

LA GAZETTE DE L'IDPA

n° 10 – mai 2015

L'Association de l'IDPA représente les étudiants de l'Institut de Droit Public des Affaires, formation gérée en partenariat par l'Ecole du Barreau de Paris et la Faculté Jean Monnet – Paris XI.

L'actualité de l'IDPA
p. 1

Le point de vue des
étudiants
p. 2

Que sont-ils devenus ?
M. Hubert Lévêque
(Promotion 1988-1989)
p. 9

L'humeur du bureau
p. 11



LE MOT DU PRESIDENT

Chers Anciens, Chers Etudiants,

C'est avec joie que le bureau partage avec vous cette nouvelle Gazette.

Ce mois-ci, la Gazette de l'IDPA, ancienne Newsletter, fête son premier anniversaire ! Sortie tout droit du génie des membres du Bureau précédent, la Gazette est devenue incontournable.

Une Gazette de l'IDPA célébrée donc, qui, ce mois-ci, met l'accent sur l'ouverture. L'ouverture à l'international, tout d'abord, avec le retour d'expérience d'une étudiante de la nouvelle promotion IDPA qui a fait le pari audacieux de réaliser son PPI aux Etats-Unis. L'ouverture économique, ensuite, avec un article de fond d'Ariane Février sur le volet « transports routiers de personnes » du projet de loi dit « Macron ». L'ouverture professionnelle, enfin, avec un « Que sont-ils devenus ? » consacré Hubert Lévêque, issu de la toute première promotion IDPA (1988-1989), et qui a fait le choix de l'entreprise !

Une Gazette de l'IDPA toujours opérationnelle, avec le régulier « Point procédure » de Noé Fontalba consacré ce mois-ci aux conséquences de l'annonce d'un mémoire complémentaire sans sa production.

Aussi, je ne peux présenter cette Gazette sans rappeler que le projet de Mentorat a besoin de vous, Anciens et Anciennes. Il vous suffit de nous manifester votre volonté de soutenir et conseiller un étudiant IDPA à compter de septembre 2015. De leurs souhaits et de vos volontés vont naître des binômes Mentor-Etudiant.

Anciens, Anciennes, nous vous attendons !

A vos agendas

Mardi 30 juin 2015

**Cocktail de rencontre pour les étudiants et
enseignants IDPA de la nouvelle
promotion 2015-2016**

Heure : 20h30 (après le cours de Me Peyrical)

Lieu : salle de cours EFB

Le pari de l'expérience aux Etats-Unis



Alix, peux-tu te présenter en quelques mots à nos lecteurs ?

Je suis élève avocate de la promotion Henri Leclerc (2015-2016), et étudiante à l'IDPA. J'ai effectué mon PPI (projet pédagogique individuel de 6 mois) à New York, dans un cabinet spécialisé en droit immobilier : Paykin, Richland & Falkowski.

Diplômée en 2013 d'un Master 2 en Droit de la construction, de l'aménagement et de l'urbanisme (Université Paris Sud) et en 2014 d'un Master 2 en Finance de l'immobilier (Paris-Dauphine), j'ai, depuis longtemps, voulu faire le pari de l'expérience à l'étranger.

Le PPI m'est apparu une bonne occasion.

L'EFB encourage-t-elle, dans le cadre du PPI, l'expérience à l'étranger ?

Oui ! L'EFB encourage fortement ses étudiants à partir à l'étranger pour leur PPI.

Dans ce cadre, l'école a d'ailleurs mis en place des partenariats avec plusieurs universités pour faciliter l'accès aux LLM, et des bourses pour les financer. J'ai pour ma part choisi de faire un stage dans un cabinet d'avocats américain.

Comment es-tu entrée en contact avec le cabinet Paykin, Richland & Falkowski ?

J'ai très simplement fait des recherches sur Internet, afin d'obtenir les contacts de cabinets d'avocats new yorkais spécialisés en droit immobilier. J'ai ensuite envoyé des candidatures spontanées à de nombreux cabinets d'avocats.

Assez rapidement, le cabinet Paykin, Richland & Falkowski, composé d'une dizaine d'avocats, m'a proposé un entretien sur Skype, à l'issue duquel les associés ont accepté de me donner ma chance.

Il est préférable de chercher un stage plusieurs mois à l'avance car les démarches pour le visa peuvent être longues.

Comment as-tu été accueillie ? Quels travaux t'ont été confiés ?

J'ai bénéficié d'un très bon accueil au sein du cabinet. Les avocats qui ont supervisé mon travail m'ont très vite donné des tâches intéressantes à réaliser, telles que la rédaction d'assignations et de conclusions ou la préparation de transactions immobilières.

Ils ont également accepté ma présence à des rendez-vous avec leurs clients et à des négociations préalables aux transactions dont ils avaient la charge.

Quels enseignements tires-tu de cette expérience ?

Ce stage m'a d'abord permis d'acquérir des connaissances en droit américain.

Fondé sur la jurisprudence, il nécessite de s'affranchir de l'idée française selon laquelle la recherche d'une solution pour le client doit d'abord passer par l'étude du texte de loi en vigueur. Il convient aussi de garder en mémoire que le droit fédéral coexiste avec le droit local de l'Etat de New York, ce qui peut rendre les recherches plus complexes, notamment lorsque le litige fait intervenir des parties d'Etats différents.

