

## TRANSPORTS AÉRIENS

## Vol européen en plusieurs segments : vers un élargissement des règles sur la compétence territoriale du juge ? GPL433u1

## L'essentiel

Avec l'interprétation des notions de retard ou d'annulation de vol, la question de la compétence juridictionnelle pour trancher les litiges relatifs au règlement n° 261/2004, dit règlement *Passagers*, alimente un contentieux d'autant plus complexe et intarissable qu'il constitue un préalable aux questions de fond posées par ce règlement. La présente décision de la Cour de justice de l'Union européenne s'inscrit dans la logique de sa jurisprudence privilégiant la compétence du tribunal du lieu de départ ou du lieu de destination finale. Elle laisse cependant entrevoir une interprétation extensive du règlement *Bruxelles I bis* qui ouvre la porte à la saisine du juge du lieu d'escale, facilitant dans ce type de contentieux la saisine de la justice par les passagers.

CJUE, 3 févr. 2022, n° C-20/21, Lot Polish Airlines : cette décision peut être consultée sur <https://lex.so/ih2tDo>



Rédigé par  
Pascal Dupont  
Docteur en droit



Ghislain Poissonnier  
Magistrat

Les vols avec correspondance(s) sont devenus monnaie courante dans le secteur du transport aérien commercial. En effet, ils permettent aux compagnies de desservir un nombre plus important de destinations et ainsi de drainer la clientèle la plus large qui soit. Pour cette dernière, ces vols sont aussi intéressants, en ce qu'ils peuvent être moins chers que les vols directs. Sur le plan juridique, les vols avec correspondance(s) – appelés aussi trajets multisegments – ajoutent un facteur supplémentaire de complexité, dans un univers aussi internationalisé que le transport aérien. Les vols avec correspondance(s) soulèvent ainsi des interrogations inédites, tant sur les règles de fond applicables que sur les questions de compétence territoriale du juge saisi du litige.

Tel est le cas dans une affaire récente où trois passagers effectuent une réservation unique auprès de la compagnie aérienne allemande Lufthansa AG pour un vol, prévu le 27 avril 2019, de Varsovie (Pologne) à Malé (Maldives) avec une correspondance à Francfort-sur-le-Main (Allemagne). Le premier segment de vol entre Varsovie et Francfort est opéré par la compagnie aérienne polonaise LOT Polish Airlines et le deuxième segment Francfort-Malé est

assuré par Lufthansa. Le premier segment de vol ayant subi un retard au décollage, les trois passagers manquent leur correspondance à Francfort. Ils atteignent leur destination finale, Malé, avec plus de quatre heures de retard. En application du règlement n° 261/2004 sur les règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol<sup>(1)</sup>, ils demandent au tribunal de district de Francfort de condamner la compagnie LOT au paiement d'une indemnisation d'un montant de 600 €<sup>(2)</sup> à chacun d'entre eux.

Si la demande en paiement initiée semble fondée au regard du retard constaté à destination finale du vol, ses aspects procéduraux sortent de l'ordinaire. D'une part, les passagers assignent la compagnie LOT et non Lufthansa. Certes, LOT est bien à l'origine du retard à l'arrivée à Francfort, mais il semblait plus logique d'assigner Lufthansa, avec laquelle ils ont contracté et qui, *in fine*, est bien responsable juridiquement du retard à destination finale de plus de quatre heures<sup>(3)</sup> (à charge pour Lufthansa de se retourner contre LOT au besoin). D'autre part, les passagers ne saisissent ni le tribunal de Varsovie, ni celui de Malé, mais bien celui de Francfort, correspondant au lieu d'escale. Un choix procédural qui peut sembler curieux, dans la mesure où les passagers privilégient davantage la saisine du tribunal du lieu de départ ou d'arrivée correspondant en général – pour l'un d'entre eux – à leur domiciliation. Mais peut-être résidaient-ils en Allemagne, ce qui leur facilitait la tâche.

Par un jugement du 29 avril 2020, la juridiction rejette cette demande comme étant irrecevable, au motif que, eu

(1) PE et Cons. CE, règl. n° 261/2004, 11 févr. 2004, établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement n° 295/91 : JOCE L 46, 17 févr. 2004.

