

## La clause *said to contain* et le trafic conteneurisé.

par

Olivier CACHARD

Agrégé de droit privé

Doyen honoraire de la Faculté de droit

Co-directeur de l'IDIC-Institut François Gény

1. - Si les porte-conteneurs relevaient des espèces animales marines, le naturaliste Buffon les aurait sans doute considérés comme frappés de gigantisme, terme désignant « *Le développement excessif de la taille d'un individu d'une espèce par rapport à la moyenne de ses semblables* »<sup>1</sup>. Avec ses 13 000 conteneurs chargés à bord, le navire *Marco Polo* CMA-CGM a cependant réussi le 9 mars dernier l'exercice de sécurité consistant à simuler une avarie machine pour être alors pris en remorque par une *Abeille*. Le gigantisme n'est pas ici au service de noirs desseins, comme dans les œuvres de Jules Verne, mais traduit simplement la recherche d'une baisse du coût unitaire du transport des conteneurs ; avec une navigation à vitesse réduite, il devrait même abaisser l'empreinte écologique du transport international de marchandises.

2.- Le gigantisme des porte-conteneurs n'est pourtant pas sans inconvénients. Le principal inconvénient, tant sur le plan commercial que sur le plan de la sécurité, réside dans l'impossibilité pratique pour le transporteur de vérifier l'exactitude des déclarations portées au connaissement pour le compte du chargeur : à l'évidence, les 13 000 conteneurs chargés à bord du *Marco Polo* ne peuvent être vérifiés un à un. Les causes de cette impossibilité pratique de vérification systématique sont bien connues et tiennent à l'organisation de la filière du transport conteneurisé. A l'exception des conteneurs de groupage qui sont parfois empotés sous le contrôle du transporteur ou de l'un de ses préposés, les conteneurs complets (*Full Container Load*) sont empotés pour le compte du chargeur puis scellés. Les cadences de chargement et de déchargement sur des lignes régulières font obstacle à un contrôle manuel systématique ; quant à l'automatisation du contrôle, elle permettrait pour l'heure de contrôler seulement le poids global de chaque boîte, voir la nature des marchandises si chaque conteneur était passé au *scanner*<sup>2</sup>, mais en aucun cas l'état de la marchandise. Ainsi, et sous réserve d'un contrôle ponctuel par le transporteur ou le manutentionnaire, supposant le bris contradictoire des scellés, la nature, l'état et la quantité des marchandises empotées dans un conteneur complet (FCL) ne sont connues du transporteur que par les déclarations du chargeur.

3.- Cette impossibilité de vérification systématique peut conduire à des difficultés de plusieurs ordres : mise en œuvre du plan de chargement n'assurant plus la sécurité du navire, danger causé aux autres marchandises, difficultés probatoires entre les intérêts cargaison et le transporteur en cas d'allégation de manquant ou d'avarie ; difficultés douanières en cas d'introduction irrégulière de marchandises sur le territoire<sup>3</sup>, soit que cela résulte d'une

---

<sup>1</sup> *Trésor de la langue française*, V° Gigantisme, ATILF, Université de Lorraine.

<sup>2</sup> Encore faut-il que des scanners soient disponibles en nombre suffisant. Tel n'est déjà pas le cas pour l'administration des douanes puisque l'unique Sysoscan inauguré au port du Havre en 1995 ne sera pas remplacé.

<sup>3</sup> Ch. Soulard, « Union douanière, Dette douanière », in *J Cl., Europe*, 2009.

violation des nomenclatures douanières, soit que cela résulte de l'introduction de marchandises illicites, par exemple en violation d'un embargo<sup>4</sup>. Dans ce contexte, les transporteurs ont développé la clause *said to contain* et d'autres clauses voisines *shipper's load, stow, and count*, pour mettre en conformité le connaissance avec la réalité du fonctionnement de la filière: y figurent des déclarations du chargeur et non un état contradictoire de la marchandise.

