

COLLOQUE

Sous la direction de
SAÏDA EL BOUDOUHI

Les transports au prisme du droit international public



Préface de
GILBERT GUILLAUME

Editions A. PEDONE

TRANSPORTS ET DROIT

LES TRANSPORTS
AU PRISME
DU DROIT INTERNATIONAL PUBLIC

sous la direction
de Saïda EL BOUDOUHI

préface
de Gilbert GUILLAUME

EDITIONS PEDONE

*Les contributions réunies dans cet ouvrage
sont issues du colloque organisé le 15 mars 2018
à l'Université Polytechnique Hauts de France
(UPHF, Valenciennes) par l'Institut
du Développement et de la Prospective
(IDP, EA1384).*

© Editions A. PEDONE – PARIS – 2019

I.S.B.N. 978-2-233-00911-1

PRÉFACE

Les hommes et les marchandises voyagent depuis l'aube de l'humanité. La domestication des animaux et la maîtrise des flots et des vents ont permis d'organiser les premiers modes de transport. Puis sont venus le chemin de fer, le navire à vapeur et l'avion. Aujourd'hui des millions de voyageurs parcourent le monde chaque année et des millions de conteneurs sont expédiés d'un continent à l'autre.

Le droit ne pouvait demeurer étranger à cette évolution. Ce fut le cas au niveau national, puis européen, enfin international. Le droit international s'intéressa d'abord aux relations contractuelles établies entre transporteurs, passagers et chargeurs. Ce fut le fait du droit international privé.

D'autres préoccupations amenèrent par la suite les Etats à intervenir dans de nouveaux domaines : assurer le respect de leur souveraineté territoriale, garantir la sécurité des usagers et des tiers, régler les problèmes commerciaux nés de la concurrence entre opérateurs. Ce fut le fait du droit international public.

Prenant conscience de cette évolution, la Société française pour le droit international organisa en 1980 au Mans un premier colloque sur le droit des transports. Mis sur pied au lendemain de la catastrophe de *l'Amoco-Cadiz*, ce colloque s'intéressa tout particulièrement au transport maritime et aux risques qu'il fait courir à l'environnement. Plus de trente ans ont passé depuis lors et de nouveaux problèmes sont apparus. Aussi l'initiative prise par le professeur El Boudouhi de provoquer une nouvelle réflexion sur le sujet est-elle la bienvenue.

Cette réflexion, organisée dans le cadre de l'université de Valenciennes et du Hainaut-Cambrésis, porte sur « Les transports au prisme du droit international public ». Cet intitulé modeste est en lui-même révélateur. La question avait été posée en 1980 de savoir s'il existait une branche du droit international que l'on pouvait qualifier de « droit international des transports », comme il existe un droit international de la mer, des immunités, de l'environnement ou des droits de l'homme et du citoyen. L'hésitation était alors permise et le professeur Philip pouvait conclure qu'au-delà des régimes propres à chaque mode de transport, certains principes communs semblaient émerger. D'autres intervenants demeuraient plus sceptiques.

L'histoire a donné raison à ces derniers. Comme le souligne le professeur El Boudouhi dans son rapport introductif au colloque, il n'existe pas de droit international public des transports, mais plusieurs branches de ce droit touchent aux transports : droit des espaces, droit de la navigation, droit de l'environnement, droit des relations économiques internationales et des investissements. Bien plus ces droits doivent s'accommoder de la diversité des modes de transport. C'est donc à juste titre que cette journée d'étude s'est attachée à jeter des coups de projecteurs sur certains aspects du droit

international public des transports entendu au sens large sans prétendre à une exhaustivité difficile ou à une synthèse hasardeuse.

Dans une première approche, les communicants ont cherché à préciser les relations entre droit international général et droit des transports. Il est apparu que ce dernier trouvait sa source première dans les traités conclus entre les Etats. Comme l'ont observé le professeur Correia et Me Trigeaud dans leur rapport, ces traités sont en grand nombre, mais chacun d'entre eux a un contenu limité, par mode de transport, questions abordées ou zone d'application. A côté de ces traités, est apparu en outre un droit mou (*soft law*) développé par les institutions internationales spécialisées, telles que l'OMI ou l'OACI ou les organisations professionnelles. Enfin les juges nationaux ont été fréquemment appelés à appliquer et interpréter les traités existants et leur jurisprudence, souvent divergente, abondamment commentée par la doctrine, joue un rôle important comme source auxiliaire du droit des transports. Cette évolution apparaît nettement dans le rapport consacré par le professeur Aloupi aux compétences des Etats, et dans celui de M. Kuzmenko sur la coopération ferroviaire interétatique. Les sources du droit des transports internationaux sont ainsi des plus classiques dans leur principe. Elles n'en ont pas moins conduit à une extrême fragmentation du droit sur le terrain.

Dans une deuxième perspective, le colloque s'est intéressé aux conditions de mise en œuvre du droit des transports. Cette mise en œuvre est d'abord le fait des juges nationaux et le professeur Legros en a fourni un exemple topique en analysant le rôle du juge judiciaire français dans l'application et l'interprétation des conventions relatives aux transports internationaux. Quant aux différends entre Etats, ils sont fréquemment réglés par la voie de la négociation. A cet égard le droit aérien fait cependant preuve d'une certaine originalité, ainsi que le souligne le rapport de M. Prezas. Il recourt en effet non seulement à l'arbitrage, mais encore à l'action d'un organe composé de représentants d'Etats, le conseil de l'OACI. Sous cette dernière réserve, les mécanismes de mise en œuvre juridictionnels apparaissent, là encore, des plus classiques, mais leur application varie, là encore, sensiblement d'un pays à l'autre et d'un mode de transport à l'autre.

Le colloque ne pouvait aborder tous les domaines du droit international auxquels touche le droit des transports : droit des espaces, des investissements, du commerce, de la fiscalité, de la concurrence, etc... Deux d'entre eux, d'une grande actualité, ont été retenus : celui de l'environnement et celui des relations économiques internationales.

Dans sa communication, le professeur Barral montre que l'impact des transports sur l'environnement n'a pu faire l'objet d'une approche intégrée, sauf dans des cadres géographiquement très limités (navigation rhénane ou montagnes des Alpes). Des progrès limités ont été enregistrés pour ce qui est de la pollution atmosphérique née du transport aérien. Dans le domaine maritime, des résultats plus appréciables ont été obtenus en ce qui concerne la prévention, la répression de la pollution par les hydrocarbures. Bien plus l'indemnisation des victimes est aujourd'hui organisée, notamment par les fonds internationaux

d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), dont M. Liebert a exposé le mécanisme au colloque. En revanche ces progrès demeurent réduits dans d'autres domaines, comme la prolifération des espèces invasives ou la pollution atmosphérique par les navires, ainsi que le note Madame Delfour Samama.