(2) S'agissant d'un vol extracommunautaire de plus de 3 500 km ayant plus de 4 heures de retard : PE et Cons. CE, règl. n° 261/2004, 11 févr. 2004, art. 6, § 1, c), et 7, § 1, c).

(3) Lufthansa avait en outre, sur le segment final de vol (le plus long), la qualité de transporteur aérien effectif.



égard aux dispositions du règlement n° 1215/2012<sup>(4)</sup> sur la compétence judiciaire, dit *Bruxelles I bis*, elle n'est pas compétente pour connaître le litige, dès lors que ni le lieu de départ ni celui d'arrivée du vol, prévus par le contrat de transport concerné, ne sont situés dans son ressort. Les trois passagers font ensuite appel devant le tribunal régional de Francfort. Ils considèrent que la juridiction de première instance peut fonder sa compétence internationale sur le règlement *Bruxelles I bis*, la circonstance que Varsovie et Malé constituent des lieux d'exécution de l'obligation découlant du contrat de transport n'excluant pas qu'il puisse exister d'autres lieux d'exécution de cette obligation.

Le tribunal régional considère que le juge de première instance ne serait compétent pour trancher le litige dont il est saisi que si le lieu d'arrivée du premier segment du vol concerné, à savoir Francfort, était susceptible d'être qualifié de « lieu d'exécution » de l'obligation découlant du contrat de transport en cause. Pour clarifier ce point, il décide de poser à la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) une question préjudicielle portant sur l'interprétation à donner au règlement *Bruxelles I bis* lorsque le recours en indemnisation, introduit sur le fondement du règlement n° 261/2004, a pour origine le retard du premier segment de vol et est dirigé contre le transporteur aérien chargé de ce premier segment. La question se résume ainsi : la ville de Francfort-sur-le-Main peut-elle être qualifiée de « lieu d'exécution » de l'obligation de contrat de transport et ainsi être territorialement compétente pour connaître la demande en paiement ?

Dans un arrêt du 3 février 2022, le juge européen décide que le lieu d'arrivée du premier segment de vol ne peut être qualifié de « lieu d'exécution », au sens de l'article 7, paragraphe 1, b), du règlement *Bruxelles I bis*. Ce faisant, la CJUE confirme son interprétation prétorienne de la notion de lieu d'exécution (I) tout en réservant la possibilité d'élargir les règles de compétence juridictionnelle issues du règlement précité (II).

## I. UNE INTERPRÉTATION DE LA NOTION DU LIEU D'EXÉCUTION DU CONTRAT DE TRANSPORT AÉRIEN JUSQU'ICI RÉDUITE AU LIEU DE DÉPART ET D'ARRIVÉE DU VOL PRIS DANS SON ENSEMBLE

S'il ne fait aucun doute que les passagers concernés sont bien éligibles, au titre du règlement n° 261/04, à une indemnisation en raison du retard subi à l'arrivée, encore faut-il pouvoir saisir le juge territorialement compétent dans ce type de contentieux qui tient moins – en tout cas du point de vue du passager victime d'un aléa lié semble-t-il à

un voyage touristique plus que professionnel – du droit des transports que de celui de la consommation. Toujours est-il qu'en l'espèce, les règles de compétence juridictionnelle applicables sont déterminées, comme le rappelle Jérémy Jourdan-Marques<sup>(5)</sup>, et compte tenu de la non-application des règles des conventions de Varsovie et de Montréal, par le droit national de chaque État membre ou par le droit européen<sup>(6)</sup>.

Le droit européen applicable en l'espèce résulte du règlement n° 1215/2012 relatif à la compétence judiciaire. Selon les dispositions de son article 7, paragraphe 1, a), une personne domiciliée sur le territoire d'un État membre peut être, en matière contractuelle, atraite dans un autre État membre devant la juridiction du lieu d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande. L'article 7, paragraphe 1, b), précise que, sauf convention contraire, le lieu d'exécution de l'obligation qui sert de base à la demande est, pour la fourniture de services, le lieu d'un État membre où les services ont été ou auraient dû être fournis en vertu du contrat.

