L’accident causé par une phénomobile relève de la compétence de tribunaux de l'ordre judiciaire

Lire les conclusions de :

Loïc Panighel

Conclusions du rapporteur public

Lire les commentaires de :

Jack Espinose et **Axelle Manet**

L’accident causé par une phénomobile relève de la compétence des tribunaux de l'ordre judiciaire

DÉCISION DE JUSTICE

TA Clermont-Ferrand – N° 2201315 – 06 février 2026 – C+

INDEX

Mots-clés

Loi du 31 décembre 1957, Compétence du juge judiciaire

Rubriques

Procédure

TEXTES

Résumé Conclusions du rapporteur public Note étudiant

Résumé

1 Une phénomobile est un engin à vocation agricole permettant de scanner les cultures agricoles en plein champ, motorisé et semi-automatique doté d’un bras télescopique et d’une cabine de pilotage et muni de chenilles lui permettant de se déplacer de façon autonome.

2 Saisi d’une demande d’indemnisation après un accident causé par une phénomobile dont l’Institut national de recherche pour l’agriculture, l’alimentation et l’environnement (INRAE) avait la garde, le tribunal administratif de Clermont-Ferrand juge que l’affaire ne relève pas de la compétence du juge administratif mais du juge judiciaire, l’engin devant être considéré comme un véhicule au sens de la loi du 31 décembre 1957.

3 La loi du 31 décembre 1957 prévoit que les actions en responsabilité liées aux dommages causés par un véhicule, même lorsqu’elles visent une personne publique, relèvent des tribunaux judiciaires.

17-03-01-02-01-05, Compétence, Répartition des compétences entre les deux ordres de juridiction, Compétence déterminée par des textes spéciaux, Attributions légales de compétence au profit des juridictions judiciaires, Compétence des juridictions judiciaires en matière de responsabilité des personnes publiques

Conclusions du rapporteur public

Loïc Panighel

rapporteur public au tribunal administratif de Clermont-Ferrand

> **Autres ressources du même auteur**
>
> IdRef

DOI : 10.35562/alyoda.10248

1 Le 20 avril 2021, M.A., opérateur de prises de vue salarié de la société France Télévision, s’est rendu sur le site de V. à Clermont-Ferrand de l’Institut national de recherche pour l’agriculture, l’alimentation et l’environnement (INRAE), établissement public à caractère scientifique et technologique, en vue d’effectuer un reportage sur la plateforme de phénotypage haut-débit « Phéno3C », notamment composée de la phénomobile, un engin semi-automatique équipé d’une cabine de pilotage, de chenilles et d’un bras articulé supportant différents capteurs utiles pour la recherche.

2 Alors qu’il souhaitait récupérer une caméra de type « Gopro » qui avait été installée sur le bras articulé de la phénomobile qui venait de terminer un cycle, l’engin s’est remis en marche et a roulé sur le pied puis sur la jambe gauche de M.A..

3 M.A demande la condamnation de l’INRA à lui verser une somme provisionnelle de 6000 euros en réparation des préjudices qu’il a subis du fait de cet accident et demande au tribunal d’ordonner avant-dire-droit une expertise médicale pour l’évaluation des divers préjudices qu’il a subis.

4 Nous vous proposons de rejeter cette requête comme portée devant une juridiction incompétente pour en connaître en accueillant l’exception d’incompétence invoquée en ce sens par l’Institut.

5 L’article 1er de la loi n° 57-1424 du 31 décembre 1957 attribue compétence aux tribunaux de l’ordre judiciaire, par dérogation à l’article 13 de la loi des 16-24 août 1790 sur l’organisation judiciaire, pour statuer sur « toute action en responsabilité tendant à la réparation des dommages de toute nature, causés par un véhicule quelconque ».

6 Ces dispositions ne s’appliquent pas aux dommages occasionnés au domaine public en vertu du même article 1er.

7 La règle de compétence posée par la loi du 31 décembre 1957 en matière de dommages causés par un véhicule ne joue que pour les actions en responsabilité engagées sur son fondement. Autrement dit, les dispositions de cette loi n’ont pas pour objet et ne sauraient davantage avoir pour effet de déroger aux règles normales de compétence applicables aux actions en responsabilité engagées contre une personne morale de droit public sur un fondement autre que celui visé par la loi de 1957 (CE, Section, 12 novembre 1971, *Département de la Loire,* n° 76131, A ; TC 2 juin 2008, *Mme C. c/ SNCF*, n° C3619, B).

