

L'EUROSCOPE

du Centre d'études européennes

Bulletin universitaire d'information sur l'Europe

Éditorial

Les engagements scientifiques que nous avons tenus en 2010 sont autant de promesses pour l'avenir ; elles seront tenues en 2011 au sein d'une nouvelle équipe d'accueil, l'**Équipe de droit international, européen et comparé** (EDIEC, EA 4185), dirigée par le Professeur Frédérique Ferrand, Directrice de l'Institut de Droit Comparé-Édouard Lambert (IDCEL) et membre de l'Institut Universitaire de France.

Ainsi les travaux des deux colloques que nous avons organisés, le premier au printemps 2010 intitulé « **La directive "services", en principe(s) et en pratique** » (28 mai), le second à l'automne sur « **Le revirement de jurisprudence en droit européen et comparé** » (22-23 novembre) vont faire l'objet tout prochainement d'une publication par les éditions Larcier (Groupe De Boeck).

L'ouvrage collectif que nous portons, [*Les Grands arrêts de la jurisprudence de l'Union européenne*](#), paraît entamer une carrière d'usuel dans les bibliothèques universitaires (63 localisations à ce jour).

S'agissant de notre site web, vous êtes très nombreux (plus d'un millier par mois) à le consulter depuis sa recréation, il y a près de deux ans jour pour jour. N'hésitez pas à nous faire part de vos observations et de vos suggestions pour améliorer tant son caractère informatif que sa convivialité.

Michaël KARPENSCHIF
Professeur de droit public
Directeur du Centre d'Études Européennes

Centre d'études européennes - Faculté de Droit - EDIEC, EA-4185

Université Jean Moulin - Lyon 3

15 quai Claude Bernard - BP 0638 - 69239 Lyon Cedex 02

Tél. : +33 478 787 442

Fax : +33 478 787 466

Mail : cee@univ-lyon3.fr

Web : <http://cee.univ-lyon3.fr>

3-5-0-7-5

visites depuis le 20 mars 2009

Directeur de publication : Pr. Michaël Karpenschif, Directeur du CEE

Responsable d'édition /réalisation : Véronique Gervasoni, Responsable administrative du CEE

Conception de la maquette : Rajendranuth Loljeeh, Doctorant en droit public, CEE

Deuxième interdiction d'un projet de concentration dans le secteur aérien. À l'ombre de l'affaire *Ryanair/Aer Lingus*, la Commission bloque la fusion des transporteurs aériens grecs *Aegean Airlines / Olympic Air*

La Commission européenne vient d'adopter une décision négative¹, en application du règlement de l'UE sur les concentrations, concernant le projet d'intégration des compagnies aériennes grecques *Aegean Airlines* et *Olympic Air*. Ce n'est que la deuxième décision d'application du règlement 139/2004² (qui a succédé au règlement 4064/89) qui interdit un projet de concentration dans le secteur des transports aériens. En 2007, la Commission avait également bloqué le projet de rachat d'*Aer Lingus* par *Ryanair*. Les deux affaires présentent en fait plusieurs similitudes puisque, dans les deux cas, les parties étaient ressortissantes du même État membre et avaient le même aéroport d'attache dans la capitale.

À première vue, il est curieux de voir lesdits projets rejetés dès lors que la Commission a déjà autorisé la concentration des compagnies géantes telles que *Air France-KLM*, *Lufthansa-Swiss*, *Lufthansa-Austrian* ou même *United-Continental*, permettant ainsi une consolidation rapide et profonde dans le secteur de l'aviation civile. Dans les deux cas des opérations interdites, les parties étaient de taille moyenne et leur fusion pouvait éventuellement les aider à faire face à une concurrence accrue et à une crise économique sans précédent. Suite à l'annonce de la décision négative de la Commission concernant la fusion des opérateurs grecs, les présidents des deux groupes n'ont pas manqué d'exprimer leur mécontentement, estimant que ladite décision aura des conséquences négatives pour les passagers ainsi que pour l'économie grecque, renforçant ainsi les gros opérateurs concurrents³. Les deux compagnies envisageaient en fait de renforcer par leur fusion leur présence sur le marché européen des transports aériens, notamment grâce à leur flotte moderne.