4. - Cette clause, stipulée depuis longtemps et bien avant la crise de gigantisme des navires, figure plus que jamais dans les connaissances des compagnies qui arment les nouveaux géants des mers. Dans le village global, au pays de Brassens, la clause a pourtant mauvaise réputation. Certains auteurs la présentent comme une clause d'irresponsabilité, héritage d'un passé révolu<sup>5</sup>, sans toutefois faire l'unanimité dans cette réprobation. Pierre-Yves Nicolas a ainsi exprimé un « *point de vue hérétique sur les réserves « said to contain »* »<sup>6</sup>. Ce qui en France passe pour hérétique ne semble pas entraîner la même réprobation des juristes de *Common Law*<sup>7</sup>, plus imprégnés de liberté contractuelle. Au-delà des controverses de droit des contrats, ce sont à présent les considérations douanières et sécuritaires qui feraient planer leur ombre menaçante sur les clauses *said to contain*. Le transporteur, tenu de collaborer à la sécurité de l'Etat de livraison et tenu des dettes douanières en cas d'introduction irrégulière d'une marchandise différente de celle mentionnée au connaissance, doit-il par voie de conséquence être privé du bénéfice de la clause *said to contain* ?

5.- La question ainsi posée ne saurait se résumer au problème du formalisme et des clauses de style. Elle s'inscrit dans le cadre de la révolution technique des conteneurs standardisés et de l'évolution commerciale de la massification du trafic. Une révolution, technique et commerciale analogue s'est manifestée dans d'autres domaines plus terrestres, comme la fourniture de l'électricité ou encore la diffusion des cartes de paiement parmi les clients des banques. Dans ces deux hypothèses, des clauses ont été stipulées relatives soit à la quantité d'électricité fournie, soit au montant de l'ordre de paiement. Et dans ces deux hypothèses, des considérations se combinent avec des considérations de sécurité (identification de l'auteur de l'ordre de paiement par exemple). Ainsi, au plan du raisonnement, la question de l'efficacité de la clause *said to contain* appelle une analogie avec celle de l'efficacité des clauses sur la preuve figurant dans les contrats de fourniture ou dans les contrats-porteurs CB. L'étude de la nature de la clause *said to contain* (I) devancera celle de son efficacité (II) .

---

<sup>4</sup> A. Marchand, *L'embargo en droit du commerce international*, Larcier, 2012 (Préf. O. cachard).

<sup>5</sup> P. Bonassies, Ch. Scapel, *Traité de droit maritime*, 2ème éd, § n° 974, « *Ces clauses ont été utilisées, efficacement, au XIXe siècle et au début du XXème siècle, comme de véritables clauses d'irresponsabilité* » et approuvant au § n° 975 une jurisprudence française présentée comme ferme « *Que le conteneur soit plombé ne constitue pas juridiquement un obstacle* ».

<sup>6</sup> P.-Y. Nicolas, « Point de vue hérétique sur les réserves « said to contain » en droit maritime français », *DMF*, 1996, n° 564.

<sup>7</sup> C. Murray, *Schmitthoff Export Trade : the Law and Practice of International Trade*, 11th ed, Thomson, Sweet & Maxwell, citant *The Esmeralda* [1986] 1 *Lloyd's Rep.* 155., les juges ayant fondé leur raisonnement sur l'analyse de la séquence chronologique de l'emportage, du chargement, déchargement et ouverture des scellés.

## **I. La nature de la clause *said to contain***

6.- Il est parfois affirmé, à notre sens de façon hâtive, que la clause *said to contain* mérite la qualification de clause d'irresponsabilité. Du point de vue du droit commun de la preuve, elle présente en réalité un double visage : convention sur le procédé de preuve d'une part (A), convention sur la force probante d'autre part (B). Elle n'affecte qu'indirectement les droits substantiels des parties (C) sans priver le chargeur de la possibilité de se préconstituer une autre preuve de la nature, la quantité et l'état de sa marchandise.

### **A. La clause *said to contain* et le procédé de preuve**

7.- En ce qui concerne la nature, la quantité et l'état des marchandises transportées, la loi et les conventions internationales ont déterminé un procédé de preuve de la réception de la marchandise par le transporteur. Ce procédé est l'émission d'un connaissement, ou *lato sensu*, d'un document de transport. Que ce soit en droit interne français (art. L 5422-3 du *Code des transports*) ou en droit international (art. III § 3 *Règles de La Haye*), le transporteur doit émettre le connaissement sur demande du chargeur. Pèse donc sur le transporteur une obligation de nature légale, déclenchée par la volonté d'une partie, qui institue un formalisme *ad probationem*. Il ne saurait s'agir d'un formalisme *ad validitatem* puisque le contrat de transport maritime est consensuel.