8 Tout dépend donc du fondement de responsabilité invoqué devant le tribunal.

9 Ainsi, il est souvent jugé par le Tribunal des conflits et les juridictions administratives qu’un accident de la circulation causé par un défaut d’entretien allégué de l’ouvrage public que constitue la voirie publique ressortit à la compétence de la juridiction administrative. On

retrouve également cette logique en matière de dommages causés lors de travaux publics ; la compétence de la juridiction administrative étant acquise lorsque le dommage a pour cause non pas l’action d’un véhicule en soi, mais l’organisation défectueuse des travaux. Le tribunal des conflits a ainsi pu, à titre d’exemple, juger que relevait de la compétence de la juridiction administrative l’action d’un assureur contre une collectivité au sujet de dommages causés par une personne renversée par un camion qui effectuait une manœuvre de recul pour livrer de l’enrobé dans le cadre de travaux publics de voirie dans la mesure où l’action était fondée sur les conditions défectueuses d’organisation et d’exécution du chantier de travaux publics (TC, 9 décembre 2019, *Société Eurovia Ile-de-France*, n° C4171)

10 En sens contraire, le tribunal des conflits a jugé que relevait de la seule compétence du juge judiciaire l’action d’une caisse primaire d’assurance maladie engagée contre une commune, substituée à ses agents, à la suite de dommages causés par ceux-ci, et découlant de l’action d’un véhicule communal, en l’espèce un train touristique (TC 3 juillet 2017, *CPAM des Bouches du Rhône c/ Commune de Lège-Cap-Ferret*, n° C4094) ou encore l’action engagée par des personnes victimes d’un accident de la circulation causé par un agent de police qui circulait à contresens, même si la faute commise par le conducteur du véhicule de police n’est pas détachable du service (TC, 6 juillet 2015, n° 4009).

11 En l’espèce, pour engager la responsabilité de l’INRAE, M.A fait principalement valoir que l’institut, qui a créé la phénomobile, en avait la garde et que « c’est bien cet engin potentiellement dangereux qui est à l’origine de l’accident ».

12 Vous pourriez hésiter sur votre compétence en relisant la requête, qui précise ensuite que les services de l’INRAE ont manqué à leur devoir de formation, d’information et de sécurité en ne présentant pas aux services de France Télévision les modalités de fonctionnement de l’engin et de ses dangers, ni du travail par cycles de l’engin. Il est également reproché à l’INRAE de ne pas avoir muni le requérant d’équipements de sécurité adéquats propres à, au moins, atténuer la gravité des blessures subies.

13 Mais nous considérons que ces éléments, qui pourraient relever de la responsabilité de droit commun de la puissance publique, ne sont en réalité que subsidiaires par rapport à l’action principale, fondée sur l’action de l’engin nommé « phénomobile ».

14 Or, il résulte de l’instruction et n’est pas contesté que l’engin en litige, qui se déplace de manière autonome, est bien un véhicule au sens de la loi du 31 décembre 1957. En effet, le critère de détermination de ce qu’est un véhicule au sens de cette loi est assez simple : il faut que l’engin se déplace de manière autonome ; tel est le cas d’une pelle mécanique (TC 12 décembre 2005, *GDF c/ Sté Jean Lefebvre Picardie*, n° C3492) à l’inverse d’un engin de chantier qui, bien que disposant d’un moteur et de roues, est immobile et ne peut être déplacé qu’à l’aide d’un camion ou d’un compresseur (conclusions Nathalie Escaut sous TC, 17 novembre 2014, *Société France Télécom -UI Alsace Lorraine c/ Société Aximum*, n° C3966).

15 Dans ces conditions, nous considérons que l’action engagée par M.A. fondée essentiellement sur l’action d’un véhicule, relève de la seule compétence du juge judiciaire.

16 Par ces motifs, nous concluons au rejet de la requête comme portée devant une juridiction incompétente pour en connaître. Vous déclarerez également le jugement commun à la caisse primaire d’assurance maladie du Rhône, assureur social de M.A. sur le fondement de l’article L. 376-1 du code de la sécurité sociale.