Quant aux relations économiques internationales, leur étude s'impose, une fois de plus secteur par secteur. Les transports aériens sont systématiquement exclus des accords de libre-échange et leur organisation au plan économique n'entre pas dans les compétences de l'OACI. Les libertés de l'air elles-mêmes font l'objet de conventions et de concessions bilatérales, comme l'explique Madame Lykotrafiti. Les transports maritimes et terrestres semblent, quant à eux, relever du droit commun des échanges internationaux. Mais en fait l'ouverture des marchés n'a jamais été totalement acquise et la coopération réglementaire indispensable n'a jamais pleinement abouti, ainsi que l'observe le professeur Robert-Cuendet.

Au total le professeur Eisemann a pu conclure à juste titre, au terme du colloque que « Les transports internationaux se trouvent étroitement insérés dans un cadre normatif relevant du droit international public ». Ces conclusions rejoignent celles que j'ai pu moi-même tirer de mon expérience passée. Nommé conseiller juridique du Secrétariat général à l'aviation civile en 1970, je n'avais à l'époque aucune compétence en droit aérien et n'avait qu'une expérience limitée du droit international public. Au cours des sept années qui ont suivi j'ai pu m'initier à l'un et progresser dans l'autre. J'ai pu ainsi constater que droit des transports et droit international sont indissociables. L'Etat est toujours présent en ce domaine en vue de protéger ses intérêts fondamentaux au nom de la sécurité des personnes et des biens, de la prospérité de l'économie ou de la protection de l'environnement. C'est dire que le droit des transports internationaux relève tout autant du droit international public que du droit international privé. Les travaux du colloque en portent éloquemment témoignage.

Gilbert GUILLAUME

PROPOS INTRODUCTIFS

SAÏDA EL BOUDOUHI

Professeur à l'Université Polytechnique Hauts de France

Peut-on « faire du droit international » avec tout ? Ou, plutôt, faut-il voir du droit international partout ? A en croire un document publié par la Société américaine de droit international depuis 2006 et destiné à un public large¹, il semblerait que la réponse doive être affirmative. Et l'on peut aisément mettre quiconque au défi de trouver aujourd'hui une manifestation concrète de la fameuse doctrine du « domaine réservé » de l'Etat selon laquelle certaines matières relèveraient exclusivement des ordres juridiques internes et ne feraient dès lors aucune place au droit international et aux organisations internationales. Et pourtant, parmi les secteurs de la vie sociale qui sont régis par le droit international et dans lesquels les Etats ne conservent qu'une « liberté résiduelle »², certains s'imposent avec plus d'évidence que d'autres. Malgré une dimension internationale évidente, les transports figurent parmi ces aspects de la vie sociale pour lesquels on se tourne plus naturellement vers le droit interne que vers le droit international.

C'est ainsi que pour faire des transports un objet d'étude de droit international public à l'occasion de la journée d'étude organisée à l'Université de Valenciennes le 15 mars 2018, il a fallu dissiper une ambiguïté et surmonter une réticence, les deux obstacles étant intrinsèquement liés puisque la seconde est le résultat de la première. L'ambiguïté tient à ce que les transports constituent déjà l'un des objets d'une branche de droit international, à savoir le droit international privé. Il fallait donc dissiper l'ambiguïté tenant à la place des transports dans les études juridiques. Ils sont largement étudiés par la doctrine privatiste, même lorsque l'origine des normes y est internationale. Les ouvrages et les revues en « droit des transports » sont pléthore. Et les seuls ouvrages et revues en droit des transports qui pourraient être connus des publicistes sont ceux du droit de l'Union européenne qui s'apparente pourtant à cet égard à une branche du droit interne³. A cette exception près, le droit des transports apparaît donc indéniablement comme une branche du droit privé.

¹ American Society of International Law, *100 Ways it Shapes your lives*, édition 2018.

² J. SALMON, *Dictionnaire de droit international public*, 2001, p. 356 (« Domaine réservé »).

³ Notez toutefois que l'ouvrage sur le *Droit européen des transports* de F. MAIANI et R. BIEBER renferme également une étude des politiques européennes des transports sous l'angle du droit public.

C'est peut-être ce constat qui explique que l'activité de transport elle-même, indépendamment des règles liées au milieu dans lequel elle s'effectue, n'a retenu l'attention pleine des internationalistes publicistes en France qu'une seule fois. C'était il y a 38 ans lors du colloque annuel de la Société française de droit international de 1980⁴. Depuis, la question des transports n'est abordée que de manière incidente, sous l'angle soit du droit des espaces en droit international⁵, du droit de la navigation maritime ou aérienne⁶, ou encore du droit des organisations internationales comme l'OACI ou l'OMI⁷. Or, il y a en matière de transports bien plus que l'aérien et le maritime. On pense bien évidemment aux transports ferroviaires qui passent souvent sous le radar des internationalistes, au transport routier qui constitue pourtant un des vecteurs principaux de la mondialisation, sans parler du transport fluvial dont le régime international figure parmi les plus anciens, ni du transport par pipelines dont les spécificités trop importantes rendent pourtant inopportun l'examen dans une étude générale sur les transports de manière transversale.

Il résulte de cette ambiguïté que l'internationaliste publiciste est plutôt réticent à se pencher sur un objet d'étude qui relève *prima facie* du droit privé et des relations entre personnes privées. Songerait-on à aborder « la famille au prisme du droit international public » ? Outre que cela n'est pas totalement abscons, mais se limiterait fort probablement au domaine des droits de l'homme où plusieurs conventions internationales trouvent à s'y appliquer à la « vie privée et familiale », les transports comme objet du droit privé revêtent une dimension internationale plus intrinsèque que « la famille ». Le « transport international » en particulier est défini en droit international comme le « déplacement de personne ou de marchandise impliquant le franchissement d'une frontière »⁸. Etant donné la part toujours croissante du transport international dans les activités de transport, un nombre considérable des règles applicables à la matière sont d'origine internationale. La démarche est donc encore plus justifiée qu'elle ne le serait pour la « famille » car le transport international est un fait juridique international qui est directement saisi par un grand nombre de règles internationales. (I). Cela ne suffit pourtant pas à constituer une sous-discipline du droit international public qui serait « le droit international (public) des transports ». Tout au plus pourra-t-on parler des « aspects juridiques internationaux » dans le domaine des transports C'est ainsi délibérément qu'au fil du présent ouvrage, les transports sont observés à travers

⁴ SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE DROIT INTERNATIONAL, *Aspects actuels de droit international des transports*, 1980, Pedone, 410 p.