Ce stage aux Etats-Unis m'a également permis d'améliorer considérablement mon niveau d'anglais, et en particulier d'acquérir un solide vocabulaire juridique.

Quelles différences y a-t-il entre le travail d'un avocat français et celui d'un avocat américain ?

J'ai découvert une manière très différente d'aborder le métier d'avocat.

Tout d'abord, les citoyens américains sollicitent leurs avocats de manière systématique, dès qu'ils sont confrontés à une question légale ou juridique, aussi légère soit-elle. Les avocats deviennent ainsi des prestataires de services comme les autres, et sont, par exemple, communément sollicités pour remplir des dossiers administratifs.

Mais la concurrence est rude et certains avocats se consacrent presque exclusivement à la vente de nos services aux clients importants, tachant de les convaincre du savoir-faire et de la disponibilité du cabinet.

Ensuite, les relations entre les juges et les avocats sont différentes de celles qui prévalent en France, notamment parce que les juges de l'Etat de New-York sont élus au suffrage universel direct. Par conséquent, le juge met beaucoup d'énergie pour montrer que son action est tournée vers l'efficacité et la rapidité des procédures devant la Cour. Il n'est pas rare de voir deux avocats adverses, s'étant mis d'accord, téléphoner au juge pour demander un report de leur audience.

Enfin, il est surprenant de voir les avocats plaider en costume et non en robe. Encore plus déroutante est la mention "In God We Trust" qui orne les salles d'audience ...

A l'avenir, désirerais-tu retourner aux Etats-Unis ? Pour y travailler ? Y vivre ?

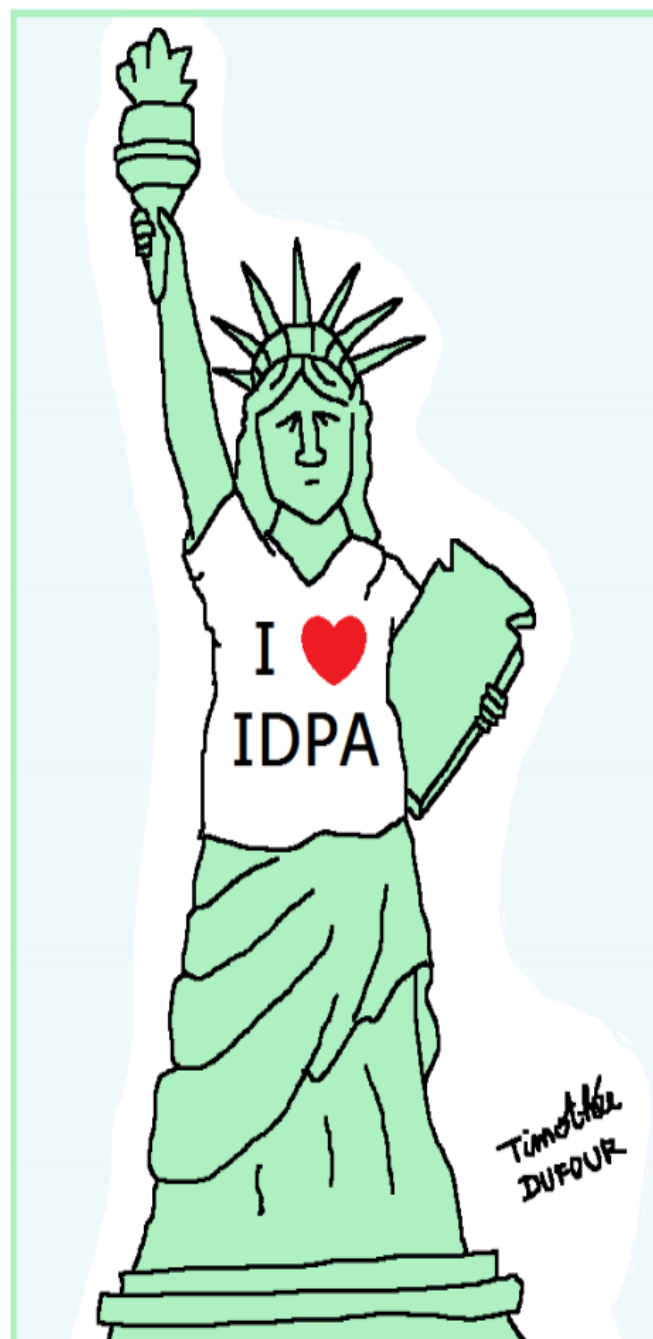
La vie aux Etats Unis me plait beaucoup et je serais très heureuse d'y retourner au terme de mon cursus à l'EFB.

Toutefois, l'avocat français qui désire exercer sa profession à New York doit passer le barreau de l'Etat convoité. Il n'existe pas d'équivalence pour les titulaires du barreau de Paris. Il est obligatoire d'effectuer au moins une année d'étude dans une université américaine, LLM ou Juris Doctor, et passer ensuite l'examen du barreau.