En application de ces dispositions, il est nécessaire de déterminer le « lieu d'exécution » de l'obligation. Mais qu'en est-il lorsque les services sont fournis successivement dans plusieurs lieux situés dans des États membres différents ? À ce sujet, la CJUE considère qu'en principe, il faut entendre par « lieu d'exécution » celui qui assure le lien de rattachement le plus étroit entre le contrat et la juridiction compétente, ce lien de rattachement le plus étroit se vérifiant, en règle générale, au lieu de la fourniture principale de services<sup>(7)</sup>.

Et qu'en est-il lorsque les services concernés consistent en des activités de transport aérien de personnes ? Dans l'affaire *Rehder* de 2009, la CJUE a estimé qu'en cas de transport aérien d'un État membre de l'UE à destination d'un autre État membre, effectué sur le fondement d'un contrat conclu avec une seule compagnie aérienne qui est le transporteur effectif, le tribunal compétent pour connaître d'une demande d'indemnisation fondée sur le règlement n° 261/2004 est celui, au choix du demandeur, du lieu de départ ou du lieu d'arrivée de l'avion, tels que ces lieux sont convenus dans ledit contrat<sup>(8)</sup>. Ces deux lieux correspondent aux lieux de fourniture principale de services. La solution concernait les vols directs et le règlement *Bruxelles I*<sup>(9)</sup>.

Quelle pouvait être la solution en matière de vol avec correspondance(s) ?

(4) PE et Cons. UE, règl. n° 1215/2012, 12 déc. 2012, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale : JOUE L 351/1, 20 déc. 2012. Ce règlement a succédé au règlement CE n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 et est entré en vigueur le 10 janvier 2015.

(5) J. Jourdan-Marques, « L'indemnisation du passager - Aspects procéduraux » in *L'indemnisation et l'assistance des passagers du transport aérien. Regards civilistes sur le règlement n° 261/2004*, 2019, LexisNexis.

(6) CJUE, 22 nov. 2012, n° C-139/11, *Cuadrench Moré*, pt. 26 : JT 2013, n° 151, p. 13, obs. X. Delpech ; RTD eur. 2013, p. 372, obs. L. Grard.

(7) CJUE, 11 mars 2010, n° C-19/09, *Wood Floor*, pt. 33 ; D. 2010, p. 834 ; D. 2010, p. 2323, obs. S. Bollée ; D. 2011, p. 1374, obs. F. Jault-Seseke ; RTD com. 2010, p. 451, obs. A. Marmisse-d'Abbadie d'Arrast ; RTD eur. 2010, p. 421, chron. M. Douchy-Oudot et E. Guinchard.

(8) CJUE, 9 juill. 2009, n° C-204/08, *Rehder*, pts 43 et 47 ; D. 2010, Pan., p. 1585, obs. F. Jault-Seseke ; D. 2011, Pan., p. 1445, obs. H. Kenfack ; RTD com. 2009, p. 825, obs. A. Marmisse-d'Abbadie d'Arrast ; RTD eur. 2010, p. 195, chron. L. Grard ; Europe 2009, n° 384, obs. L. Idot ; Rev. dr. transp. 2009, n° 173, obs. L. Grard.

(9) PE et Cons. CE, règl. n° 44/2001, 22 déc. 2000, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale : JOCE L 012, 16 janv. 2001.



Dans l'affaire *Flightright* de 2018<sup>(10)</sup>, le juge européen a indiqué que, à tout le moins et sur le fondement du règlement *Bruxelles I bis*, les juridictions de l'État de départ et d'arrivée d'un vol sec<sup>(11)</sup> avec correspondance sont compétentes pour connaître de l'action engagée<sup>(12)</sup>. Il a considéré à cette occasion que constitue le « lieu d'exécution » le lieu d'arrivée du second vol, lorsque le transport sur les deux vols est effectué par deux transporteurs aériens différents et que le recours en indemnisation pour le retard important de ce vol avec correspondance en vertu du règlement n° 261/2004 est fondé sur un incident ayant eu lieu sur le premier desdits vols, effectué par le transporteur aérien qui n'est pas le cocontractant des passagers concernés.