⁵ Voy. par ex. N. ALOUPI, *Le rattachement des engins à l'Etat en droit international public (navires, aéronefs, objets spatiaux)*, thèse, Paris II, 2011, 602 p.

⁶ Voy. par ex. V. CORREIA, *L'Union européenne et l'ordre international de l'aviation civile : la contribution de l'Union européenne aux évolutions contemporaines du droit aérien international*, thèse, Université de Bordeaux IV, 2012, 970 p.

⁷ B. TRIGEAUD, *Les règles techniques dérivées de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'Organisation maritime internationale*, thèse, Paris II, 2013.

⁸ J. SALMON, *Dictionnaire de droit international public*, Bruxelles, Bruylant/AUF, p. 1103 (« transport international »).

divers prismes du droit international qui seront juxtaposés et qui correspondent aux grands chapitres du droit international (II).

I. LES TRANSPORTS COMME OBJET D'ÉTUDE DU DROIT INTERNATIONAL PUBLIC

La réglementation de l'activité de transport présente une certaine complexité en ce qu'elle donne lieu au croisement, ou du moins à la rencontre, de plusieurs branches du droit. Elle se prête particulièrement bien aux approches « multidisciplinaires » mêlant droit commercial, droit de la responsabilité, droit du travail, droit international, droit de l'environnement, droit administratif, entre autres branches du droit encore. Mais puisque l'objet du présent ouvrage n'est pas de croiser ces regards multidisciplinaires mais de fournir plusieurs perspectives « de droit international public », c'est-à-dire de proposer plusieurs regards à partir de la même discipline, on retiendra deux conceptions des transports qui permettront de rendre compte du droit international applicable dans ce secteur. Selon une conception large des transports, on y rencontre également le droit des espaces, le droit de la navigation ou même le droit des relations économiques internationales qui relèvent indiscutablement du droit international public. De ce point de vue là, l'intérêt d'une analyse du droit international ne fait aucun doute (A). D'autre part, dans un sens plus strict, les transports correspondent à une activité commerciale dont l'étude relève du droit privé. Pourtant, même dans ce sens strict, le regard de l'internationaliste se justifie dès lors que certaines des normes applicables à l'activité commerciale elle-même sont d'origine internationale. (B).

A. Un sens large relevant par nature du droit international public

Dans un sens large, il est possible de considérer que toutes les règles qui encadrent l'activité (matérielle) consistant à déplacer une personne ou une chose d'un point A à un point B sont relatives, directement ou indirectement, aux transports. Parmi ces règles encadrant l'activité de transport, certaines sont de droit international public et c'est ce qui explique qu'elles soient abordées dans le présent ouvrage.

Le lien entre transports et droit international public est aussi ancien qu'indirect. En effet, l'aviation civile internationale et les transports maritimes ont de tout temps intéressé indirectement les internationalistes, en raison du lien étroit qu'ils entretiennent avec le droit des espaces qui figure parmi les branches les plus anciennes du droit international comme en témoigne le *Mare Liberum* publié par Grotius en 1609⁹. Comprendre les principes du droit de la mer a du sens pour les Etats mais il en a aussi et surtout pour les personnes dont le métier est de naviguer sur la mer, notamment les transporteurs. A titre d'exemple, la question des compétences de l'Etat sur les navires ou les aéronefs dans les espaces

⁹ GROTIUS, *La liberté des mers / Mare liberum*, avec une introduction de Charles Leben, 2013 (Coll. «Les introuvables »).

internationaux témoigne du lien étroit qui existe entre transports et droit des espaces tout en confirmant que ces deux questions sont autonomes¹⁰. Parmi les questions issues du droit des espaces qui revêtent un intérêt particulier pour les transports figure également en bonne position celle du transit, notamment des marchandises¹¹, qui n'a pourtant pas pu être abordée dans le présent ouvrage. Le lien entre droit des espaces et droit des transports est également patent lorsqu'on examine la littérature existante. Ainsi, un manuel de *Droit aérien* se divise, classiquement, en trois rubriques consacrées au « droit du transport aérien », au « droit de la navigation aérienne » et aux « institutions et normes internationales du droit aérien »¹². Autrement dit, le droit du transport aérien serait une composante de l'ensemble plus vaste qu'est le « droit aérien » que l'on pourrait qualifier maladroitement de « droit de l'air », sans toutefois risquer la correspondance avec le « droit de la mer » qui a un champ plus restreint (puisque'il ne recouvre pas le droit maritime). Tout en constatant leur lien intime, il convient donc de ne pas confondre « espaces » et « transports », de même qu'il ne faut pas confondre droit de la mer et droit maritime, puisque le premier désigne les règles régissant les rapports entre Etats alors que le second régit les relations, essentiellement commerciales, entre personnes privées. Mais il n'en reste pas moins que les transports se meuvent nécessairement dans un espace et la réglementation de celui-ci a un effet sur ceux-ci ; il n'est à cet égard pas un manuel de droit privé des transports qui puisse faire l'impasse sur le droit de l'espace dans lequel se déroule l'activité de transport.

Au-delà de cette relation indirecte entre transports et droit international public, par l'intermédiaire du droit des espaces, il y a également une relation, plus directe, entre transports et droit international public, par le biais du droit de la navigation. Il s'agit de ce que l'on appelle le « *traffic law* », la formule anglaise présentant l'avantage d'être valable pour tous les modes de transport¹³. En effet, le droit de la navigation aérienne ou maritime, tout comme celui de la circulation ferroviaire ou routière¹⁴, relève en partie du droit international public. Le droit de la navigation fournit le cadre – public – dans lequel se déroule toute activité – souvent contractuelle – de transport. Les transports sont une activité – menée principalement par des personnes privées – réglementée par l'Etat aussi bien dans sa dimension technique que commerciale. Lorsque cette activité s'exerce sur le territoire de plusieurs Etats, elle est nécessairement réglementée au sein de l'ordre juridique international. Les règles, techniques, relatives à la navigation dans les différents espaces s'appliquent en premier lieu aux services de

¹⁰ Voy. la contribution de N. Aloupi.