Finalement, cette immersion dans un cabinet d'avocats étranger est une expérience remarquable

car elle permet à l'élève avocat d'accroître son ouverture d'esprit et d'envisager l'exercice de son métier sous un autre angle.

Propos recueillis par Simon DUBOIS.



L'ouverture à la concurrence du transport routier de personnes

« *Info trafic :*

A tous les transporteurs routiers de personnes,

Attention !

Virage ! (à droite) ... »



« ont pour principale caractéristique de transporter des groupes constitués à l'initiative d'un donneur d'ordre ou du transporteur lui-même »

L'autorisation initialement requise pour les services de transport occasionnels des véhicules de plus de 9 places a été supprimée par la loi de 2001 (6). La réforme ne s'est pas arrêtée là, puisque neuf ans plus tard, les services assurés par des véhicules de moins de 9 places y compris le conducteur, ont suivis ce même mouvement (7).

Au nombre des bastions encore protégés par ce vent libéralisateur, se trouvait en tout premier plan le transport public collectif de personnes dans son volet routier régulier non urbain, figure de proue de la notion de service public. C'est alors sans crier gare, que le ministre de l'Economie l'a placé dans la ligne de mire de son projet de loi en faveur de la croissance.

Afin de saisir la logique de cette réforme, il convient d'en éclaircir le contexte.

Depuis ses origines, l'Union européenne percevait la libéralisation des transports comme un soutien indispensable à la création d'un marché unique. Toutefois, fidèle à la pratique des petits pas, elle a conduit une libération progressive du transport routier régulier de personnes.

Tout d'abord, le premier règlement pris en la matière en 1992 (8) n'a exempté d'autorisation que les services réguliers spécialisés « *assurant le transport de catégories déterminées de voyageurs, à l'exclusion d'autres voyageurs* » (9) à la condition toutefois, qu'ils soient couverts par un contrat conclu entre l'organisateur et le transporteur. Il est précisé (10) que cette forme de service assure le transport des travailleurs pour leur trajet domicile-travail ou bien des scolaires et étudiants pour leur trajet domicile-établissement d'enseignement.

Depuis lors, ce type de service peut être effectué librement par des transporteurs disposant d'un siège ou d'un autre établissement dans la zone frontalière d'un État membre limitrophe, à condition d'une part, que les points de départ et de destination des services de transport se situent dans la zone frontalière de l'État membre d'accueil et, d'autre part, que la distance totale du transport ne dépasse pas 50 kilomètres à vol d'oiseau dans chaque sens.

La libéralisation du service de cabotage (11) avait été envisagée par ce même règlement mais les dirigeants européens, fervent patriotes de la méthode douce, ne

Le projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (1), dite loi Macron, entend libérer le transport public routier régulier non urbain de personnes afin, notamment, de désenclaver certaines zones du territoire français.

Adopté en 1^{ère} lecture au Sénat le 12 mai 2015, ce projet de loi sera analysé début juin par une Commission mixte paritaire, conformément aux dispositions de l'article 49-3 de la Constitution.

Ce texte s'inscrit dans une dynamique générale de libéralisation des moyens de transport aériens, fluviaux et routiers, tant dans le domaine des marchandises (2) que des personnes.

D'une manière générale, l'ouverture des services de transport routier de personnes a débuté au sein des différents Etats membres d'une part, par l'introduction de règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route et d'autre part, par l'établissement de modèles communs de documents de contrôle (3).

Une analyse plus précise du processus de libéralisation de ce mode de transport nécessite de distinguer les services occasionnels, des services réguliers.

Ces derniers sont définis à l'article 25 du décret du 16 août 1985 (4) comme :

« des services offerts à la place dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance ».

Les services qui n'entrent pas dans cette catégorie sont des services occasionnels de transports (5) et

s'étaient à l'époque, concentrés que sur l'occasionnel. L'article 3 du règlement du 23 juillet 1992, prévoyait en effet, qu'à partir du 31 décembre 1995, tous les services non réguliers de cabotage seraient exempts d'autorisation.

Et ce n'est qu'en 2009 (12), que l'Union européenne s'est attaquée au service de transport régulier de personnes dans le cadre du cabotage.

Cette ouverture doit toutefois être relativisée. Elle n'exempte pas l'exploitant, de services de transport régulier de personnes, d'obtenir une autorisation mais détermine les conditions dans lesquelles ces derniers peuvent en bénéficier (13). La procédure est organisée en deux temps. Premièrement, la demande est déposée auprès de l'autorité compétente de l'Etat d'établissement de l'entreprise. Cette démarche donne lieu à la délivrance d'une autorisation de transport régulier international de voyageurs et, d'une licence communautaire. Dans un second temps, le règlement envisage un système d'autorisation encadré au niveau des Etats membres desservis.

En droit français, le cabotage est autorisé sous réserve, d'une part, que les dessertes en cabotage soient accessoires par rapport au service international et, d'autre part, que l'existence des dessertes régulières intérieures ne compromette pas l'équilibre économique d'un contrat de service public de transport de personnes (14). Dans cette logique, le décret du 12 novembre 2010, a établi des conditions strictes en matière de chiffre d'affaires et de dessertes de voyageurs (15). Il est par exemple interdit au transporteur, de laisser monter et descendre des passagers nationaux entre deux arrêts au sein d'une même région. Et si cela va sans dire au regard du caractère strict du régime envisagé, il est requis que le transporteur emprunte sur le territoire national, le même itinéraire et les mêmes points d'arrêt que ceux des services réguliers internationaux auquel il se rattache.