Le projet de concentration des compagnies aériennes grecques a été notifié aux autorités européennes le 24 juin 2010⁴, conformément à l'article 4 du règlement 139/2004. Il prévoyait la création d'une nouvelle entité regroupant les activités d'*Aegean* et d'*Olympic* et qui serait détenue en commun par les groupes *Vassilakis, Laskaridis* (ce sont les entreprises qui contrôlent actuellement *Aegean*) et *Marfin Investment* (qui détient actuellement le contrôle d'*Olympic*). Il convient de noter que les deux compagnies avaient établi leur accord par une décision du 22 février 2010 et avaient entamé progressivement la coordination de leurs vols⁵.

Dès les premières étapes d'une enquête approfondie, la Commission a émis des doutes quant à la compatibilité du projet de fusion des deux compagnies aériennes grecques avec le marché intérieur⁶. Les premières conclusions révélaient que l'opération conduirait à des situations monopolistiques, au moins pour les liaisons à l'intérieur du pays. Les deux parties sont actuellement les soumissionnaires les plus importants et les plus crédibles pour les liaisons correspondant aux obligations de service public en Grèce. Afin d'arriver à la décision finale et en raison des spécificités de l'affaire, la Commission s'est adressée à un grand nombre d'acteurs du marché grec ainsi qu'international, tels que les associations de consommateurs, les autorités publiques, les agences de voyage et les opérateurs concurrents.

Fidèle à son critère « point d'origine/point de destination », pour la délimitation du marché pertinent aux affaires concernant les transports aériens⁷, la Commission a analysé les effets combinés de la concentration entre *Aegean* et *Olympic* sur des liaisons individuelles. L'analyse qui a suivi a montré que l'opération envisagée aurait conduit à un quasi-monopole entre Athènes et Thessalonique, deuxième ville du pays, ainsi qu'entre Athènes et huit aéroports insulaires, tels qu'Héraklion, Chania (tous deux en Crète), Rhodes, Santorin, etc. La Commission a examiné la substituabilité des services de transport aérien avec d'autres moyens de transport et plus précisément avec le bateau, afin de voir s'il était possible d'exercer une pression concurrentielle qui pourrait discipliner le comportement tarifaire de l'entité issue de la concentration après l'opération. Elle est arrivée à la conclusion que les services de transbordeurs ne constituent pas, en général, une alternative aux services de transport aérien, en raison notamment de la durée plus longue de leur trajet et du nombre inférieur des fréquences par rapport à ceux des compagnies aériennes. Il convient de préciser que la seule liaison qui n'a pas présenté de problèmes de concurrence en raison d'une présence plus forte des transbordeurs était celle d'Athènes-Mykonos.

Un autre élément décisif pour la Commission était la très faible perspective, suite à la fusion envisagée, de l'entrée de nouveaux concurrents afin d'exploiter les liaisons intérieures à partir et à destination d'Athènes. Les deux compagnies ont leur base à l'aéroport d'Athènes (aéroport d'attache) ce qui se traduit par des avantages significatifs pour elles, ne laissant pas de perspectives d'exploitation rentable pour des concurrents potentiels. Nous devons ajouter que depuis la libéralisation du secteur aérien en Europe, un nombre de petites compagnies ont fait leur apparition dans le marché grec, mais la plupart ont cessé leur activité⁸.

Tel était le cas également dans l'affaire *Ryanair/Aer Lingus*, où la Commission avait conclu que l'exploitation des vols au départ et à destination de Dublin présentait des barrières importantes à l'entrée des nouveaux concurrents. Toute nouvelle entrée paraissait improbable et insuffisante pour représenter une contrainte concurrentielle suffisante⁹. Les deux autres concurrents qui disposaient d'une base à Dublin, à savoir *CityJet* et *Aer Arann*, n'ont pas été jugés capables d'exercer une pression significative, en raison notamment de la taille de leur flotte. Le Tribunal a validé¹⁰ l'appréciation de la Commission dans l'affaire *Ryanair/Aer Lingus* et lui a offert ainsi un outil important, que la Commission a utilisé dans l'affaire *Olympic Air/Aegean Airlines*.