¹¹ B. HUARTE MELGAR, *The Transit of Goods in Public International Law*, Dordrecht, Brill, 2015, 358 p. Voy. aussi J. MONNIER, « Désenclavement et transit dans le droit international des transports », in Société française de droit international, *Aspects actuels de droit international des transports*, 1980, Pedone, pp. 70-82.

¹² P. M. DUPONT, *Manuel de droit aérien. Souveraineté et libertés dans la troisième dimension*, Paris, Pedone, 2015, 420 p.

¹³ Pour une distinction entre le « *traffic law* » et le « *transport law* », voy. E. M. GIEMULLA, « Traffic and Transport. International Regulation », *Maw Planck Encyclopedia of Public International Law*.

¹⁴ Voy. la convention de Vienne relative à la circulation routière signée en 1968.

transports, à ceci près que la perspective n'est pas celle des acteurs concernés, sujets de droit interne, mais bien celle de l'Etat ou des Etats qui se sont entendus pour adopter des règles communes. F. Maiani et R. Bieber considèrent ainsi, à propos du droit européen des transports, qu'il existe un « droit public des transports » à côté du droit privé des transports¹⁵. Cette distinction rejoint la conception large qu'avait M. Virally des « problèmes techniques » dans le domaine des transports¹⁶. Elle permet alors d'intégrer également dans le volet « technique » régi par le droit international public les règles dont l'objectif est de protéger l'environnement dans une perspective de prévention ou de réparation¹⁷.

La distinction entre transport et navigation/circulation est assez ancienne mais elle n'est pas sans poser des difficultés. Ainsi, à propos des « services aériens », L. Cartou écrivait que les transports comportent à la fois une dimension matérielle, la navigation dans un espace conformément à une réglementation donnée, et une dimension commerciale, l'activité de service dont les acteurs principaux sont les personnes privées. Il parle plus précisément du « fait matériel » de la circulation, la « navigation aérienne », et du « fait commercial, le transport aérien »¹⁸. On pourrait alors aisément penser que ce qui concerne le « fait commercial », c'est-à-dire la relation contractuelle entre des transporteurs et des expéditeurs/voyageurs, relève du droit privé, éventuellement du droit international privé, alors que ce qui touche à la réglementation technique relève du droit public¹⁹. Mais cette distinction mérite d'être précisée et nuancée car il y a une troisième dimension qui relève entièrement du droit international public tout en concernant le volet « commercial » de l'activité de transport. Cette dimension semble plus difficile à appréhender, probablement en raison de l'ambiguïté de la notion de « commerce international » dont la polysémie permet de désigner à la fois le droit des échanges internationaux entre Etats, ou les relations internationales économiques²⁰, dans leur dimension « macroéconomique »²¹, et le droit régissant les contrats internationaux entre sujets de droit interne, personnes de droit privé le plus souvent. Certains auteurs font ainsi une distinction subtile entre « *les règles du système international commercial*, qui tracent le cadre général au respect duquel sont tenus Etats et opérateurs » et « *les règles du commerce international*, qui régissent telle ou telle transaction particulière »²². Ainsi, alors que les privatistes semblent réserver la notion de « droit du commerce international » au droit des

¹⁵ F. MAIANI et R. BIEBER, *Droit européen des transports*, Genève/Paris, Helbing & LGDJ Lichtenhahn, 2013, § 4, p. 2.

¹⁶ Société française de droit international, *Aspects actuels de droit international des transports*, 1980, Pedone, « Débats », p. 83.

¹⁷ Sur la perspective préventive du droit international de l'environnement applicable aux transports, voy. les contributions de V. Barral et d'O. Delfour-Samama. S'agissant des règles de réparation du droit international de l'environnement applicable aux transports, voy. la contribution de T. Liebert.

¹⁸ Voy. L. CARTOU, « Les services aériens réguliers internationaux et les accords intéressant la France », *AFDI*, 1956, pp. 280-281. Souligné dans le texte.

¹⁹ Voy. par ex. les développements en ce sens dans la contribution de V. Correia et B. Trigeaud.

²⁰ Voy. par ex. H. ASCENSIO, *Droit international économique*, Pedone, 2018, p. 1.

²¹ D. CARREAU, P. JUILLARD, R. BISMUTH et A. HAMANN, *Droit international économique*, Dalloz, 2017, p. 4.

²² *Ibid.*, p. 3. Nous soulignons.

affaires internationales en tant qu'il « a pour objet de fournir les règles qui doivent s'appliquer aux *activités* économiques internationales »²³, les publicistes peuvent l'utiliser pour désigner un aspect du droit international économique²⁴, ne serait-ce qu'en s'appuyant sur la désignation même de la principale organisation internationale en la matière, l'Organisation mondiale du *commerce*. Quoi qu'il en soit de ces inévitables ambiguïtés terminologiques, lorsqu'un traité international comporte parmi ses objets d'assurer, aux opérateurs économiques des Etats parties, certaines libertés commerciales dans le domaine des transports, cela relève indéniablement du droit international public et non du droit commercial comme branche du droit privé. L'émergence et l'affermissement du droit international économique en tant que branche à part entière du droit international public fait échec à la distinction, trop réductrice, entre la dimension commerciale du droit des transports qui relèverait du droit privé, et la dimension technique qui seule relèverait du droit public. Lorsque L. Cartou²⁵, ou M. Virally quelques années plus tard²⁶, se réfère à la dimension commerciale des transports internationaux à propos de laquelle les deux auteurs concordent à considérer qu'elle pose plus de difficultés que la dimension technique, c'est bien de droit international économique qu'ils traitent, et non du droit du commerce international au sens où on l'entend en droit privé. Cette dimension « commerciale », ou économique si l'on veut éviter toute confusion avec les notions de droit privé, établit un lien direct entre transports et droit international public et mérite de constituer un « prisme du droit international public »²⁷. En outre, au titre de cette dimension économique, on peut aussi être amené à étudier des accords internationaux qui ne concernent pas spécifiquement les transports mais qui n'en intéressent pas moins ce secteur économique, comme on le voit dans les différentes sagas de Boeing ou d'Airbus devant l'Organe de règlement des différends de l'OMC à propos du droit international de la concurrence²⁸.