D'un point de vue procédural, c'est l'Etat qui, après avoir reçu l'avis motivé des autorités organisatrices de transport concernées par les dessertes envisagées, dispose de la compétence pour délivrer ou refuser d'accorder l'autorisation demandée (16).

C'est là où le bât blesse. Du fond de la classe, le législateur français s'est fait avoir. Il a pris au mot la théorie de la main invisible, en en faisant une application la plus discrète possible. Conscient de ce quiproquo, le ministre de l'Economie actuel, bien meilleur élève, a entendu y remédier.

Et c'est ainsi, qu'en l'état actuel du projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances (17) il est envisagé que :

« Toute [entreprise de transport public routier de personnes établies sur le territoire national qui souhaite organiser un] service [de transport régulier non urbain de personnes] dont le point d'origine et le point de destination sont séparés par une distance inférieure ou égale à 200 kilomètres [doit] déclar[er ce projet] auprès de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, préalablement à son ouverture ou à sa modification. L'autorité publie sans délai cette information.

Une autorité organisatrice de transport peut, après avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, dans les conditions définies à l'article L. 3111-18, interdire ou limiter les services mentionnés au premier alinéa du présent article lorsqu'ils sont exécutés entre un point d'origine et un point de destination dont la liaison est assurée sans correspondance par un service régulier de transport qu'elle organise et qu'ils portent, seuls ou dans leur ensemble, une atteinte substantielle à l'équilibre économique de la ligne ou des lignes de service public de transport susceptibles d'être concurrencées ou à l'équilibre économique du contrat de service public de transport concerné ».

Si ce texte constitue sans aucun doute un changement crucial dans la logique française du service de transport public de personnes, il ne faudrait toutefois pas se méprendre en considérant qu'il conduit à une déréglementation totale du secteur. En effet, de nombreuses règles continueront d'en encadrer l'exercice.

Premièrement, les entreprises qui souhaiteront réaliser un tel service de transport public de personnes devront être inscrites au registre national des entreprises de transport par route (18). La méconnaissance de cette règle constituera un délit,

puni d'un an d'emprisonnement et passible de 15.000 euros d'amende (19).

Deuxièmement, les services de transport régulier de personnes d'une distance inférieure ou égale à 200 km entre le point d'origine et le point de destination devront faire l'objet d'une déclaration auprès de l'ARAFER. En revanche, au-delà de 200 km, la mise en place d'un tel service, pourra être librement organisée sans qu'il soit nécessaire de le déclarer à l'autorité de régulation (20). Si la distance en deçà de laquelle le contrôle doit être exercé fait l'objet de nombreux débats au Parlement, il est admis de part et d'autre des hémicycliques que l'entreprise qui met en place un tel service sans l'avoir déclaré auprès de l'ARAFER ou bien qui ne respecte pas la procédure envisagée, sera passible d'une peine d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende (21).

Le pouvoir de l'ARAFER constitue également l'une des pierres d'achoppement des discussions. En effet, les sénateurs sont revenus sur le pouvoir d'avis conforme qui lui avait été attribué par les députés. En l'état actuel du texte, l'ARAFER rend un avis simple. Toutefois, si l'AOT s'écarte de l'avis rendu par l'autorité, elle devra motiver sa décision (voir schéma ci-après).

A présent explicitée, la réforme du transport routier de personnes doit également être appréhendée au regard de l'ouverture à venir du transport ferroviaire (22) et de son objectif d'irrigation du territoire.

En effet, jusqu'à présent, la desserte des régions éloignées et le transport de proximité était principalement effectué par le ferroviaire et notamment, les trains d'équilibre du territoire. L'ouverture à la concurrence participerait très certainement à la réduction des prix du transport ferré et pourrait dans cette optique favoriser le désenclavement de ces régions. Toutefois, ce scénario risque d'être mis en péril par la logique lucrative des entreprises privées entrantes sur le marché. Ces dernières se positionneront très certainement en priorité sur les lignes bénéficiaires et délaisseront, les lignes peu rentables telles que celles qui sont aujourd'hui assurées par les trains d'équilibre du territoire. Cette perspective, désastreuse pour les

régions les moins attractives, semble d'ores et déjà se confirmer par la suppression envisagée des trains intercity de nuit (23). Afin de ne pas isoler ces zones du territoire, il était alors indispensable de créer des alternatives. C'est ce à quoi entend notamment répondre la réforme du transport routier de personnes. La question mérite alors d'être posée, les transporteurs routiers trouveront-ils leur intérêt dans la desserte de ces zones reculées ? Cette dérèglementation est-elle vraiment nécessaire au regard des offres privées de covoiturage qui se sont spontanément créées ? Ne voit-on pas ici se manifester une contradiction entre la mise en avant du « tout routier » et les mesures de politique écologique défendues par le gouvernement ? Certes, certaines lignes ferroviaires non électrifiées, principalement situées dans ces régions reculées, étaient in fine tout aussi polluantes que des services routiers mais faut-il pour autant en prendre son parti pour défendre une « politique du moins pire » ?