8.- Les Parties peuvent-elles considérer que d'autres procédés de preuve sont préférables aux énonciations unilatérales du chargeur figurant au connaissement ? Peuvent-elles en particulier décider que la preuve de la nature, de la quantité et de l'état des marchandises devra être rapportée par d'autres moyens, comme un certificat établi par un tiers indépendant lors de l'emportage ? Rien ne s'y oppose ni en droit maritime, ni en droit commun, ni en doctrine. En droit maritime, les conventions internationales elles-mêmes le prévoient explicitement (art. 40, *Règles de Rotterdam*) ou implicitement (art. III § 3, *Règles de La Haye*). En droit commun, les conventions sur la preuve sont également licites. La Cour de cassation les a consacrées de façon nette dans l'arrêt *Credicas*<sup>8</sup>, décidant que la preuve que l'ordre de paiement émane bien du titulaire de la carte pouvait être rapportée dans les termes définis par le contrat porteur, aujourd'hui par la composition du code PIN. En Belgique, une jurisprudence ancienne consacre explicitement la licéité des clauses *said to contain*<sup>9</sup>. Quant au Code civil français, l'article 1316-2 *in a contrario* consacre les conventions sur la preuve, même s'il est silencieux sur ces conventions spécifiques qui renversent la charge de la preuve. La doctrine civiliste classique, enfin, a toujours admis les conventions sur la preuve<sup>10</sup>. Ainsi, quand il se trouve un texte spécial et désuet comme l'article 29 de la loi n° 66-420 du 18 juin 1966<sup>11</sup> (devenu article L 5422-15 du Code des transports), applicable aux transports domestiques, il devrait être abrogé en ce qu'il traite différemment des conventions un problème substantiellement identique.

---

<sup>8</sup> Cass. civ. 1re, 8 novembre 1989 (2 arrêts), *Bull. civ.* I, n° 342 et 343 ; D. 1990, 369, note Ch. Cavalda ; *ibid.*, somm. 327, obs. J. Huet.

<sup>9</sup> Cass. 1<sup>er</sup> avril 1966, *Pasicrisie* (I, P. 1006)

<sup>10</sup> Etienne Bartin, *Traité de droit civil*, 5<sup>ème</sup> éd, n° 749.

<sup>11</sup> « Est nulle et de nul effet toute clause ayant directement ou indirectement pour objet et pour effet 2° de renverser la charge de la preuve qui lui incombe( le transporteur) en vertu des dispositions de la présence section ».

## **B. La clause *said to contain* et la force probante**

**9.-** En ce qu'elle prétend neutraliser les énonciations du chargeur sur la nature, la quantité et l'état de la marchandise, la clause *said to contain* entend affecter la force probante du connaissement. Nul n'ignore que le connaissement est doté par la loi et par les conventions internationales d'une force probante renforcée, qui se traduit par le mécanisme de la présomption. Le connaissement est présumé faire preuve de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites ( Art. III § 4 *Règles de La Haye*, Art. 41 *Règles de Rotterdam*, L 5422-3 *Code des transports*).

**10.-** Si cette force probante est renforcée et se traduit par une présomption, c'est bien parce que le connaissement est établi, en théorie au moins, de façon contradictoire, sur la base d'informations fournies par le déclarant pouvant ensuite être vérifiées par le transporteur ou ses agents. Ainsi, « *Nul ne se donne de titre à soi même* », ni le chargeur, ni le transporteur. Toutefois, la force probante du connaissement ainsi établi n'est pas absolue puisque les textes admettent que la preuve contraire soit rapportée. Par la clause *said to contain*, les parties conviennent d'écarter cette force probante renforcée et obligent le juge à ne pas se limiter à l'examen du connaissement. Cela est-il licite ?