La différence entre les deux affaires consiste dans le caractère des liaisons concernées. Dans le cas de *Ryanair/Aer Lingus*, les risques à la concurrence concernaient un grand nombre de liaisons internationales au sein de l'Union (par exemple, Dublin-Londres, Dublin-Milan, etc.). Dans le cas d'*Olympic Air/Aegean*, le problème se situait exclusivement à l'intérieur du pays. Alors qu'initialement la Commission avait exprimé ses craintes pour certaines liaisons internationales au départ et à destination de l'aéroport d'Athènes¹¹, le résultat de l'enquête n'a pas révélé de problèmes particuliers sur les liaisons internationales court-courriers, puisque les parties sont en situation de concurrence avec d'autres opérateurs européens¹². Tel n'était pas le cas pour les vols à l'intérieur de la Grèce, qui risquaient d'être soumis à un monopole, si la fusion entre *Olympic Air* et *Aegean* avait abouti.



¹ Communiqué de presse IP/11/68, 26 janv. 2011.

² *JOUE* 29 janv. 2004, n° L 24, p. 1.

³ Annonce publiée sur les sites des compagnies. V. également le journal *Kathimerini*, 26 janv. 2011, www.kathimerini.gr.

⁴ Affaire COMP/M.5830 – *Olympic/Aegean Airlines*, *JOUE* 1^{er} juill. 2010, n° C 174, p. 16.

⁵ Après l'accord, *Olympic Air* s'est mise à renforcer son réseau de vols intérieurs, alors qu'*Aegean*, en raison notamment de son intégration à l'alliance globale STAR, a choisi d'augmenter le nombre de vols internationaux. Certaines liaisons ont été abandonnées par l'une pour être reprises par l'autre (*Kathimerini*, 30 janv. 2011).

⁶ Communiqué de presse IP/10/1017, 30 juill. 2010.

⁷ Selon cette approche, chaque liaison entre un point d'origine et un point de destination est considérée comme un marché distinct du point de vue des consommateurs. Les juridictions de l'Union ont, à plusieurs reprises, validé ce critère (v. par exemple : CJCE, 11 avr. 1989, *Ahmed Saeed Flugreisen*, aff. 66/86, Rec. 803, ainsi que TPI, 4 juill. 2006, *EasyJet Airline c/ Commission*, aff. T-177/06 et Trib. UE, 6 juill. 2010, *Ryanair Holdings c/ Commission*, aff. T-342/07) qui néanmoins n'a pas été épargné par le scepticisme des représentants des opérateurs aériens. Sur la délimitation du marché pertinent aux affaires des opérateurs aériens, v. J. Naveau, M. Godfroid, P. Frühling, *Précis de droit aérien*, 2^e éd., Bruylant, p. 131-133.

⁸ Le cas le plus remarquable et le plus récent est celui de la compagnie *Athens Airways* qui avait effectué son premier vol le 31 janvier 2009. L'État grec avait confié à la compagnie la desserte de dix liaisons soumises à des obligations de service public. Suite à des annulations et retards répétés des vols, l'État grec a demandé la restitution des lignes. La compagnie a finalement arrêté ses activités et déposé sa licence (*Kathimerini*, 13 févr. 2011).

⁹ Décis. de la Commission, du 27 juin 2007, déclarant une concentration incompatible avec le marché commun et avec l'accord EEE (Aff. COMP/M.4439 – *Ryanair/Aer Lingus*), pt 784, *JOUE* 20 févr. 2008, n° C 47.

¹⁰ Trib. UE, 6 juill. 2010, *Ryanair Holdings c/ Commission*, aff. T-342/07.

¹¹ Communiqué de presse IP/10/1017, préc.

¹² À titre d'exemple, la Commission cite la liaison Athènes-Bruxelles, pour laquelle les parties sont en concurrence avec *Brussels Airlines*.