Note étudiant

L’accident causé par une phénomobile relève de la compétence des tribunaux de l'ordre judiciaire

Jack Espinose

Etudiant en master 2 droit public fondamental, Université Jean Moulin – Lyon 3

> **Autres ressources du même auteur**
>
> IdRef

Axelle Manet

Etudiante en master 2 droit public fondamental, Université Jean Moulin – Lyon 3

> **Autres ressources du même auteur**
>
> IdRef

DOI : 10.35562/alyoda.10405

1 Par un jugement du 6 février 2026, le tribunal administratif de Clermont-Ferrand a décliné sa compétence pour connaître de l’action en responsabilité exercée à l’encontre de l’Institut national de recherche pour l’agriculture, l’alimentation et l’environnement (INRAE) du fait du dommage causé par une phénomobile dont il avait la garde.

2 Ce faisant, il fait application de la loi du 31 décembre 1957 aux termes de laquelle

> Par dérogation à l'article 13 de la loi des 16-24 août 1790 sur l'organisation judiciaire, les tribunaux de l'ordre judiciaire sont seuls compétents pour statuer sur toute action en responsabilité tendant à la réparation des dommages de toute nature, causés par un véhicule quelconque [1]

3 En effet, le juge clermontois considère que la phénomobile est bien un véhicule au sens de la loi de 1957.

4 La phénomobile est un robot dont il n’existe qu’un seul modèle à ce jour et qui « *parcourt de manière autonome des parcelles et recueille des informations sur l’état des plantes grâce à des capteurs embarqués* ». [2] Elle est motorisée, équipée d’un bras télescopique de 12 mètres et de quatre chenilles. Elle peut être pilotée manuellement, mais aussi de manière entièrement automatique, en définissant à l’avance des trajectoires et des étapes qui s’enchaînent dans un scénario prédéfini [3]. Utilisable sur plusieurs terrains, elle est surtout active sur la plateforme de phénotypage « Phéno3C » à Clermont-Ferrand.

5 C’est justement sur cette plateforme que M. A, caméraman employé par France Télévision, s’était rendu, le 20 avril 2021, afin d’y tourner des images pour un documentaire. En essayant de récupérer une caméra qu’il avait installée sur le bras mécanique de l’engin, alors que ce dernier avait terminé un cycle, M. A a été victime d’un accident. En redémarrant, la phénomobile lui a roulé sur le pied, puis sur la jambe gauche, restée écrasée sous l’engin pendant deux minutes. Cet accident a causé à M. A diverses fractures du pied et de la cheville gauche.

6 Dès lors, M. A, après le rejet de sa demande indemnitaire initiale, a saisi le tribunal administratif de Clermont-Ferrand aux fins de condamner l’INRAE à lui verser une somme provisionnelle de 6 000 euros en réparation des préjudices subis et d’ordonner une expertise avant-dire droit afin

d’évaluer ces préjudices. Une action en justice qui reste, à ce stade, infructueuse, puisque le tribunal s’est reconnu incompétent sur le fondement de la loi du 31 décembre 1957, suivant ainsi les conclusions du rapporteur public et rejetant la requête de M. A par un jugement n° 2201315 du 6 février 2026.

7 En effet, la loi du 31 décembre 1957 unifie le contentieux de la responsabilité du fait d’un véhicule au profit du juge judiciaire, qui applique les règles du droit privé au litige, même en présence d’une personne publique. Sa définition large du véhicule permet une unification tout aussi large de nombreux contentieux sous l’égide du juge judiciaire. Or, en l’espèce, le juge fait face à un cas limite qui ne ressemble, en toute hypothèse, qu’assez peu aux accidents de la voie publique qui sont le « *cœur de cible* » de la loi de 1957. Cas limite qui s’ajoute ainsi à la liste longuement détaillée par près de soixante-dix ans de jurisprudence pour délimiter les contours de l’application de la loi de 1957 en qualifiant toute une variété d’engins de « *véhicule* ».

8 Le jugement rendu par le tribunal administratif de Clermont-Ferrand, le 6 février 2026, apparaît, dès lors, comme une pierre de plus à un édifice jurisprudentiel solide, mais aussi comme une occasion de se questionner sur la pertinence d’un contentieux unique pour tous les véhicules, en présence de technologies aussi particulières que la phénomobile.

9 Ainsi, cette décision illustre autant le régime extensif de la loi du 31 décembre 1957 (**I**), que l’esprit encore actuel de cette loi (**II**).