B. Un sens étroit relevant par opportunité du droit international public

L'activité de transport implique des relations juridiques purement privées, qui sont certes encadrées par les Etats, comme toute autre activité humaine, mais qui n'impliquent pas directement de relations interétatiques, alors même que l'observation de l'origine des normes qui y sont applicables montre assez vite qu'un grand nombre sont issues d'instruments internationaux.

²³ J.-M. JACQUET, Ph. DELEBECQUE et S. CORNELOUP, *Droit du commerce international*, Dalloz (Précis), 2015, p. 9. Nous soulignons.

²⁴ Voy. les chapitres consacrés au « commerce international » dans les ouvrages de droit international économique : H. ASCENSIO, *op. cit.* et D. CARREAU et autres, *op. cit.*

²⁵ *Op. cit.*

²⁶ *Op. cit.*

²⁷ Voy. les contributions de S. Robert-Cuendet (transports terrestres et maritimes) et d'A. Lykotrafiti (transports aériens). D'autres études, plus sectorielles, retiennent également une approche de droit international public. Voy. notamment B. PARAMESWARAN, *The Liberalization of Maritime Transport Services. With Special Reference to the WTO/GATS Framework*, 2004, Springer (Hambourg Studies on Maritime Affairs), 425 p.

²⁸ Voy. les contributions de I. Prezas et de S. Robert-Cuendet.

La distinction, établie notamment par J. Combacau et S. Sur, entre ce qui relève « matériellement » du droit international public et ce qui en relève « formellement », mérite d'être ici rappelée : les transports entendus au sens strict relèvent matériellement du droit privé, principalement d'origine interne mais aussi d'origine internationale. « Ces règles interétatiques [appliquées aux relations transétatiques privées] relèvent formellement du droit public par leur technique de formation et de réalisation, mais elles appartiennent matériellement au droit privé et leur étude au fond a évidemment sa place, selon la branche dans laquelle elles appartiennent, dans les disciplines matérielles auxquelles elles se rapportent ou dans le droit international privé »²⁹. Selon cette définition qui correspond à une conception majoritaire, l'étude des règles d'origine internationale que l'on trouve dans le domaine des transports relève de la « discipline matérielle » que constitue le droit des transports comme branche du droit privé. Cela ne signifie pas que le droit international public n'y trouve pas sa place, mais simplement que « l'étude » des normes d'origine internationale que l'on y trouve est traditionnellement effectuée par les spécialistes de la « discipline matérielle » que constitue le droit des transports. Cela s'explique en partie par la proportion, relativement faible, de normes internationales dans un domaine essentiellement régi par le droit interne. Il apparaît alors que cette répartition ne résulte pas tant du droit lui-même ou de la nature des règles applicables, mais bien d'un choix d'opportunité. Or, le propre de l'opportunité c'est qu'elle peut évoluer en fonction des circonstances.

Ainsi, dépassant la traditionnelle dichotomie entre l'approche formelle du droit international et son approche matérielle, J. Combacau et S. Sur eux-mêmes constatent que « le droit international n'a pas essentiellement pour objet de régir des relations internationales, même si c'est ce qu'il fait principalement (...) » ; ils ajoutent qu'« il intervient aussi dans des matières internes, lesquelles sont simultanément soumises à des règles d'origine étatique et interétatique »³⁰. Poussant cette réflexion plus loin à une autre occasion, et abordant la question de l'étude du droit international à l'université, J. Combacau explique que les internationalistes pourraient gagner à dépasser l'approche trop « vatellienne » du droit international qui ne conçoit le droit international que comme le droit des relations entre Etats ou le droit de la diplomatie. Il les invite donc à « se dévatelliser » en se saisissant de sujets issus de ce qu'il appelle le « monde ordinaire des juristes », dont les internationalistes laissent trop volontiers l'étude exclusive aux spécialistes du droit interne³¹. Se dévatelliser consisterait donc à dépasser une conception trop restrictive de l'objet d'étude du droit international en s'intéressant à des domaines où le droit international régit les relations entre personnes privées et où il s'articule avec des règles de droit interne. C'est aussi aller chercher et étudier le droit international partout où il se trouve, et non

²⁹ J. COMBACAU et S. SUR, *Droit international public*, LGDJ, 2016, pp. 16-17.

³⁰ *Ibid.*, p. 15.

³¹ J. COMBACAU, « Conclusions générales », in Société française de droit international, *Enseignement du droit international, recherche et pratique* : journée d'étude du 20 janvier 1996 organisée sous les auspices de l'UNESCO, Pedone, 1997, p. 263 et ss.

uniquement dans les relations où les enjeux de souveraineté sont particulièrement prégnants. C'est aller le chercher même là où il n'intervient que de manière marginale, à côté d'autres dimensions juridiques.

En s'intéressant à l'activité de transport qui est principalement régie par le droit interne et le droit privé, le présent ouvrage constitue donc une réponse à cet appel à « se dévatelliser ». En effet, les transports sont typiquement un « sujet du monde ordinaire des juristes » dont les internationalistes publicistes laissent volontiers l'étude aux internistes, le plus souvent privatistes, au prétexte que la matière relève matériellement, au mieux, du droit international privé. D'aucuns pourraient alors percevoir, dans cette démarche de « dévatellisation », une forme d'impérialisme disciplinaire : les internationalistes publicistes seraient à l'assaut d'un objet traditionnellement étudié par les privatistes. Il ne s'agit pourtant pas pour les internationalistes publicistes de nécessairement maîtriser tous les aspects de la branche « droit des transports » mais simplement de prêter attention à la manière dont certains rouages formels de la discipline « droit international public » y sont mis en œuvre comme l'illustre, par exemple, l'importance de l'interprétation, par le juge interne, des conventions internationales relatives aux transports abordée³² dans le présent ouvrage. Bien que la question de l'interprétation des conventions internationales en la matière soit traditionnellement étudiée de manière approfondie en droit international privé³³, il n'en reste pas moins qu'elle présente un intérêt pour l'internationaliste publiciste, notamment en ce qu'elle contribue à mettre l'accent sur la conception comparatiste du droit international public qui a aujourd'hui la faveur d'une partie de la doctrine³⁴. Une telle approche peut donc nourrir des débats qui ont lieu de manière plus générale en droit international public. Loin d'être inédite ces dernières années, cette démarche semble d'ailleurs s'inscrire dans une tendance générale récente qui consiste pour les internationalistes publicistes à s'intéresser à des questions qui relèvent, a priori, du « monde ordinaire des juristes » en ce qu'ils ne concernent pas principalement les relations interétatiques. L'étude du droit international apparaît alors comme étant de plus en plus sectorielle. L'on s'y intéresse de plus en plus à des objets qui sont traditionnellement réservés aux juristes internistes plutôt qu'aux internationalistes publicistes. On le fait en privilégiant dès lors une approche formelle du droit international qui consiste à étudier ses manifestations dans tous les domaines de la vie sociale et non uniquement dans ceux qui relèvent matériellement des relations internationales. La dimension internationale devient une des dimensions juridiques de l'objet étudié. On en a des exemples avec des études sur l'internet³⁵, l'entreprise multinationale³⁶, la justice pénale³⁷, ou la santé³⁸, pour ne citer que certains thèmes

³² Voy. la contribution de Cécile Legros.