**« Les promesses n'engagent que ceux qui les entendent »¹.
Retour sur Trib. UE, 21 mai 2010, République française, France
Télécom SA e.a. c/ Commission, aff. T-425/04, T-444/04,
T-450/04 et T-456/04**

Comme il est habituel dans toutes les affaires d'alliances et de concentrations des transporteurs aériens, les deux opérateurs grecs ont présenté un grand nombre d'engagements afin de rendre leur opération compatible avec le marché intérieur. Entre autres, elles ont proposé de libérer des créneaux horaires dans l'aéroport d'Athènes et d'autres aéroports grecs. Toutefois, c'était justement sur ce point que leur concentration se différenciait des autres validées par la Commission au titre du règlement 139/2004. Un grand nombre d'aéroports européens sont saturés. Le nombre de créneaux horaires disponibles ne suffit pas pour satisfaire la demande accrue des opérateurs¹³. Les compagnies déjà installées disposent des « droits de grand-père » (*grandfather rights*) qui renforcent leur position sur les marchés en cause, au détriment d'une concurrence saine et efficace. Le cadre réglementaire d'attribution des créneaux horaires dans les aéroports n'est pas suffisant pour assainir la situation.

Les autorités de l'Union se montrent en principe favorables aux concentrations et alliances des gros opérateurs, soumettant leur accord à la libération d'un nombre suffisant de créneaux aux nouveaux concurrents, dans les aéroports qui souffrent d'une grande congestion. Ainsi, dans l'affaire de la concentration entre Air France et KLM, les parties ont été obligées de céder un grand nombre de créneaux dans leurs aéroports-pivots, afin d'avoir le « feu vert » de la Commission pour leur fusion. L'autorisation d'une concentration peut être la chance d'avoir un grand nombre des créneaux disponibles dans un aéroport saturé.

Contrairement aux affaires où le problème de concurrence était centré sur la pénurie des créneaux horaires, dans l'affaire grecque, le problème essentiel était la position des deux transporteurs qui, ensemble, contrôlent plus de 90 % du marché intérieur grec ainsi que l'inexistence de concurrents actuels ou potentiels. L'aéroport d'Athènes et la plupart des aéroports grecs ne sont pas saturés. Il en résulte que les engagements des parties qui consistaient notamment à la libération de créneaux horaires, l'accès à leur programmes de fidélisation et à leurs accords d'interlignes n'ont pas été jugés suffisants pour garantir le niveau de services aux consommateurs et l'entrée des nouveaux concurrents.

La Commission a donc estimé qu'elle n'avait d'autre choix que d'interdire l'opération qui « entraverait de manière significative une concurrence effective dans le marché intérieur ou une partie substantielle de celui-ci »¹⁴. Elle a conclu que l'élimination de la concurrence, suite à la fusion, aurait des conséquences néfastes pour les consommateurs grecs. De notre point de vue, nous ne pouvons qu'affirmer la nécessité de l'existence de compagnies aériennes compétitives et fiables pour desservir les liaisons d'un pays périphérique de l'Union et composé d'un grand nombre d'îles, souvent difficilement accessibles. Toutefois, nous devons poser la question de la pertinence de l'évaluation de l'impact d'une concentration ou d'une alliance de transporteurs aériens uniquement sur des liaisons individuelles, du moment que la concurrence entre les opérateurs aériens s'effectue actuellement dans une large mesure entre réseaux. Il est évident que la fusion Air France-KLM avait comme conséquence l'élimination de la concurrence non seulement entre les deux opérateurs, mais également entre leurs partenaires, faisant depuis partie de l'alliance SkyTeam¹⁵. Aegean Airlines est membre de l'alliance STAR, dominé par Lufthansa. Ainsi elle bénéficie de son réseau et de sa réputation. Olympic Air sera obligée d'intégrer le réseau de Skyteam ou de Oneworld afin d'exercer une concurrence efficace envers Aegean et son réseau et de renforcer sa position dans le marché du transport aérien, au bénéfice des consommateurs.