Il restait toutefois deux doutes à lever. Le premier tenait à savoir s'il était possible d'attirer le transporteur aérien effectif du dernier segment d'un vol avec correspondance au lieu de départ du premier segment de ce vol. La Cour a répondu par l'affirmative dans l'ordonnance *Flightright* de 2020<sup>(13)</sup>. Le second tenait à la compétence des juridictions de l'État du lieu de la correspondance. L'arrêt du 3 février 2022 tranche en écartant cette compétence. Pour parvenir à cette solution, la Cour se réfère<sup>(14)</sup> certes à sa jurisprudence selon laquelle le « lieu d'exécution », au sens de l'article 7, paragraphe 1, b), du règlement *Bruxelles I bis*, peut être constitué tant par le lieu de départ du premier segment de vol<sup>(15)</sup> que par le lieu d'arrivée du dernier segment de vol<sup>(16)</sup>. Le fait que le recours en indemnisation soit introduit à l'encontre du transporteur aérien chargé d'effectuer le segment de vol en cause ou contre le cocontractant du passager aérien est indifférent sur ce point<sup>(17)</sup>.

Toutefois, la Cour procède à une analyse casuistique, en analysant les faits de l'affaire. Elle souligne particulièrement le fait que le recours en indemnisation a été exercé uniquement en raison du décollage tardif du lieu de départ du premier segment du vol concerné par le contrat de transport aérien. Ce lieu – en l'espèce Varsovie – correspond notamment à l'un des lieux de fourniture principale des services faisant l'objet de ce contrat et assure, dès lors, le lien de rattachement étroit, exigé par les règles de compétence spéciale énoncées à l'article 7, paragraphe 1, du règlement *Bruxelles I bis*, entre ledit contrat

et la juridiction dans le ressort de laquelle ledit lieu se trouve<sup>(18)</sup>.

En d'autres termes et s'agissant d'un vol comportant plusieurs segments, le juge territorialement compétent ne saurait être *a priori* celui du lieu d'atterrissage du premier segment du vol<sup>(19)</sup>, c'est-à-dire celui de l'escale intermédiaire.

## II. ... QUI N'EXCLUT PAS LA COMPÉTENCE D'AUTRES JURIDICTIONS EN PRÉSENCE DE SERVICES FOURNIS AILLEURS QUE SUR LIEUX DE DÉPART ET D'ARRIVÉE DU VOL

Cette position comprend cependant une réserve importante qui est puisée dans la jurisprudence *Rehder* précitée. La CJUE a alors jugé en 2009 qu'« en cas de pluralité de lieux de fourniture de services dans des États membres différents, il convient également de rechercher le lieu qui assure le rattachement le plus étroit entre le contrat en cause et la juridiction compétente, notamment celui où, en vertu de ce contrat, doit être effectuée la fourniture principale des services »<sup>(20)</sup>. Pour le juge européen, il ressort de cette jurisprudence et, en particulier, de l'utilisation du terme « notamment », que les lieux de fourniture principale des services, identifiés comme étant à la fois le lieu de départ et de la destination finale d'un vol, ne constituent qu'une illustration non exhaustive des lieux où un tel lien de rattachement pourrait se concrétiser<sup>(21)</sup>. Ainsi, « il ne saurait être d'emblée exclu que, eu égard aux termes spécifiques d'un contrat de transport aérien, d'autres services que ceux fournis au lieu de départ initial et à la destination finale d'un vol puissent, le cas échéant, justifier la compétence de juridictions autres que celles dans le ressort desquelles se trouvent ces lieux, à savoir, les juridictions du lieu d'escale, pour connaître d'un recours en indemnisation introduit sur le fondement du règlement n° 261/2004 »<sup>(22)</sup>.

La réserve émise s'inscrit dans l'approche casuistique du juge européen s'attachant à prendre en compte les caractéristiques du contrat conclu<sup>(23)</sup> et les faits de l'espèce qui lui est soumise. Dans cette affaire, la CJUE relève que la juridiction de renvoi – le tribunal régional de Francfort – « n'indique pas les éléments du contrat qui pourraient justifier, en vue de l'organisation utile du procès, l'existence d'un lien suffisant de proximité entre les faits du litige au principal et sa compétence »<sup>(24)</sup>. *A contrario*, il faut déduire de ce qui précède que, sous réserve d'établir un tel lien suffisant de proximité, la saisine du juge territorialement compétent sur le lieu d'arrivée d'un segment intermédiaire d'un vol ne peut être écartée. En d'autres termes, le lieu de départ ou d'arrivée d'un vol avec escales ne sont pas nécessairement les deux seuls lieux des services dans un contrat de transport aérien de passagers.