Pouvoir du consommateur versus service public. Intérêt général versus intérêt privé. Clientélisme versus colbertisme. Le choc des théories a bien lieu. Alors, bien heureux celui qui saurait d'un trait de plume en conclure que la réforme est porteuse d'espoir au regard d'un certain archaïsme du transport public français, ou bien décrier les seuls travers d'un diable libéralisateur.

Ceci étant dit, transporteurs publics routiers soyez prudents, on essaie de vous doubler.

Ariane FEVRIER.

- (1) Projet de loi pour la croissance et l'activité, n° 2447,
- (2) Règlement du Conseil n° 881/92 du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports de marchandises par route dans la Communauté, exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres. Règlement du Conseil n° 3118/93 du 25 octobre 1993, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un État membre
- (3) Le règlement n° 117/66/CEE du Conseil, du 28 juillet 1966, et le règlement (CEE) n° 1016/68 de la Commission, du 9 juillet 1968, relatif à visés aux articles 6 et 9 du règlement n° 117/66/CEE

(4) Décret n°85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes

(5) Article 32 du décret susvisé

(6) Article 20 de la loi n° 2001-43 du 16 janvier 2001 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports.

(7) Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports

(8) Règlement (CEE) n° 2454/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, fixant les conditions de l'admission des transporteurs non-résidents aux transports nationaux de voyageurs par route dans un ÉM

(9) Article 2 du règlement susvisé

(10) Article 3 du règlement susvisé

(11) Article 2 du règlement européen n°1073 /2009 du 21 octobre 2009 établissant les règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus.

: Cabotage : « la prise en charge et la dépose de voyageurs dans un même EM au cours d'un service régulier international, (...) »

(12) Règlement européen n°1073 /2009

(13) Article 3 du règlement susvisé

(14) Article 38 de la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports

(15) Décret n° 2010-1388 du 12 novembre 2010 portant application de l'article 29-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et modifiant le décret n° 85-891 du 16 août 1985

Le chiffre d'affaires annuel du service provenant de l'ensemble des dessertes intérieures devait être inférieur à 50 % du chiffre d'affaires provenant du service de transport réalisé sur le territoire national entre deux arrêts quelconques du territoire national desservis par ce service. Le nombre de voyageurs sur une desserte intérieure doit être inférieur à 50 % du nombre total de voyageurs transportés par ce service entre ces deux points (proportion appréciée sur une période d'un an)

(16) De l'article 31-3 à 31-5 du décret n°85-891 et voir l'article de l'arrêté du 19 janvier 2011 portant application des articles 31-1 à 31-7 du décret n° 85-891 du 16 août 1985

(17) Projet de loi modifié par le sénat, pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, en date du 12 mai 2015.

(18) Articles L. 3113-1 et L. 1421-1 du Code des transports

(19) Articles L. 3452-6 du Code des transports et 131-8 du Code pénal

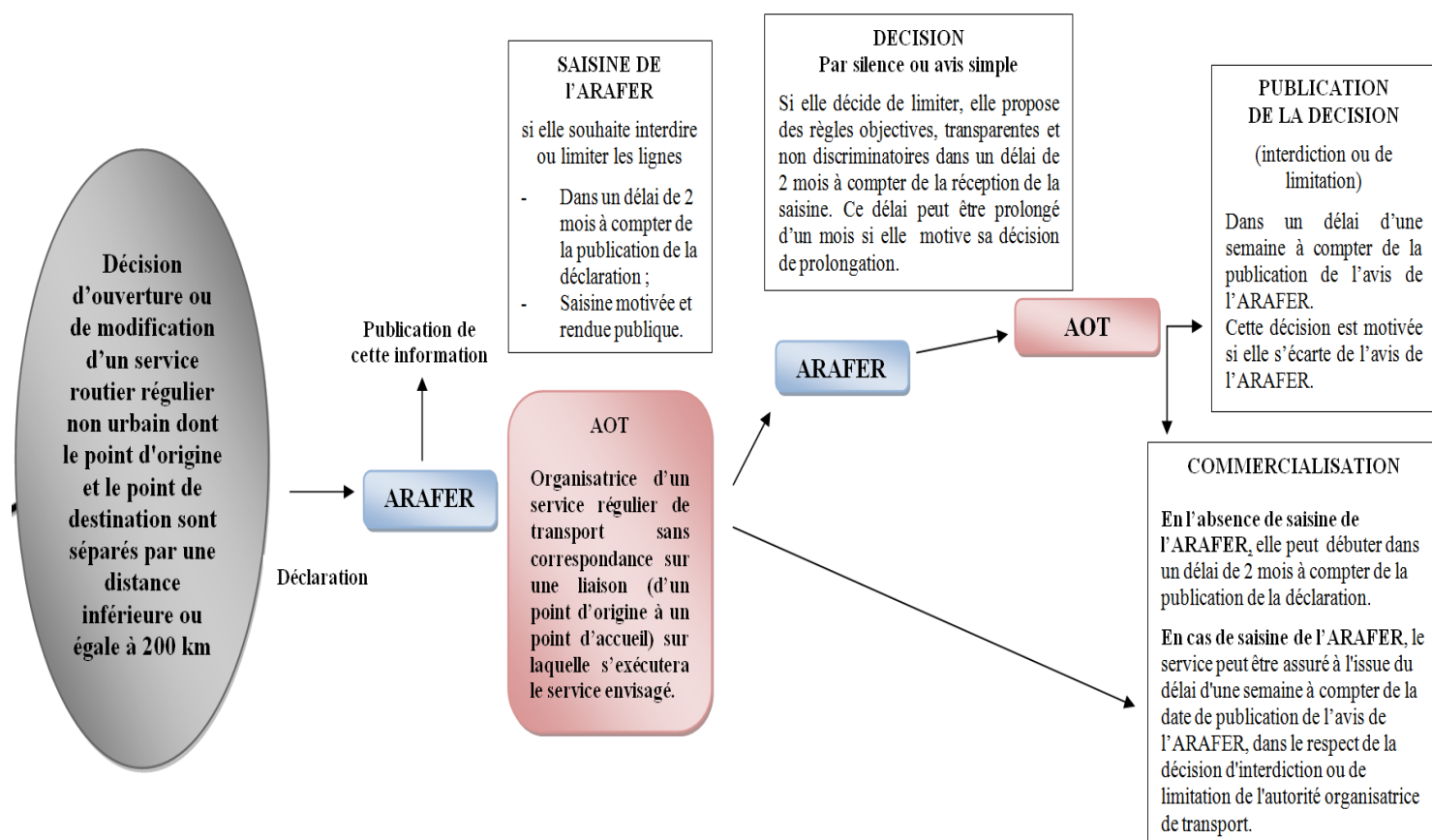
(20) Art. L. 3111-17-1 Code des transports

