de cette sorte n'a été passée entre les parties.
- En second lieu, le tribunal a retenu à bon droit, par une motivation qui mérite pleine approbation, que la SNCF était parfaitement au courant de l'innovation pour l'avoir suivie depuis sa genèse et avoir créé un dossier innovation depuis l'année 1997, donnant lieu à diverses gratifications, ainsi qu'à la réception d'une 'enveloppe Soleau' de quatorze pages, sous couvert de la Direction de l'Innovation et de la Recherche, le 5 septembre 2003.
- En troisième lieu, s'il est indubitable que la revendication de l'employeur doit résulter d'une option claire et non équivoque, il appert, en l'espèce, du comportement de la SNCF qu'une telle option

a bien été exercée avec les qualités requises, en dépit du fait qu'aucun organe dirigeant ou décisionnel de l'entreprise n'a pris la décision de déposer un brevet : il résulte, en effet, d'un courrier, déjà évoqué, du directeur général délégué exploitation de l'Infrastructure du 3 février 2006 (annexe n° 19 de Me W) qu'une dotation budgétaire exceptionnelle mobilier-outillage a été abondée dans les régions pour 'l'acquisition de plus de 120 règles', lesquelles sont 'dorénavant symbolisées et fabriquées par l'atelier de Saint Dizier pour déploiement dans les régions' et plus significatif encore, le chef de département Référentiels Maintenance à la Direction Déléguée Infra Exploitation Maintenance s'est opposé à ce que l'outil litigieux se voit apposer la mention 'adaptation H' en précisant qu'il était propriété de la SNCF, 'comme les plans de construction d'origine et leurs évolutions' (annexe n° 11 de Mes C et Associés).

- En quatrième lieu, à l'époque où l'innovation a été proposée et mise en œuvre par la SNCF, il résulte des motivations précédentes, auxquelles il est expressément et plus amplement fait référence, que la règle comportait un apport indéniable, susceptible d'une application industrielle, générant une amélioration notable du travail de ses agents techniques et de la sécurité ferroviaire, peu important que l'évolution de la technique aidant au fil du temps,

l'exploitant envisage de recourir ou ait effectivement recouru depuis à des moyens technologiques plus modernes, tels des dispositifs laser embarqués.

Sur le juste prix

Attendu que pour critiquer la décision dont appel, en ce que le premier juge a fixé le juste prix du à M. H à 10 000 €, sous déduction de la gratification déjà versée par la SNCF, au motif qu'une dotation exceptionnelle au budget mobilier-outillage a été allouée pour l'achat de 120 règles à 840 € l'unité, soit l'équivalent d'un chiffre d'affaire de 100 800 €, la SNCF rappelle que le juste prix est fixé d'après les apports initiaux des parties et l'utilité industrielle et commerciale de l'innovation ; qu'en l'espèce, les apports de M. H sont amoindris du fait de l'intervention de son fils, dessinateur industriel, et de l'aide apporté par l'employeur par l'intermédiaire de son atelier de Saint Dizier notamment ; que l'utilisation de la règle sous forme de prototype n'est pas autorisée par la SNCF ; que le matériel n'a pas été homologué faute de notice d'utilisation et de processus d'étalonnage ; qu'elle n'a pas d'utilité technique et que, dans le meilleur des cas, le juste prix ne saurait dépasser au mieux le montant de la gratification déjà versée ;

Attendu que pour critiquer le jugement en ce qu'il a limité le quantum du juste pris à la somme de 10 000 € et pour revendiquer le paiement d'un montant de 50 000 € à ce titre, M. H fait valoir que la règle a été intégrée à la nomenclature SNCF, comme le montre la

symbolisation ; qu'elle apporte une meilleure fiabilité des mesures, une meilleure ergonomie entraînant un gain de temps ; qu'elle présente une utilité industrielle et commerciale en améliorant la sécurité de la circulation ferroviaire et la programmation des opérations de maintenance évaluable à 567 000 € par an, une économie dans le renouvellement des rails, de meilleures conditions de travail, par une fabrication en interne ; que l'utilité industrielle et commerciale de l'invention n'est pas utilement contestée, d'autant que de nombreux éléments de preuve montrent que 120 règles ont bien été commandées ;

Attendu qu'aux termes de l'article L 611-7 2° du code de la propriété intellectuelle, le salarié dont l'invention hors mission est reconnue est en droit d'en obtenir un juste prix prenant en considération tous les éléments qui pourront être fournis par l'employeur et le salarié pour le calculer en fonction des apports initiaux de l'un et de l'autre et de l'utilité industrielle et commerciale de l'invention ;

Attendu qu'il résulte des motivations précédentes, auxquelles il est expressément et plus amplement fait référence, que l'invention de M. H présente une utilité industrielle ;

Attendu que le tribunal a caractérisé par des motifs que la Cour approuve et adopte, son intérêt commercial, alors qu'il est établi par les documents déjà analysés que la règle a été produite pour le moins à 120 exemplaires, donnant lieu à une dotation budgétaire à concurrence de 840 € l'unité, soit un chiffre d'affaire de 100 800 €, qu'elle est effectivement utilisée sur le terrain (annexes n° 31 et 32) et a fait l'objet d'une symbolisation par la SNCF ;

Attendu que la circonstance que M. H ait eu recours aux services de son fils - dessinateur industriel - pour mettre en forme le dossier technique, n'est pas de nature à amoindrir ses apports, alors qu'il a travaillé manifestement sous instructions, dans le cadre de relations familiales, ainsi qu'il a déjà été relevé, et qu'aucun de ses services n'a donné lieu à rémunération ;

Attendu, par ailleurs, que la SNCF ne donne aucun élément précis pour apprécier le coût de ses apports, sous forme de fabrication dans son atelier de Saint-Dizier et alors qu'au demeurant, il était indiqué dans 'l'enveloppe Soleau' que la règle était conçue en grande partie avec des pièces existantes au sein de l'entreprise, permettant ainsi de réduire sensiblement le coût de fabrication (annexe n°3 de Me W) ;

Attendu qu'en considération de ces éléments, il y a lieu d'estimer que le premier juge a fait une exacte appréciation du juste prix, sous déduction des sommes déjà versées au salarié à titre de gratifications, et qu'il y a lieu de confirmer le jugement purement et simplement de ce chef.

Sur l'article 700 du code de procédure civile

Attendu qu'il y a lieu d'indemniser M. H au titre des frais irrépétibles qu'il a exposés pour sa défense, à hauteur d'appel, à concurrence de 2 500 €.

PAR CES MOTIFS

DÉCLARE les appels non fondés ;

Les **REJETTE** ;

CONFIRME la décision entreprise en toutes ses dispositions ;

REJETTE toutes conclusions plus amples ou contraires ;

CONDAMNE l'établissement public industriel et commercial Société Nationale des Chemins de Fer français (SNCF), pris en la personne de son représentant légal, à payer à Denis H la somme de 2 500 € (deux mille cinq cents euros) au titre de l'article 700 du code de procédure civile ;

CONDAMNE l'établissement public industriel et commercial Société Nationale des Chemins de Fer français (SNCF), pris en la personne de son représentant légal, aux dépens.