Dimitrios Vougioukas

Doctorant à l'Université Jean Moulin Lyon 3 – CEE

Avocat au Barreau d'Athènes

Enseignant agrégé à l'Université Paris 13

(Id'EF d'Athènes, <http://www.ideffr.gr/ideffr/ideffr.htm>)

Délicate épreuve que celle de cibler en quelques lignes l'apport de cette décision rendue par le Tribunal de l'Union européenne. Alors que France Télécom (ci-après « FT ») connaissait, en 2002, une crise financière sans précédent, matérialisée par une grave insuffisance de fonds propres compromettant, à terme, sa capacité à rembourser ses dettes et par une perte de confiance des marchés², le ministre de l'Économie et des Finances a, à plusieurs reprises, affirmé l'attachement de l'État français à œuvrer au soutien de FT. Ainsi déclarait-il en juillet 2002, que « si FT avait des problèmes de financement [...], l'État prendrait les décisions nécessaires pour qu'ils soient surmontés »³ et d'ajouter, en septembre 2002, que « l'État apportera son soutien à FT [...] et contribuera au renforcement très substantiel des fonds propres de FT »⁴. Suite à ces déclarations, le Gouvernement français a notifié à la Commission une note d'information décrivant la situation financière de FT et faisant part de son intention de participer à sa recapitalisation dans les conditions du marché. Concrètement, l'État entendait anticiper sa participation à l'augmentation de capital de FT sous la forme d'une avance d'actionnaire, qui serait, à terme, convertie en capital au moment de l'émission de nouveaux titres.

À bien des égards, la décision de la Commission du 3 août 2004, dont la légalité est examinée par le Tribunal dans l'arrêt commenté, apparaît pour le moins surprenante. Si la gardienne des traités estime que le projet d'avance d'actionnaire ne constitue pas, en tant que tel, une aide d'État au sens du traité, elle conclut néanmoins que, placé dans le contexte des déclarations gouvernementales, un tel projet constitue une aide, dont elle refuse par ailleurs de reconnaître la compatibilité avec le Marché commun⁵. S'il appert, en effet, que les déclarations répétées du ministre de l'Économie ont contribué à améliorer de façon significative la situation financière de FT, en lui assurant une confiance accrue des marchés financiers⁶, cet avantage incontestable ne sera pas retenu par le Tribunal comme suffisant pour caractériser l'existence d'une aide d'État.

Faisant fi des arguments déployés par la société Bouygues SA, intervenue à l'instance, qui voyait dans les déclarations du Gouvernement la manifestation d'une garantie de l'État actionnaire au profit de FT⁷, le Tribunal note l'absence d'engagement de ressources d'État, condition existentielle d'une aide résultant d'une jurisprudence constante mais qui n'en finit pour autant pas de semer le doute parmi la doctrine⁸.

Faut-il en déduire une totale immunité des discours politiques à l'égard du droit des aides d'État⁹ ? Rien n'est moins sûr. En effet, convaincu que l'État français poursuivait clairement l'intention d'influer sur la confiance des marchés¹⁰, le Tribunal refuse la qualification d'aide au seul motif que l'engagement de l'État n'était pas clair et n'identifiait ni la portée ni la mesure de l'intention future¹¹. En d'autres termes, les déclarations publiques d'un représentant de l'État, annonçant un soutien à une entreprise déterminée, ne sont pas irréfragablement à l'abri de la qualification d'aide, dès lors qu'elles revêtent un certain degré de précision¹². Si la Commission a perdu une bataille, elle n'en a pas pour autant perdu la guerre, les discours politiques n'échappant pas totalement à son contrôle. La notion d'aide semble en passe de réguler la teneur des discours publics.

Étienne Durand

Doctorant contractuel – CEE

¹ J. Chirac, *Le Monde*, 22 févr. 1988.

² Les agences de notations S&P et Moody's menaçaient de déclasser la notation de FT, jusqu'alors de BBB, au niveau d'une *junk bond* (obligation à haut risque).

³ Pt 4 de l'arrêt reprenant la déclaration publiée le 12 juillet 2002 dans le quotidien *Les Echos*, cité.

⁴ Pt 7 de l'arrêt reprenant le communiqué de presse du 13 septembre 2002.

⁵ Quant à la question de la récupération de cette aide, la Commission déclare ne pas être en mesure de procéder à une quantification précise des aides aux fins de leur récupération et considère que la récupération de cette aide serait, dans le cas d'espèce, contraire au PGD communautaire de protection de la confiance légitime des bénéficiaires d'aides. Si cette dernière assertion mériterait, à elle seule, qu'un commentaire lui soit spécifiquement dédié, notamment au regard des perspectives de l'immixtion des PGD communautaires dans le for juridique des entreprises bénéficiaires, nous concentrerons néanmoins notre analyse à la qualification d'aide d'État reconnue au projet d'avance d'actionnaire « placé dans le contexte des déclarations » du ministre français.