(21) Article L. 3452-6 6° modifié

(22) Règlement n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 23 octobre 2007

(23) Rapport de la commission sur l'avenir des trains d'équilibre du territoire, 26 mai 2015

Procédure à suivre pour l'ouverture ou la modification, d'un service de transport routier régulier non urbain de personnes, inférieur ou égal à 200 km



LE POINT PROCEDURE

DU DANGER, POUR LE REQUERANT, D'ANNONCER UN MEMOIRE COMPLEMENTAIRE



Pourquoi faut-il éviter d'annoncer, dans sa requête introductive d'instance, la production d'un futur mémoire complémentaire ? Parce que c'est inutile et dangereux. Ne pas l'annoncer n'interdit pas de le produire tant que l'instruction n'est pas close, tandis qu'en faire mention revient à se créer une nouvelle contrainte procédurale.

Annoncer un mémoire ampliatif à venir dans une requête introductive d'instance rend en effet cette production obligatoire, faute de quoi le désistement d'office sera constaté par le juge, soit au bout d'un délai de trois mois devant le Conseil d'Etat (article R. 611-22 du Code de justice administrative), soit au bout du délai fixé par la mise en demeure de produire adressée par le président de la formation de jugement devant un tribunal administratif ou une cour administrative d'appel (article R. 612-5 du CJA). En l'absence de cette mise en demeure de produire, aucun désistement d'office ne peut être constaté (CE, 4 novembre 2009, *Département de la Seine-Saint-Denis*, n° 312892 ; TA Paris, 22 avril 2015, *Perignon*, n° 1316653).

Si le requérant ayant annoncé un mémoire complémentaire renonce à le produire, il doit donc en informer la juridiction (CE, 28 mai 2014, *Prevost*, n° 368293). Cette information doit se faire dans le délai prévu, sans quoi le désistement d'office pourra être constaté, même par une ordonnance intervenant après que le requérant ait manifesté sa volonté de finalement s'en tenir à ses premières écritures (CE, 4 décembre 2006, *Riffard et a.*, n° 282370). Notons que le requérant a toujours la possibilité de demander un délai supplémentaire. L'irrégularité de la décision lui accordant ce délai

supplémentaire ne lui sera pas opposable (CAA Versailles, 6 juin 2006, n° 04VE00164 ; CE, 16 janvier 2008, *Société Leroy Merlin*, n° 296528 : pour une décision signée par le greffier en chef au lieu du président de la formation de jugement).

Précisons enfin que, conformément à sa jurisprudence classique en matière de délais, le juge administratif prend en compte le « *délai d'acheminement normal* » des services postaux pour considérer qu'un mémoire complémentaire arrivé tardivement avait bien été posté en temps utile (CE, 11 décembre 2009, *Roure*, n° 319162).

Que se passe-t-il si un tribunal administratif, saisi d'une requête ressortant de la compétence du Conseil d'Etat, la transmet à ce dernier ? L'article R. 611-22 prend alors le relais de l'article R. 612-5, et court alors un délai de trois mois pour produire le mémoire complémentaire, sans mise en demeure préalable. Mais le Conseil d'Etat a jugé dans cette circonstance particulière que ce délai ne court qu'à compter de la notification au requérant de l'ordonnance de renvoi, si celle-ci est postérieure à l'enregistrement au greffe du Conseil d'Etat (CE, 4 novembre 2009, *Département de la Seine-Saint-Denis*, n° 328959).