I. La phénomobile : un véhicule illustrant le régime extensif de la loi du 31 décembre 1957

10 C’est assez sobrement que le tribunal administratif de Clermont-Ferrand constate que, étant « *muni de chenilles lui permettant de se déplacer de façon autonome* », la phénomobile doit être regardé comme constituant un véhicule au sens de la loi du 31 décembre 1957, qui se réfère pour son application à un « *véhicule quelconque* » [4]. Cette absence de précision quant aux caractéristiques du véhicule implique d’en retenir l’acception la plus large, et de considérer qu’est un véhicule, au sens de cette loi, « *tout moyen de transport par terre, par mer, par eau et par air* » [5]. En réalité, peuvent être considérés comme étant des véhicules des engins dont la fonction de transport n’est pas apparente, voire inexistante, comme l’illustre la phénomobile. Par le jugement commenté, le tribunal administratif de Clermont-Ferrand s’inscrit dans la continuité du mouvement jurisprudentiel interprétant largement la notion de véhicule pour qualifier comme tel tout engin en capacité de se déplacer de manière autonome [6]. Ainsi, ont notamment été qualifiés de véhicule au sens de la loi du 31 décembre 1957 : une pelle montée sur chenilles [7], une rotofaucheuse [8], ou encore une grue de chargement montée sur chenilles [9]. C’est assez logiquement que le tribunal administratif de Clermont-Ferrand s’aligne sur la position générale quant à cette loi, permettant une unification et une simplification du contentieux, dès lors qu’est impliqué un véhicule.

11 Pour autant, malgré ses vertus unificatrices, l’application d’une telle loi au cas d’espèce pourrait être remise en question à l’aune des moyens invoqués par le requérant, ce que pointe du doigt le rapporteur public dans ses conclusions. En effet, si cette disposition législative vise les dommages qui sont le fait d’un véhicule appartenant à une personne publique, ou placé sous sa garde, elle « *n'a pas pour objet, et ne saurait avoir pour effet, de déroger aux règles normales de compétence applicables aux actions en responsabilité engagées sur un fondement autre que*

celui qui est seul visé par cette disposition » [10], c’est-à-dire qu’elle ne fait pas échec aux actions engagées devant le juge administratif sur le fondement de la responsabilité administrative de droit commun. L’imputation du dommage à l’action d’un véhicule doit alors ressortir des conclusions et des moyens présentés par les parties.

12 C’est pourquoi, par exemple, le juge administratif a pu considérer que « *compte tenu des conclusions et des moyens ainsi présentés, le litige dont le tribunal administratif était saisi était étranger au champ d'application de la loi du 31 décembre 1957* », dans le cadre d’une succession de collisions entre véhicules résultant d’un défaut d’entretien normal de la voie publique [11]. Parce que le requérant s’était fondé sur ce défaut d’entretien normal, et non sur l’action d’un véhicule, les juridictions de l’ordre administratif pouvaient connaître du litige, sans appliquer l’exception d’incompétence résultant de la loi de 1957.

13 Or, en l’espèce, le requérant soutenait, certes, que c’est parce qu’il a la garde de la phénomobile que l’INRAE doit voir sa responsabilité engagée, mais il considère aussi que c’est parce qu’il a commis une faute, en manquant à son devoir de formation et d’information et en ne prévoyant pas les mesures de sécurité suffisantes, que l’INRAE est responsable. Suivant son rapporteur public, le tribunal administratif de Clermont-Ferrand retient l’exception d’incompétence soulevée par l’INRAE en défense, et considère que c’est l’action de la phénomobile qui est mise en cause à titre principal dans ce litige.

14 Les éléments relatifs à une éventuelle faute de l’Institut ne sont donc pas examinés, alors même qu’il aurait pu être considéré que les manquements imputés à l’INRAE ont concouru à la réalisation du dommage de manière directe. Dans ce cadre, l’action de la phénomobile aurait été appréhendée comme une cause du dommage, certes, mais pas la cause unique, entraînant, éventuellement, un partage de compétence entre les deux ordres de juridiction [12]. Une telle solution apparaît, en réalité, peu satisfaisante, et va à l’encontre de l’esprit de la loi de 1957 qui avait pour objectif premier une facilitation de l’indemnisation des victimes. Demander à celles-ci de se tourner vers un ordre juridictionnel, puis vers l’autre, afin d’obtenir l’indemnisation complète de leur préjudice, ne s’inscrit évidemment pas dans la logique de simplification qui sous-tend le régime législatif instauré. Ainsi, le juge s’efforce, en général, d’identifier une cause déterminante dans la survenance du dommage, même lorsque plusieurs éléments y ont concouru.