⁶ À cet égard, les éléments fournis par l'agence S&P sont particulièrement éclairants : les déclarations du Gouvernement « ont amélioré de manière significative le prix des obligations et actions, les actions gagnant 90 % et les obligations 137 points en deux semaines, notamment parce que les spéculateurs couvraient leur position », pt 37.

⁷ Pts 153s. de l'arrêt.

⁸ V. Concl. Darmon sur CJCE, 17 mars 1993, *Firma Sloman Neptun*, pt 40.

⁹ Là où d'autres pans du droit de l'Union ont déjà déployé leurs effets pour sanctionner les déclarations publiques de représentants des États en ce qu'elles pouvaient, notamment, constituer des mesures d'effet équivalent à des restrictions quantitatives, hostiles au bon fonctionnement du marché intérieur (CJCE, 17 avr. 2007, *AGM COS-MET*, aff. C-470/03, pts 65-66).

¹⁰ Pt 238 de l'arrêt.

¹¹ Pt 280 de l'arrêt.

¹² V. en ce sens S. Martin, *JCP A* 2011, chr. 2039, Europe – décisions de mai à août 2010.

¹³ Sur cette question v. également, D. Vougioukas, La Commission européenne autorise sous conditions l'alliance transatlantique entre les compagnies aériennes British Airways/American Airlines/Iberia, *L'Euroscope du CEE*, n° 2010/3, p. 3.

¹⁴ Article 2.3 du règlement sur les concentrations.

¹⁵ Des auteurs ont exprimé leur méfiance envers la pertinence des engagements des parties acceptés par la Commission, considérant qu'ils ne sont pas suffisants pour éliminer les risques à la restriction de la concurrence et permettre la présence d'autres concurrents sur les liaisons affectées. Sur ce point, v. J. Parker, *Air France/KLM : an Assessment of the Commission's Approach to Consolidation in the Air Transport Sector*, *ECLR* 2005, issue 3, p. 128-134. Cependant, le Tribunal, suite à un recours de la compagnie EasyJet, a validé la décision de la Commission (4 juill. 2006, *EasyJet Airline c/ Commission*, aff. T-177/06).

SOUTENANCE

Le CEE a le plaisir de compter parmi ses membres un nouveau docteur : M. **Ziad Lattouf** a soutenu le 7 janvier sa thèse de doctorat (Droit international et relations internationales) intitulée « **La mise en oeuvre de l'accord d'association Algérie-Union européenne dans les perspectives du respect des droits de l'homme** ».

Le jury était composé de **M. le Recteur Christian Philip**, Directeur de thèse, de **M. Emmanuel Decaux**, Professeur à l'Université Paris II – Panthéon-Assas, de **M. Mohammed Bedjaoui**, Professeur, Ancien Président de la Cour internationale de justice et expert international, et était présidé par **M. Michaël Karpenschif**.

LE CEE À LA (web) TÉLÉVISION

Les activités du CEE ont été présentées dans un entretien accordé au magazine de la Faculté de droit virtuelle de Lyon 3, disponible [en ligne](#).

PUBLICATIONS DU 1^{ER} TRIMESTRE 2011

» **KARPENSCHIF (M.)**. – Effacement de la dette d'une SEML : « quand l'accordéon grince » (CE, 10 nov. 2010). – *JCP A* 2011, étude 2038 (p. 36).

» **KATSORCHI (P.)**. – L'engagement de la responsabilité non contractuelle de l'Union en matière de concurrence. – *RM CUE* 2011. 122.

» **ZAMPINI (F.)**. – Au nom de l'efficacité des règles européennes de concurrence, les règles relatives à l'autorité de concurrence belge sont à revoir... Note sous CJUE, Gde Ch., 7 déc. 2010, VEBIC, aff. C-439/08. – Contribution à la [Gazette, Faculté de Droit virtuelle, Université Jean Moulin-Lyon 3](#), janvier 2011.