**11.-** A ce stade, l'analyse du droit commun est utile. On sait que la jurisprudence sur les compteurs de gaz ou d'électricité refuse que les parties confèrent positivement plénitude de force probante au procédé de preuve<sup>12</sup> qu'elles ont choisi exclusivement. Autrement dit, le juge peut toujours estimer qu'un compteur électrique défaillant ne rapporte pas la preuve d'une consommation délirante imputée au consommateur, nonobstant la convention de preuve renvoyant au compteur. En matière de fourniture d'énergie, la jurisprudence n'admet donc pas que le fourni soit abandonné au pouvoir unilatéral et exclusif du fournisseur. Mais en matière maritime, la clause *said to contain* n'a pas pour effet d'abandonner, au plan de la preuve, l'une des parties au pouvoir discrétionnaire de l'autre. Précisément, en matière de transport conteneurisé, la clause *said to contain* libère le transporteur de la puissance exclusive du chargeur qui par ses seules déclarations a renseigné le connaissement. La clause ne peut être qu'approuvée puisqu'elle a pour but de priver un moyen de preuve devenu strictement unilatéral en matière de conteneurs, de sa valeur probante renforcée.

**12.-** Puisque le contrat de transport est consensuel et puisqu'il n'impose pas de formalisme de validité, les mentions qui sont portées sur le connaissement n'ont pas valeur intangible. De ce point de vue également, la convention est licite.

## **C. La clause *said to contain* et les obligations du transporteur**

**13.-** Puisqu'il est indéniable que la clause *said to contain* est une convention sur la preuve, affectant tout à la fois le procédé de preuve, la force probante et la charge de la preuve, l'affirmation classique des adversaires de la clause est de soutenir que celle-ci va au-delà pour être en réalité relative à l'allègement des obligations de livraison par le transporteur des marchandises dans l'état où il les a reçues : ce serait donc une clause d'irresponsabilité. Cette affirmation s'appuie sur le lien qui unit, nécessairement mais de façon ultime, la preuve et le fond du droit. Cependant, elle procède par confusion entre l'effet indirect de la clause et son objet direct. Comme l'a décidé la Cour de cassation de Belgique

---

<sup>12</sup> Cass. 1re civ., 28 mars 1995, n° 92-16.270, D. 1995, jur., p. 517, note J. Huet, d'où il ressort que la crédibilité de l'inscription des compteurs a été vérifiée par le juge.

dans un arrêt déjà ancien, la clause *said to contain* n'a pas pour objet le fond du contrat, même si, par nature, la preuve a une influence sur les droits subjectifs tirés du contrat<sup>13</sup>. L'obligation de résultat demeure intacte en son principe ; simplement les intérêts cargaisons ne peuvent plus rapporter la preuve des manquants ou de l'avarie par le seul connaissance et ils doivent s'être ménagés d'autres preuves préconstituées lors de l'emportage. Pour autant, la clause *said to contain* ne tombe pas sous le coup de l'article III § 8 des Règles de La Haye déclarant nulle, non avenue et sans effet les clauses exonérant le transporteur de sa responsabilité : d'une part cette responsabilité subsiste en son principe, d'autre part l'article III § 8 doit être lu conjointement avec l'article III § 3 indiquant que le transporteur ne saurait être tenu de mentionner dans le connaissance des informations qu' « *il n'a pas eu les moyens raisonnables de vérifier* ». Quant à la détermination de l'impact de la conteneurisation sur le calcul du plafond de limitation, il s'agit d'une question différente<sup>14</sup>.

## II. L'efficacité de la clause « *said to contain* »

14.- Sous réserve du contrôle juridictionnel, la clause *said to contain* est d'abord revêtue de la force obligatoire entre les parties : telle est son efficacité interne au contrat de transport (A.). Mais comme simple donnée factuelle, elle produit effet hors du cercle des parties au contrat de transport : telle est son efficacité externe au contrat de transport (B.). Reste alors à mesurer les conséquences des obligations douanières à la charge du transporteur (C).

### A. L'efficacité interne au contrat de transport

15.- Dans leurs décisions assez récentes, les juridictions, tant françaises que belges, sont loin d'être hostiles à l'efficacité contractuelle de la clause *said to contain*. Celle-ci doit refléter la réalité commerciale et fait l'objet d'une appréciation *in concreto*, en conjonction avec l'analyse du déroulement des opérations de transport. L'absence de participation du transporteur à l'emportage du conteneur constitue un premier critère, toujours vérifié pour les conteneurs FCL. L'absence d'accès du transporteur à la cargaison pendant la phase contractuelle constitue un second critère souvent vérifié : il suffit de constater que les scellés d'origine sont intacts<sup>15</sup> et que l'enveloppe du conteneur n'a pas été déchirée. Il en résulte alors que le connaissance est dépourvu de force probante en ce qui concerne l'état de la marchandise<sup>16</sup> et qu'il appartient aux intérêts cargaison d'utiliser d'autres procédés de preuve, ce qui traduit bien un renversement de la charge de la preuve. Le problème n'est donc plus de savoir si la clause est une clause de style<sup>17</sup>, mais il s'agit plutôt de subordonner

---

<sup>13</sup> Cass. Belgique, 1<sup>er</sup> avril 1966, précité.