15 Quoi qu’il en soit, le tribunal administratif de Clermont-Ferrand a considéré que le requérant mettait en avant, à titre principal, l’action dommageable de la phénomobile. Il reviendra donc au juge judiciaire d’apprécier ces différents éléments au fond afin de déterminer le rôle causal de chacun d’entre eux.

II. La phénomobile : un cas limite questionnant l’actualité de la loi du 31 décembre 1957

16 Si l’application de la loi de 1957 par le tribunal administratif de Clermont-Ferrand pour décliner sa compétence semble donc logique, la première chambre de la juridiction suivant d’ailleurs les conclusions limpides du rapporteur public [13], on peut s’interroger sur les raisons d’être de ce régime de responsabilité unique.

17 Certes, il faut concéder que la longévité et la simplicité du régime de 1957 en font une entreprise difficilement critiquable. En effet, si la simplification est devenue un « *serpent de mer* » [14], la loi de 1957 fait figure d’émergence notable : deux articles résument le mouvement unificateur, un alinéa précise la seule dérogation relative aux dommages causés au domaine public et la définition très large du véhicule rend la règle lisible et compréhensible pour les requérants. Une émergence d’autant plus marquante qu’elle est ancienne : elle fêtera, à la Saint-Sylvestre 2027, ses soixante-dix ans. La loi atteint donc cet âge avancé sans partir à la retraite, ni subir de révision ou même de codification.

18 Toutefois, l’accident causé par un engin aussi particulier que la phénomobile, sans remettre en question soixante-dix ans de responsabilité du fait des véhicules, soulève plusieurs questions. En effet, la phénomobile est surtout et d’abord un équipement scientifique, composé de nombreux capteurs et destiné à être manipulé dans un contexte précis, sur les plateformes de phénotypage, et par des agents de l’INRAE ou d’autres scientifiques formés aux risques que présentent de tels équipements. Ainsi, si le cas d’espèce rentre effectivement dans le régime de la loi, de nombreux éléments l’éloignent de ce qui semble être son esprit initial.

19 D’abord, le cas d’espèce n’est pas un accident de la circulation ayant eu lieu sur la voie publique, qui était pourtant le scénario principal envisagé par les parlementaires en décembre 1957. En effet, dans les travaux du Conseil de la République, les débats forts consensuels évoquent à l’envi les termes « *accidents de la circulation* » [15] pour remplacer ceux de « *dommages causés par des véhicules* » [16]. Dans le Journal officiel, le compte-rendu du débat, avec adoption immédiate de la proposition de loi par le Conseil de la République, est intitulé « *transfert de compétence en matière de dommages causés sur une voie publique* » [17]. Ainsi, l’accident causé par la phénomobile, qui n’est pas un accident de la circulation survenu sur la voie publique, tout en rentrant dans les bornes de la loi, se retrouve en dehors des limites pensées par le législateur.

20 Ensuite, le législateur, par la bouche du rapporteur de la proposition de loi devant le Conseil de la République, n’avait pas souhaité étendre l’empire de la loi « *à des espèces où la notion de service public est plus impérative et plus complexe à la fois qu'en matière d'accidents de la circulation* » [18]. Or, le phénotype de l’accident commenté est composé de bien plus de traits du service public que de caractères des accidents de la circulation : la phénomobile participait à une activité de service public, sous l’égide d’un établissement public à caractère scientifique et technologique, l’INRAE, qui est donc un établissement public administratif. [19] La notion de service public est-elle plus « *impérative et plus complexe* », dans ce cas, que celle de véhicule ? La complexité fait peu de doute, le phénotypage au millimètre carré près de centaines d’individus par parcelle étant une activité tout à fait particulière. Le caractère impératif, quant à lui, fait davantage débat. En effet, on perçoit difficilement quelles règles spécifiques le service public de la recherche agronomique imposerait pour déroger au régime commun de droit privé de la responsabilité, surtout dans le cas d’une phénomobile qui n’est ni tenue à des délais impératifs, ni à l’usage impératif de techniques particulièrement dangereuses.