(10) CJUE, 7 mars 2018, n° C-274/16, C-447/16 et C-448/16, *Flightright* : D. 2018, p. 1336, note P. Dupont et G. Poissonnier ; Dalloz actualité, 18 mai 2018, F. Mélin ; RTD com. 2018, p. 518, obs. A. Marnisse-d'Abbadie d'Araras ; RTD eur. 2019, p. 165, obs. L. Grand ; RJDA 2018, n° 615 ; LPA 23 mai 2018, n° LPA1359, note V. Legrand ; Procédures 2018, n° 146, obs. C. Nourissat ; RDC mars 2019, n° RDC115v5 ; RDC mars 2019, n° RDC115v3, obs. B. Haffel ; Énergie - Env. - Infrastr. 2018, n° 36, obs. R. Ktorza.

(11) Que l'on distingue des vols dans le cadre d'un voyage avec forfait. V., sur les questions de compétence juridictionnelle pour les vols dans le cadre d'un voyage avec forfait : CJUE, 11 avr. 2019, n° C-464/18, *Ryanair* ; CJUE, 26 mars 2020, n° C-215/18, *Primera Air Scandinavia*.

(12) B. Cheynel, « Droits des passagers du transport aérien – tendances récentes et perspective », *Contrats, conc. consom.* 2019, étude 7.

(13) CJUE, ord., 13 févr. 2020, n° C-606/19, *Flightright* : D. 2020, p. 1425, obs. H. Kenfack ; D. 2020, Pan., p. 2020, obs. L. d'Avour, S. Bollée et E. Farnoux ; JT 2020, n° 229, p. 10, obs. X. Delpach ; GPL 19 mai 2020, n° GPL378x6, note P. Dupont et G. Poissonnier.

(14) CJUE, 3 févr. 2022, n° C-20/21, pt 19 de l'arrêt commenté.

(15) CJUE ord., 13 févr. 2020, n° C-606/19, *Flightright*, pts 36 et 37.

(16) CJUE, 7 mars 2018, n° C-274/16, *Flightright*, pt 37.

(17) CJUE, 3 févr. 2022, n° C-20/21, pt 19 de l'arrêt commenté.

(18) CJUE, 3 févr. 2022, n° C-20/21, pt 20 de l'arrêt commenté.

(19) F. Melin, « Transport aérien : indemnisation en cas de retard », *Dalloz actualité*, 15 févr. 2022.

(20) CJUE, 9 juill. 2009, n° C-204/08, *Rehder*, pt 38.

(21) CJUE, 3 févr. 2022, n° C-20/21, pt 23 de l'arrêt commenté.

(22) CJUE, 3 févr. 2022, n° C-20/21, pt 23 de l'arrêt commenté.

(23) CJUE, 3 févr. 2022, n° C-20/21, pt 17 de l'arrêt commenté. V. aussi CJUE, 7 mars 2018, n° C-274/16, *Flightright*, pt 67.

(24) CJUE, 3 févr. 2022, n° C-20/21, pt 24 de l'arrêt commenté.



Une telle analyse pouvait d'ailleurs se déduire du dispositif de l'ordonnance *Flightright* de 2020 <sup>(25)</sup> selon lequel le lieu d'exécution, au sens des règlements *Bruxelles I* et *Bruxelles I bis* qui se sont succédé, ne se limite pas aux lieux d'arrivée ou de départ d'un vol. Surtout lorsqu'il s'agit d'un contrat qui, comme en l'espèce, est « caractérisé par une réservation unique confirmée pour l'ensemble du trajet et divisé en plusieurs segments, peut être constitué par le lieu de départ du premier segment de vol, lorsque le transport sur ces segments de vol est effectué par deux transporteurs aériens » <sup>(26)</sup>.

Il appartient donc à la juridiction de renvoi d'apporter des éléments justificatifs relatifs aux « lieux de fourniture principale des services », lesquels permettraient d'établir la compétence territoriale du juge du lieu d'arrivée du premier segment du vol, comme celle des autres juges que ceux compétents sur les lieux de départ et d'arrivée.