Dans certains cas ambigus, quand la production d'un mémoire complémentaire peut-elle être considérée comme ayant été annoncée ? La mention « par ces motifs, et tous autres à produire dans un mémoire complémentaire » est considérée emporter une réponse positive (CE, 28 mai 2014, *Prevost*, n° 368293). Il semble en aller de même si le requérant se contente d'indiquer qu'il « se réserve le droit de produire un mémoire complémentaire (CAA Paris, ord., 27 août 2012, *Kouki*, n° 12PA01708). A l'inverse, la simple mention d'une demande d'aide juridictionnelle ne permet pas de considérer qu'un mémoire complémentaire a été annoncé (CE, 18 janvier 2013, *Gervodan et Kasimova*, n° 357526).

Précisons enfin que dans le cas du contentieux des obligations de quitter le territoire français et des arrêtés de reconduite à la frontière, la production du mémoire complémentaire annoncé doit intervenir dans un le délai de quinze jours sans mise en demeure préalable (article R. 776-12). Il s'agit donc d'un régime dérogatoire à celui de l'article R. 612-5.

Noé FONTALBA

QUE SONT-ILS DEVENUS ?



Hubert LEVEQUE

Promotion : 1988 - 1989

Domaines d'expertise : Finance d'entreprise : opérations de haut de bilan (fusions acquisitions, introductions en bourse, opérations de capital retournement).

Structure d'exercice : Brainwaves Europe

Monsieur Lévêque, pouvez-vous vous présenter à nos lecteurs en quelques mots ?

Diplômé en droit à l'Université Paris-Sud (Sceaux), j'ai intégré, en 1988, la première promotion de l'IDPA.

J'ai ensuite effectué un DESS en Administration publique à l'Université Paris-Dauphine, en partenariat avec l'Université Paris-Sud. Cette formation m'a permis d'intégrer l'entreprise FA1 (filiale du groupe GAN).

Par la suite, j'ai été chargé de mission finance auprès de la société NET'S. En 1999, j'ai remplacé, pendant un an, en tant que Secrétaire général, le Directeur général de COM&TEL. J'ai ensuite été Directeur administratif et financier chez Ach-Engineering puis chez Higwave Optical Technologies.

Depuis 2006, je suis Consultant sénior en fusion-acquisition et restructuration chez Brainwaves Europe.

Pourquoi avoir intégré l'IDPA ?

Pour être sincère, en 1988 je devais réaliser un MBA à Berkeley. Ce projet n'a pu aboutir, et j'ai dû rapidement trouver une solution. Une fois revenu en France, Jean-Pierre Grandjean, qui avait été mon chargé de TD, et Jean-Pierre Boivin, professeur à Sceaux, m'ont encouragé à intégrer l'IDPA, nouvellement créé. C'est ce que j'ai fait.

A cette époque, désiriez-vous devenir avocat ?

Conseiller juridique, avocat, juriste d'entreprise ..., à l'époque, je ne savais pas trop. Le destin a fait que je me suis spécialisé dans la finance d'entreprise. Aujourd'hui, si je ne fais que peu de droit public, je me rend compte que cette formation juridique constitue une plus-value.

Mes collaborateurs, mes partenaires et mes clients apprécient ma lecture juridique des dossiers. Ils apprécient en quelque sorte cette « double casquette » opérationnelle.

Quels souvenirs gardez-vous de l'IDPA ?

Les cours ! Après le stage de 6 mois, nous avions des séminaires au sein du CRFPA, rue de Charenton, dans le 12^{ème} arrondissement. Ces séminaires étaient très attirants, très intéressants. A cette époque, nous étions en plein dans la politique du « ni-ni » (« ni privatisation, ni nationalisation »). Cette actualité enrichissait le droit public et, nécessairement, les cours au sein de l'IDPA.

De plus, nous étions à la fois des étudiants et des professionnels. A l'IDPA, nous avions le sentiment d'être « pré-opérationnels », ce qui était valorisant. Lors de mon stage de 6 mois au sein de l'Association des maires de France et du cabinet de Corinne Lepage, j'ai pu traiter, du début à la fin, des dossiers importants.

Quelles difficultés avez-vous rencontré à la sortie de l'IDPA ?

Aucune ! A la sortie de l'IDPA, j'ai effectué un DESS à l'Université Paris-Dauphine. Après avoir fait mes preuves en tant que stagiaire au sein du groupe GAN, j'ai été embauché comme responsable administratif et financier. Après six ans, je suis

« A l'IDPA, nous avons le sentiment d'être « pré-opérationnels », ce qui était valorisant. »

devenu Secrétaire général adjoint de l'entreprise qui venait de fusionner avec le groupe ORPI.

Pourquoi avez-vous fait le choix de l'entreprise ?

Très sincèrement, au-delà des considérations attendues aux conditions de travail, aux matières traitées, qui peuvent être attractives tant dans le privé, que dans le public, tant en cabinet d'avocat qu'en entreprise ou en administration, je dois avouer que le niveau de rémunération proposé a été pour moi l'élément déterminant.