21 Ainsi, l’accident causé par cette phénomobile apparait comme l’humble témoin de la force de la règle posée en 1957 : la lettre de loi dépasse ici son esprit. Les auteurs de la loi pensaient-ils édicter une règle uniquement applicable aux accidents de la circulation sur la voie publique ? Peu importe leur volonté, les termes généraux qu’ils ont utilisés ont permis aux juges des deux ordres de construire un large régime de responsabilité au bénéfice du justiciable, qu’une personne privée ou publique soit en cause. Une règle brève et générale a été posée par le

législateur, laissant à la jurisprudence le soin d’en définir les contours au gré des évolutions techniques et technologiques, jusqu’au *nec plus ultra* de la phénomobile. Démonstration, s’il en fallait encore une, que la loi du 31 décembre 1957 illustre à souhait la célèbre maxime de Portalis : « *Tout simplifier est une opération sur laquelle on a besoin de s’entendre. Tout prévoir est un but qu’il est impossible d’atteindre* » [20]. Elle a simplifié la responsabilité du fait des véhicules et continue de la simplifier grâce à l’application constante qu’en font les juges. Elle n’a pas cherché à prévoir, l’action spécifique d’un bras mécanique armé d’une douzaine de capteurs, ni les cycles de la phénomobile entre deux parcelles.

NOTES

[1] Article 1er de la loi n° 57-1424 du 31 décembre 1957 attribuant compétence aux tribunaux judiciaires pour statuer sur les actions en responsabilité des dommages causés par tout véhicule et dirigés contre une personne de droit public, JO, n° 0004, 5 janv. 1958, p. 194.

[2] BATAILLON P. et al., Phénomobile v2: collecter à haut débit des images haute résolution au champ, INRA et AGIR, 20 oct. 2020, disponible en ligne sur phenotoul.hub.inrae.fr [consulté le 10 juill. 2026].

[3] « La Phénomobile : un outil pour « scanner » au champ des centaines de variétés », ARVALIS, 3 févr. 2023, disponible en ligne sur arvalis.fr [consulté le 10 juill. 2026].

[4] Article 1er de la loi n° 57-1424 du 31 décembre 1957 attribuant compétence aux tribunaux judiciaires pour statuer sur les actions en responsabilité des dommages causés par tout véhicule et dirigés contre une personne de droit public, JO, n° 0004, 5 janv. 1958, p. 194.

[5] BÉNOIT F. P., « La loi du 31 décembre 1957 », JCP G 1958, I, 1444.

[6] BÉAL A., « Responsabilité pour les dommages causés par les véhicules administratifs », LexisNexis, JCl A fascicule n° 972, 2022.

[7] CE, 13 mai 1966, Commune Rochetaillée-sur-Aujon, n° 64945, Lebon.

[8] TC, 30 avr. 2001, CPAM Seine-et-Marne c. État, n° 3245, Lebon T.

[9] TC, 21 mars 1966, Cie « La mutuelle générale française accidents », n° 01883, Lebon.

[10] TC, 2 déc. 1991, n 02680, Lebon.

[11] CE, S., 12 nov. 1971, n° 76131, Lebon.

[12] CE, 25 juin 1975, Sté l’Entreprise industrielle, n° 86224, Lebon ; TC, 5 juill. 1982, Dris c/ Sté Cars Faure, n 02231, Lebon.

[13] PANIGHEL L., « L’accident causé par une phénomobile relève de la compétence de tribunaux de l'ordre judiciaire », conclusions sous TA Clermont-Ferrand, 6 fév. 2026, N° 2201315 ALYODA, n° 2026-2.

[14] SAUVÉ J.-M., Introduction de Jean-Marc Sauvé, vice-président du Conseil d’État, in *La simplification du droit et de l’action administrative, colloque organisé par le Conseil d’État et la Cour des comptes*, Paris, 2016.

[15] *V.* notamment le rapport oral de M. Gaston Charlet, rapporteur de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale du Conseil de la République : *JO C. R.*, n° 63, 13 déc. 1957, p. 2179.

[16] *JO C. R.*, n° 63, 13 déc. 1957, p. 2178.

[17] *Ibid*.

[18] *JO C. R.,* préc., p. 2179.

[19] Art. L. 311-1 code de la recherche.

[20] PORTALIS J.-E. M., *Discours préliminaire sur le projet de Code civil*, 1er pluviôse an IX.