À PARAÎTRE PROCHAINEMENT

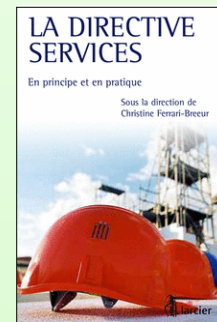
Actes du colloque CEE du 28 mai 2010 « La directive "services" en principes(s) et en pratique », Larcier (Bruxelles, Groupe De Boeck)

Contributeurs :

- SÉBASTIEN ADALID, ATER, CEE
- JEAN-MICHEL CASANOVA, Président de la Commission de l'exercice du droit au Conseil national des barreaux
- LÉONIE CHABAUD, ATER, CEE
- MATHIEU COMBET, ATER, CEE
- JACQUES GUÉRIN, Chargé de mission CSO-Exercice Professionnel, Ordre national des vétérinaires
- MICHAËL KARPENSCHIF, Professeur, Directeur du CEE
- VALÉRIE MICHEL, Professeur à l'Université Paul Cézanne – Aix-Marseille III
- ISABELLE MOREAU, Directrice des relations institutionnelles et extérieures du Conseil national de l'Ordre des architectes
- CYRIL NOURISSAT, Professeur à l'Université Jean Moulin – Lyon 3, Vice-président chargé des partenariats publics et privés
- MARIE-JOSÉ PALASZ, Présidente de la Commission de certification des comptes des organismes payeurs (CCCOP)
- ÉLISE POILLOT, Professeur à l'Université du Luxembourg
- JEAN-LUC SAURON, Maître des Requêtes au Conseil d'État, Professeur associé à l'Université Paris – Dauphine
- JEAN-PAUL TOURVIELLE, Directeur du programme Guichet unique à l'Assemblée des Chambres françaises de commerce et d'industrie (ACFCI)
- MELCHIOR WATHELET, Ministre d'État, Ancien juge à la Cour de justice de l'Union européenne, Professeur invité à l'Université Jean Moulin – Lyon 3

Directrice scientifique : CHRISTINE FERRARI-BREUER, Maître de conférences HDR, Directrice adjointe du CEE

Responsable d'édition pour le CEE : V. GERVASONI, Responsable administrative



👉 Agenda - Concours de Plaidoiries 2011

CONCOURS HABEAS CORPUS 2011

1 – Phase écrite : 22 novembre 2010-11 mars 2011

- **22 novembre 2010** : Mise en ligne du [cas pratique](#)
- **1^{er} décembre 2010** : Date limite d'envoi des trois questions au Comité scientifique
- **10 décembre 2010** : Tirage au sort de la qualité des équipes – Mise en ligne des réponses aux questions – Distribution des sujets pour le **colloque 2011 de l'APIDH**
- **15 janvier 2011** : Date limite de réception du paiement des frais d'inscription
- **11 mars 2011** : Date limite d'envoi électronique des mémoires

2 – Phase orale : 3-9 avril 2011

- **3 avril 2011** : Accueil des équipes
- **4-8 avril 2011** : Phase orale et colloque 2011
« **Bioéthique et CEDH** »
- **9 avril 2011** : Départ des équipes.

Pour en savoir plus, visitez le site de l'équipe organisatrice : [l'Association pour la Promotion Interuniversitaire des Droits de l'Homme \(APIDH\)](#).

EUROPEAN LAW MOOT COURT COMPETITION 2011

Le CEE souhaite féliciter l'équipe présentée par l'Université Jean Moulin-Lyon 3 ([LLM/CEE](#)) pour le [European Law Moot Court Competition 2011](#), qui est arrivée deuxième à la finale régionale de Zagreb :

- François BAZANTAY (Master 2 Droit européen) ;
- Lydia BEIL (LLM) ;
- Jop KIEWIET (Master 2 Droit européen) ;
- Erica MAIDMENT (LLM) ;
- Raphaël MISTRÉ (Master 2 Droit européen).

Encadrés par :

- Florence ZAMPINI, Maître de conférences HDR, CEE, *Responsable pédagogique du Master 1 Droit européen* ;
- Lukasz STANKIEWICZ, Maître de conférences, CERFF, *Academic Tutor LLM* ;
- Eleni ARTEMIOU, Doctorante contractuelle CEE.