La Cour ne précise pas de quels éléments il pourrait s'agir. Il est permis de penser que ces éléments pourraient être de nature diverse (nuit d'hôtel, prestation touristique, visite familiale, visite professionnelle, voire la domiciliation du passager à un autre endroit que le lieu de départ ou d'arrivée). Ces éléments doivent aller dans le sens de ce que l'escale à Francfort n'était pas, dans l'esprit des passagers et la logique du contrat de transport souscrit, que purement technique. Ces éléments peuvent se déduire des termes mêmes du contrat ou des faits soumis par les passagers au juge.

En fin de compte, la solution dégagée par la CJUE retient les deux lieux traditionnels de compétence territoriale que sont le départ et l'arrivée du vol, mais laisse la porte ouverte à la compétence du juge du lieu de l'escale. Cette solution est favorable à l'intérêt bien compris des

passagers aériens et ne semble pas être défavorable aux compagnies aériennes. En effet, elle est conforme au principe de prévisibilité des règles de compétences en ce qu'elle permet tant aux passagers qu'aux professionnels du transport aérien d'identifier les lieux des juridictions susceptibles d'être saisies.

### “ La CJUE laisse la porte ouverte à la compétence du juge du lieu de l'escale ”

La possibilité de saisir un juge proche de ses attaches est fondamentale pour le passager qui réclame quelques centaines d'euros pour un retard ou une annulation de vol, alors même que les compagnies aériennes peuvent être tentées de développer une stratégie indemnitaire et judiciaire visant à décourager ou compliquer la saisine du juge. La Cour a d'ailleurs indiqué qu'elle prenait en compte dans ce contentieux les objectifs de proximité et de bonne administration de la justice <sup>(27)</sup>. Il sera sur ce point regretté que le législateur européen n'ait pas défini plus précisément, par un texte spécial faisant le lien entre le droit à indemnisation et la compétence judiciaire, les modalités pratiques de saisine du juge <sup>(28)</sup>. La décision du 3 février 2022, sans régler cette question, contribue, dans un sens de facilitation de la saisine de la justice, à éclairer la question du juge territorialement compétent en matière d'indemnisation des passagers victimes de retard ou de refus d'embarquement.

(25) CJUE, ord., 13 févr. 2020, n° C-606/19, *Flightright*.

(26) CJUE, ord., 13 févr. 2020, n° C-606/19, *Flightright*, pts 36 et 37.

(27) CJUE, 3 févr. 2022, n° C-20/21, pt 25 de l'arrêt commenté. V. PE et Cons. UE, 14 févr. 2012, n° 125/2012, cons. 16.

(28) V. aussi en ce sens F. Melin, « Transport aérien : indemnisation en cas de retard », *Dalloz actualité*, 15 févr. 2022.

## À la une

## Présidentielle : quel avenir pour la justice en 2022 ?

Si les candidats à l'élection présidentielle s'accordent à reconnaître que la justice traverse une crise, ils n'en ont pas fait pour autant un thème central de leur campagne. Certains avancent néanmoins quelques pistes pour améliorer son fonctionnement. Tour d'horizon.



© sergijn\_AdobeStock

## Doctrine

## Calcul du taux effectif global : les incertitudes liées aux frais de courtage

étude par Jérôme LASSERRE CAPDEVILLE

## Technique

## Décret du 25 février 2022 favorisant le recours à la médiation : présentation et premières analyses

par Romain CARAYOL  
sous D. n° 2022-245, 25 févr. 2022

## Jurisprudence

Le *forum actoris* dans le divorce européen : résidence habituelle et nationaliténote par Élisabeth VIGANOTTI  
sous CJUE, 3<sup>e</sup> ch., 10 févr. 2022

## Gazette Spécialisée

## DROIT DES ASSURANCES

SOUS LA RESPONSABILITÉ SCIENTIFIQUE DE

• David NOGUÉRO

Professeur à l'université Paris Cité (IDS – UMR-INSERM 1145)

• Xavier LEDUCQ

Avocat au barreau de Paris, cabinet CRTD &amp; Associés

AVEC LA PARTICIPATION DE

Caroline CERVEAU-COLLIARD, Michel EHRENFELD, Philippe GIRAUDEL et Bélanda WALTZ-TERACOL