³³ K. PARROT, *L'interprétation des conventions de droit international privé*, Dalloz, 2006, 589 p.

³⁴ Voy. notamment A. ROBERTS, *Is International Law International ?*, Londres, OUP, 2017 ; A. ROBERTS, P. B. STEPHAN, P.-H. VERDIER et M. VERSTEEG, « Comparative International Law : Framing the Field », *AJIL* 2015, pp. 467-474 ; voy. également S. EL BOUDOUHI, « Le droit international comparé. Mythe ou réalité ? », *RGDIP*, 2017/4, pp. 981-1011.

³⁵ SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE DROIT INTERNATIONAL, *Internet et le droit international*, Pedone, 2011, 408 p.

³⁶ SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE DROIT INTERNATIONAL, *L'entreprise multinationale et le droit international*, Pedone, 2017, 520 p.

des derniers colloques organisés par la Société française de droit international. Et, dans chacun de ces thèmes, la dimension internationale côtoie d'autres dimensions relevant plutôt du droit interne ou du droit international privé. Cette évolution du droit international semble intéressante à plusieurs égards, et notamment en ce qu'elle rend possible la rencontre, autour d'un même thème, d'internationalistes publicistes et d'internistes privatistes. Elle permet également de remettre en cause la *summa divisio* entre droit international public et droit international privé qui en apparaît réductrice. L'étude sur l'interprétation par le juge judiciaire des conventions internationales relatives aux transports est un exemple patent de l'intérêt qu'il y aurait à croiser les approches publicistes et privatistes sur un même thème sectoriel³⁹.

Ainsi, même si l'on retenait une conception restrictive des transports qui ne couvrirait que les relations commerciales entre personnes privées, il y aurait matière à examiner cette question au prisme du droit international public grâce à cet effort de « dévatellisation ». Mais, puisque l'objectif de l'ouvrage est exploratoire et ne vise pas à offrir une vision approfondie d'un aspect du droit des transports, il convient de ne pas s'en tenir à cette conception restrictive et lui préférer la conception plus large qui permet de rendre compte de l'application de divers régimes de droit international dans le domaine des transports. En effet, la conception restrictive ne permettrait quant à elle de rendre compte du droit international dans le domaine des transports qu'au prisme, unique, de l'application des conventions internationales par le juge judiciaire. Or, c'est délibérément qu'il n'a pas été choisi d'étudier « le droit des transports » aux prismes du droit international, mais bien « les transports » de manière plus large. Cela permet d'aborder des thématiques qui ne sont pas spécifiques au droit des transports mais qui entretiennent un lien, plus ou moins étroit, avec les transports. C'est précisément ce choix d'une conception large des transports qui explique que l'on ne puisse pas parler d'« un » droit international des transports.

II. L'INEXISTENCE D'UN DROIT INTERNATIONAL (PUBLIC) DES TRANSPORTS

Affirmer l'intérêt qu'il y a pour les internationalistes à s'intéresser à des objets dont ils n'ont pas l'exclusivité parce que ceux-ci relèvent formellement, et non matériellement, du droit international public, ce n'est pas la même chose que d'avancer l'existence éventuelle d'un « droit international (public) des transports » comme semble le faire Ch. Philip dans les actes du colloque de 1980 consacré aux *Aspects actuels du droit international des transports*⁴⁰. Selon cet auteur à qui revient le mérite de la conception et de l'organisation du colloque du Mans en 1980, il n'est « pas possible de [conclure à] l'inexistence d'un droit

³⁷ SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE DROIT INTERNATIONAL, *La souveraineté pénale de l'Etat au XXIe siècle*, Pedone, 2018, 520 p.

³⁸ SOCIÉTÉ FRANÇAISE DE DROIT INTERNATIONAL, *Droit international et santé*, colloque de Rennes de 2018.

³⁹ Voy. la contribution de Cécile Legros.

⁴⁰ Voy. les propos conclusifs de P.M. Eisemann dans *op. cit.*, p. 7.

international des transports»⁴¹. Il ajoute même que « [c]e dernier réunit les systèmes conçus autour des différents modes de transport tout en cherchant à dépasser chacun d'entre eux pour affirmer certaines principes communs »⁴².

Le choix qui est fait dans le présent ouvrage d'offrir diverses perspectives, regards, ou prismes, de droit international public ne permet pas, au contraire, de supposer l'existence d'un droit international des transports. Quels seraient ces grands « principes communs » qui constitueraient le plus petit dénominateur commun des différentes perspectives retenues dans le présent ouvrage et qui permettraient de parler de « droit international (public) des transports » ? Force est de constater que l'on peine à le trouver. L'examen des « prismes » de droit international qui ont été retenus ne permet pas, du moins, de conclure à l'existence de « principes communs ». Selon F. Maiani et R. Bieber, « les normes qui s'appliquent aux "transports" *en général* sont exceptionnelles »⁴³ car « chaque mode de transport opère dans un contexte économique, technique et historique qui lui est propre »⁴⁴. Ainsi, dans leur ouvrage *Droit européen des transports*, les seuls principes communs que l'on retrouve ne sont autres que ceux qui constituent les grands chapitres du droit de l'Union européenne tels que les libertés de circulation, les principes du droit de la concurrence ou la protection des consommateurs. Mais ces « grands principes » ce sont tout simplement les grands principes du droit matériel de l'Union européenne et non « les grands principes du droit européen des transports ». Autrement dit, ils ne sont pas spécifiques au domaine des transports.