<sup>14</sup> Le conteneur est-il un colis ou contient-il des colis ? A. von Ziegler, *Schadenersatz im international en Seefachrecht (L'indemnisation dans le droit des transports maritimes internationaux)*, Nomos, verlagsgesellschaft, Baden-Baden, 1989 et la recension par Y. Tassel, DMF, 1993, n° 530 ; « Compensation for Damage : the Rotterdam Rules appraised », *EJCCL*, 2010, 1/2, p. 51.

<sup>15</sup> C. App. Paris, 3 mars 2004, *BTL* 2004, 3029, plombs changés ; Cass. 11 décembre 2001, *Navire Carl Metz*, DMF, 2003, n° 634, note R. Achard, plombs inchangés ; Paris, 9 janvier 1990, DMF 1991, n° 502, *Navire Hilaire Maurel*.

<sup>16</sup> Gand, 14 juin 2001, *Jurisprudence du Port d'Anvers*, 2002, liv. 1, p. 56 : Lorsque le transporteur maritime ne peut raisonnablement soumettre les marchandises présentées à un examen plus approfondi, la clause « *said to contain* » qui dans les circonstances données ne s'appliquent pas aux quantités, mais à l'état de la marchandise, constitue des réserves valables, qui renversent la charge de la preuve et contraignent la partie qui se prétend préjudiciée à prouver que le dommage allégué est attribuable au voyage maritime.

<sup>17</sup> Aix-en-Provence 21 mai 1992, DMF, 1993, p 307 ; Rouen, 14 avril et 8 septembre 1994, DMF, 1995, p. 380, DMF 1995, p. 883, note Y. T. ; Rouen, 29 juin 1989, *Navire Evergreen*, DMF, 1991, p. 510, Rouen, 17 novembre

l'effet de la clause à la simple vérification que le transporteur FCL se trouvait bien dans la configuration ordinaire du transport conteneurisé, avec empotement par le chargeur puis scellement dans un conteneur intact. En ce qui concerne les conteneurs ventilés<sup>18</sup> ou les conteneurs frigorifiques appelés *reefers* et destinés maintenir à une température donnée la cargaison remise, la solution ne devrait pas être différente, même si des décisions isolées<sup>19</sup> accroissent les obligations du transporteur de façon injustifiée.

## B. L'efficacité externe au contrat de transport

**16.-** Un connaissance comportant une *clause said to contain* demeure acceptable par les banques dans le cadre d'un crédit documentaire, à la différence d'un connaissance net de réserve mais présenté tardivement (*Stale B/L*). L'article 26 lettre b) des Règles UCP 600 admet explicitement la stipulation d'une telle clause : « *A transport document bearing a clause such as « shipper's load and count » and « said by shipper to contain » is acceptable ».*

**17.-** La clause *said to contain* stipulée au connaissance sera aussi invoquée, hors du contrat de transport, par l'acheteur qui soutient n'avoir pas été livré. Ainsi, sous l'empire de la CVIM, les juridictions allemandes<sup>20</sup> ont décidé que la remise d'un connaissance assorti de la clause *said to contain shippers load and count* n'était pas un indice de la livraison de la marchandise à l'acheteur qui contestait l'avoir reçue, pas plus que la liste de colisage.

**18. -** La clause *said to contain* est encore opposée aux assureurs facultés pour les priver de leur intérêt à agir, quand ils ont indemnisé les intérêts cargaison sur la base d'un geste strictement commercial alors que rien ne les y obligeait. En l'espèce, les plombs des conteneurs avaient été brisés et les assureurs avaient pourtant indemnisé les intérêts cargaison nonobstant la clause suivante<sup>21</sup> : « *Les manquants dans les conteneurs dont les plombs sont intacts seront indemnisés au titre de la présente police sous réserve que l'assuré apporte la preuve du chargement des marchandises dans le conteneur en vue de l'expédition ».*

## C. L'efficacité malgré les obligations vis-à-vis des administrations douanières

**19.-** Au plan douanier, les déclarations inexactes du chargeur portées au connaissance sont lourdes de conséquences. En effet, les informations erronées portées sur le connaissance seront répliquées sur la déclaration sommaire puis la déclaration détaillée, ce qui suffira à caractériser une introduction irrégulière sur le territoire douanier de l'Union, introduction matériellement réalisée par le transporteur même si c'est à son insu<sup>22</sup>. Or, selon l'article 202 du *Code des douanes communautaires*, l'introduction irrégulière rend le transporteur objectivement débiteur de la dette douanière<sup>23</sup> à l'égard de l'administration des douanes du lieu d'introduction, sans qu'il y ait lieu de se préoccuper de son ignorance légitime

---

1988, *Navire Thérèse Delmas*, DMF, 1990, som. 327, sachant que la jurisprudence de la Cour de Rouen était contredite par celle de Paris, 19 juin 1990, DMF, 1990, n° 506, note R. Achard

<sup>18</sup> Comm. Anvers, 26 octobre 2004, *Droit européen des transports*, 2005, liv. 3, p. 385.

<sup>19</sup> Comm. Anvers, 25 septembre 1996, *Jurisprudence du Port d'Anvers*, 1997, p. 431 décidant, de notre point de vue à tort, que « *le transporteur qui accepte de transporter un lot de viande congelée à la température de - 18 ° C, doit vérifier la température de la marchandise lors du chargement ».*

<sup>20</sup> OLG Köln, 19 juillet 1997, affaire dite des caméscopes, voir [en ligne], CNUDCI, Clout.

<sup>21</sup> C. App. Paris, 7 novembre 2012, BTL 2012, 3436

<sup>22</sup> Sur question préjudicielle de la Cour d'appel d'Anvers, CJCE, 3 mars 2005, aff. C-195/03, *Ministère des finances c. Papismedov*, affaire des cigarettes de contrebande introduites à Anvers sous la dénomination « ustensiles de cuisine », *navire MSC Rafaella*, Rec. CJCE 2005 I, p. 1667 ; Europe, 2005, comm. 169, F. Mariatte.

<sup>23</sup> Sur question préjudicielle de la Cour de cassation belge, CJCE, 28 janvier 2010, aff. C-264/08, *Belgische Staat c. Direct Parcel Distribution*.

de la nature de la cargaison dissimulée. Et cette ignorance est bien légitime car seul le chargeur peut savoir quelle dénomination douanière appliquer à la marchandise<sup>24</sup>.

**20.-** Faut-il en déduire que le transporteur, parce qu'il est débiteur de la dette douanière, est privé de la protection nécessaire de la clause *said to contain* dans ses relations contractuelles avec les intérêts cargaison? Il est permis d'en douter au regard du particularisme du *Code des douanes communautaires* qui, pour protéger les intérêts financiers de l'Union européenne, institue plusieurs codébiteurs de la dette tandis que la Cour de justice adopte une interprétation large de la notion de débiteur<sup>25</sup>. Il s'agit finalement de « *garantir la perception correcte des ressources propres à l'Union européenne* », c'est-à-dire en réalité une créance du trésor public<sup>26</sup>. Les objectifs autonomes du droit douanier ne sauraient libérer le chargeur de son obligation de sincérité à l'égard du transporteur, telle qu'elle résulte notamment de l'article III § 5 des *Règles de La Haye* faisant peser sur le chargeur une obligation de garantie. S'y ajoute le fait que dans les relations entre l'acheteur et le vendeur, au titre du contrat de vente, la charge du bon accomplissement des obligations douanières est définie selon le terme commercial choisi (*Incoterms*).

---

<sup>24</sup> M. Cornette, « Le Conteneur et les problèmes douaniers. Le point de vue belge », *supra* ; et déjà « La responsabilité du chargeur dans ses relations avec les douanes. Le point de vue belge », *DMF*, 2008, n° 689.

<sup>25</sup> CJUE, 17 novembre 2011, aff. C-454/10, *Olivier Jestel*, *Europe* 2012, comm. n° 22, F. Kauff-Gazin.

<sup>26</sup> Ch. Soulard, *op. cit.*.