La distinction évoquée entre le droit de la navigation et le droit des transports au sens strict pourrait, peut-être, permettre d'affiner le propos. Il n'est d'ailleurs pas anodin que le seul exemple de « principe commun » que semble donner Ch. Philip soit celui de « la responsabilité du transporteur [qui] est essentielle pour n'importe quel mode de transport »⁴⁵. Ce principe relève indiscutablement du droit des transports entendu, au sens strict, comme le droit des relations commerciales entre transporteurs et voyageurs/expéditeurs. S'il est vrai que les règles relatives à la navigation sont spécifiques à chaque mode de transport, celles applicables à la matière commerciale ont tendance à converger même si, formellement, il y en a autant de catégories que de modes de transport⁴⁶. Ainsi, il pourrait sembler plus facile de trouver une unité dans le volet commercial des transports dans le sens où, quel que soit le mode de transport, il s'agira toujours de régir les relations entre transporteurs et expéditeurs/voyageurs dans un souci de protection des consommateurs, de sécurité des personnes et des biens et d'équilibre des droits et obligations des co-contractants de manière générale. Et pourtant, même en cette matière commerciale, il existe des « contraintes

⁴¹ *Ibid.*

⁴² *Ibid.*

⁴³ Nous soulignons.

⁴⁴ F. MAIANI et R. BIEBER, *op. cit.*, p. 3.

⁴⁵ *Op. cit.*, p. 7.

⁴⁶ Cela explique que la responsabilité des transporteurs soit présentée, systématiquement, par mode de transport.

techniques et économiques qui justifient encore des règles particulières »⁴⁷. Selon les éminents spécialistes du droit des transports, tout au plus peut-on affirmer en la matière que l'on va « vers un droit des transports »⁴⁸ dans le sens où il est aujourd'hui « possible de dégager quelques grands principes du contrat de transport »⁴⁹. Mais, en tout état de cause, on est là dans « le droit des transports » en tant que « branche matérielle » du droit privé. Il ne semble pas fondé d'étendre ce propos au volet international de cette branche. En effet, à l'intérieur de ce droit commercial des transports, certaines normes relèvent certes formellement du droit international public mais leur proportion au regard des normes d'origine interne – ou européenne – est telle qu'il ne paraît nullement justifié de parler de « droit international des transports ». Ces normes d'origine internationale dans le volet commercial de la réglementation des transports peuvent légitimement être appréhendées dans une perspective de droit international public dès lors qu'elles relèvent bien de l'ordre juridique international, mais cela ne suffit pas à en faire un ensemble « droit international (public) des transports » tant elles n'ont de sens qu'articulées avec des normes d'origine interne – ou européenne. Si l'effort de « dévatellisation » justifie que ces instruments soient également l'objet d'étude du droit international public appréhendé dans sa dimension formelle, il n'autorise pas à parler de « droit international public des transports » qui semble alors un abus de langage. Tout au plus peut-on parler de « droit international des transports » pour viser les règles de désignation et de droit uniforme relevant du droit international privé, lorsqu'elles ont une origine internationale.

Quant aux aspects des transports, entendus au sens large, qui relève spécifiquement du droit international public, à savoir le droit de la navigation, le droit de l'environnement, le droit des espaces et même le droit des relations économiques en matière de transport, l'éclatement est tel qu'il ne peut guère être justifié de parler de « droit international des transports ». Les diverses contributions à cet ouvrage en témoignent. En effet, alors que l'objectif principal de libéralisation, qui est commun à tous les modes de transport, semble donner une cohérence au « droit européen des transports »⁵⁰, il n'en est pas de même au niveau international. S'agissant des relations économiques internationales, la nécessité de traiter séparément certains modes de transport se fait sentir et les considérations qui sous-tendent l'état du droit relatif à chaque mode sont fondamentalement différentes⁵¹.

On peut certes identifier quelques grilles de lecture communes liées à la libéralisation économique, à la protection de l'environnement ou à la protection des personnes. Ces problématiques communes ont été admirablement regroupées de manière synthétique dans l'intervention orale de M. Virally pendant le colloque de la SFDI en 1980 : il s'agit, selon cet auteur, des questions de souveraineté, des questions techniques – entendues largement comme comprenant également les

⁴⁷ I. BON-GARCIN, M. BERNADET et Ph. DELEBECQUE, *Droit des transports*, Dalloz, 2^e éd., 2018, p. 4.

⁴⁸ Nous soulignons.

⁴⁹ *Ibid.*

⁵⁰ Il faut pourtant noter que même en droit européen, l'approche transversale est nécessairement accompagnée d'une approche modale comme on le voit dans l'ouvrage de F. MAIANI et R. BIEBER, *op. cit.*

⁵¹ Voy. les contributions de S. Robert-Cuendet et d'A. Lykotrafiti sur ce sujet.

enjeux environnementaux – et des questions commerciales⁵². S'il est vrai que cette typologie permet de rendre compte de tous les modes de transport, cela ne signifie pas, toutefois, que ces questions se posent dans les mêmes termes dans les différents modes de transports, ni qu'il existerait des principes communs. Cette classification a donc l'avantage de permettre une présentation synthétique des diverses questions qui se posent dans le domaine des transports, mais elle ne prétend aucunement justifier que l'on parle de droit international des transports comme s'il s'agissait d'une branche à part entière du droit international. La classification retenue dans le présent ouvrage ne le prétend pas davantage. Les quatre rubriques identifiées – questions de droit international général, droit international économique, droit de l'environnement, et mise en œuvre du droit international – ne correspondent pas à celles identifiées par M. Virally mais elles n'en tentent pas moins de répondre à la même exigence de présentation synthétique d'un domaine très hétérogène. Le choix a été fait, pour chacune de ces rubriques, de présenter deux ou trois aspects qui apparaissent comme les plus saillants mais il n'y a aucune prétention à l'exhaustivité des questions qui peuvent se poser à l'intérieur de chacune des rubriques.

Ainsi, contrairement à la position soutenue par Christian Philip au colloque du Mans, et exception faite du cas particulier du droit européen des transports, il ne semble pas, 38 ans plus tard, que l'on puisse parler d'un « droit international des transports » comme on peut parler d'un droit international des investissements, d'un droit international des droits de l'homme ou d'un droit international de l'environnement. La comparaison est pourtant facile avec, non pas tant le droit international de l'environnement, mais avec le droit de l'environnement de manière plus générale. Celui-ci est souvent présenté comme un ensemble de « règles éclatées »⁵³ qui emprunte à différentes autres branches du droit telles que le droit administratif, le droit pénal, le droit fiscal, ou même le droit des assurances. Mais, alors que le droit de l'environnement, aussi éclaté qu'il puisse être, présente une unité quant à son objet, la protection de l'environnement, il n'en est pas de même de l'hypothétique droit international des transports dont les objets sont aussi variés que les différentes perspectives qu'il permet: l'objet est certes de réglementer les relations entre personnes privées lorsqu'il s'agit des transports au sens strict et des conventions internationales qui les régissent, mais il est aussi d'assurer la sécurité des personnes et des biens à travers les règles de navigation, de garantir la souveraineté des Etats lorsqu'il s'agit d'accès aux espaces, ou encore de faciliter et d'encourager les échanges internationaux lorsqu'il s'agit de relations économiques internationales. En réalité, il y a pratiquement autant d'objets que de « perspectives » de droit international public car, en fonction de l'angle d'analyse que l'on retient – droit international général, droit international économique, droit de l'environnement ou mise en œuvre du droit international par exemple, pour s'en tenir aux « prismes » adoptés dans le présent ouvrage – l'objet étudié n'est pas exactement le même. Ces « regards » ne peuvent être que juxtaposés car s'ils puisent tous dans le droit international, ils ne portent pas sur la même facette des transports.

⁵² Voy. aussi les propos conclusifs de P.M. Eisemann dans le présent ouvrage.

⁵³ R. ROMI, *Droit de l'environnement et du développement durable*, LGDJ, 2018, p. 43.

Finalement, il apparaît que la dévatellisation évoquée devrait être non pas un mouvement à sens unique mais un mouvement dialectique: l'internationaliste va vers « le monde ordinaire des juristes », mais il le fait pour en offrir une lecture « vatellienne » en quelque sorte. En effet, les internationalistes publicistes se dévatellent, peut-être, en s'intéressant aux transports, objet plutôt de droit interne en ce qu'il concerne les relations purement privées ; mais, en échange, ils ne peuvent pas faire autrement, au risque de dénaturer leur spécificité disciplinaire et méthodologique, que de s'approprier ce nouvel objet d'étude pour l'appréhender à la lumière, déformante comme cela est le propre des prismes, des grandes chapitres du droit international qui peuvent tous s'analyser en termes de souveraineté, et donc en langage « vattellien ». Ce faisant, ils n'examinent pas exactement le même objet d'étude que les spécialistes du droit – interne – des transports. Cela permet alors d'offrir une approche qui ne peut aucunement prétendre à remplacer celle, matérielle, du droit privé, mais qui peut la compléter en apportant précisément des éléments d'éclairage qui renseignent sur les enjeux de souveraineté. Ceux-ci constituent, en dépit des évolutions que peut connaître la matière, la spécificité du « droit international public » au regard des autres disciplines. Et c'est ici que la distinction en forme de triptyque, aussi pertinente qu'intuitive, de M. Virally⁵⁴, rencontre peut-être une limite en dépit de sa limpidité et de sa simplicité apparente : les questions de droit international public ne concernent-elles pas toujours des enjeux de souveraineté, même lorsqu'elles portent sur des aspects « techniques » ou « commerciaux » des transports? N'est-ce pas le cas, par exemple, lorsqu'il s'agit pour un Etat de défendre ses opérateurs économiques face à des opérateurs économiques étrangers en refusant d'octroyer à ceux-ci certaines libertés commerciales dans un cadre multilatéral ou même bilatéral⁵⁵? N'y a-t-il pas aussi des enjeux de souveraineté derrière le refus de certaines juridictions nationales de reconnaître l'applicabilité directe ou la valeur contraignante même de certaines règles techniques fixées par les organisations internationales en matière de transports aériens⁵⁶? De même, si les Etats semblent si lents et réticents à modifier les règles de révision de la convention sur les transports ferroviaires dont l'objet est pourtant technique, n'est-ce pas en raison d'enjeux de souveraineté qui ne sont pas nécessairement avoués⁵⁷? En définitive, et pour reprendre en la modifiant une formule employée par P. Juillard dans un autre contexte⁵⁸, chassez Vattel par la porte et il reviendra toujours par la fenêtre !

⁵⁴ *Supra*.

⁵⁵ Voy. la contribution d'A. Lykotrafiti.

⁵⁶ Voy. la contribution de V. Correia et B. Trigeaud.

⁵⁷ Voy. la contribution d'A. Kuzmenko.

⁵⁸ Propos de P. JUILLARD dans « Le système actuel est-il déséquilibré en faveur de l'investisseur privé étranger et au détriment de l'Etat d'accueil » (table ronde) in Ch. LEBEN (dir.), *Le contentieux arbitral transnational relatif à l'investissement. Nouveaux développements*, LGDJ, coll. Anthémis, 2006, p. 190.

Cet ouvrage apporte des perspectives inédites sur les transports habituellement abordés sous l'angle exclusif du droit interne ou du droit européen. Elargissant résolument le champ habituel du « droit des transports », l'objet « transports » y donne lieu, à la lumière de plusieurs grands chapitres du droit international public, à des recherches et analyses originales. S'y croisent ainsi d'une part des regards transversaux sur plusieurs modes de transport et d'autre part des éclairages plus spécifiques portant sur un mode en particulier ou un régime lié aux aspects internationaux des transports. Y sont étudiés des questions transversales de droit international général, la difficile articulation entre les transports et la protection de l'environnement, les obstacles à une véritable intégration économique des transports au niveau international, ou encore les spécificités de la mise en œuvre du droit international public dans le domaine des transports. A côté d'analyses plus transversales, on y trouve ainsi de riches enseignements sur la coopération ferroviaire internationale, les problèmes soulevés par l'intégration économique internationale de l'aviation civile internationale ou encore sur le système international mis en place pour réparer les dommages causés par la pollution par les hydrocarbures.

Ont contribué, Niki ALOUPI, Virginie BARRAL, Vincent CORREIA, Odile DELFOUR-SAMAMA, Pierre Michel EISEMANN, Saïda EL BOUDOUHI, Gilbert GUILLAUME, Aleksandr KUZMENKO, Cécile LEGROS, Thomas LIEBERT, Antigoni LYKOTRAFITI, Ioannis PREZAS, Sabrina ROBERT-CUENDET, Béatrice TRIGEAUD.

*Ouvrage publié avec le soutien de l'IDP,
de l'Université Polytechnique Hauts-de-France et de la région Hauts-de-France*



ISBN 978-2-233-00911-1

32 €



9 782233 009111