Quels sont, pour vous, les points forts de l'IDPA ? Et ses points faibles ?

L'IDPA a le mérite d'avoir su adapter ses enseignements à la construction européenne. A mon époque, l'Union européenne n'était pas ce qu'elle est aujourd'hui. En 1989, il n'y avait aucun enseignement de droit européen. Je rappelle

également qu'à cette période, le programme ERASMUS venait de naître. Aujourd'hui il est totalement mature.

L'IDPA doit donc préserver cette faculté d'adaptation aux évolutions du droit public, et aujourd'hui notamment dans son volet économique.

Le droit public français à cette particularité, fruit d'une tradition colbertiste, de concerner tout un pan

du droit économique.

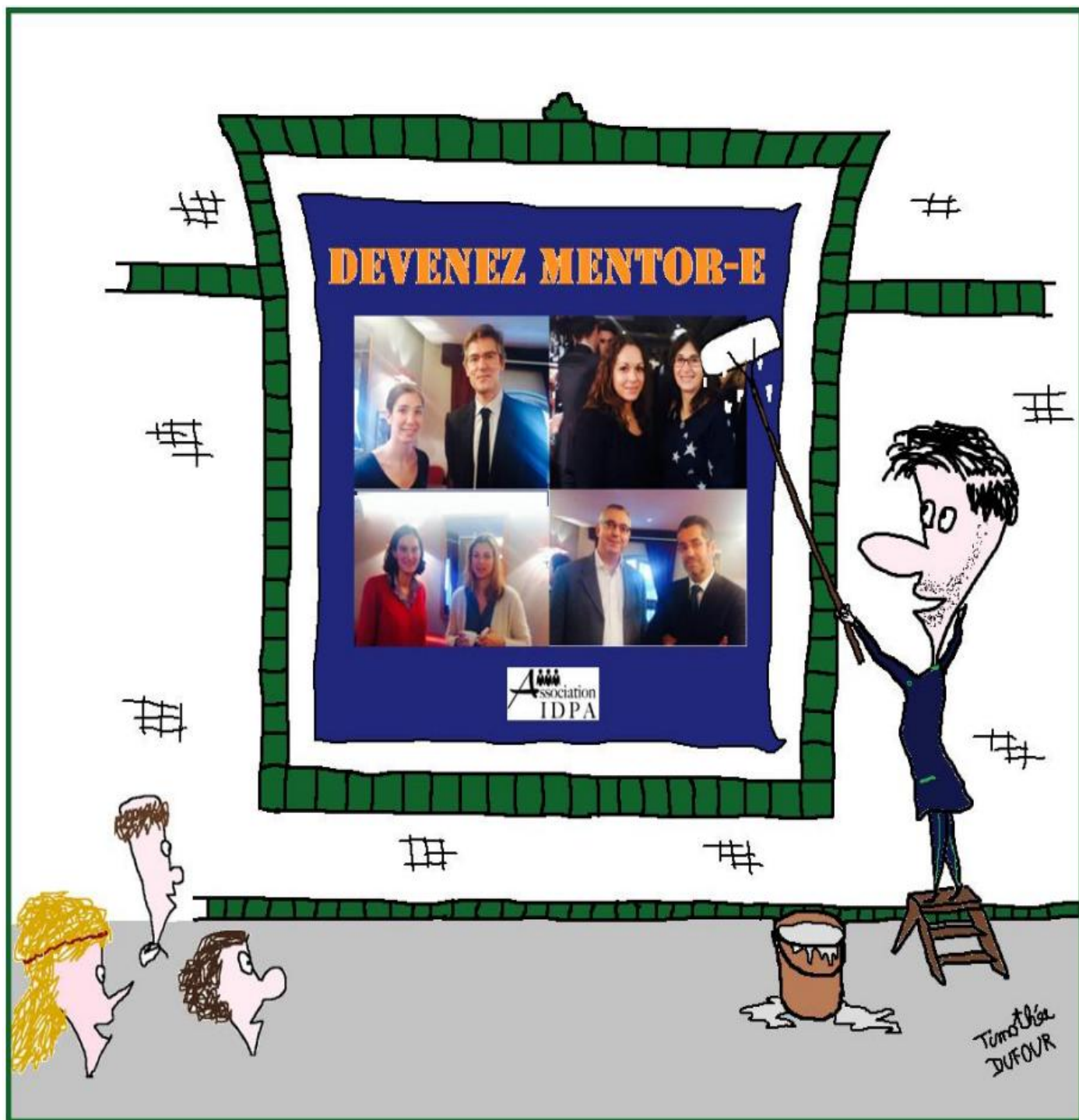
Pour conclure, que souhaiteriez-vous dire aux étudiants de l'IDPA ?

Je souhaiterais leur dire qu'il faut oser, qu'il ne faut pas avoir peur de ses ambitions. Sénèque écrivait : « *Ce n'est pas parce que les choses sont difficiles que nous n'osons pas, mais parce que nous n'osons pas qu'elles sont difficiles.* »

Propos recueillis par Simon Dubois

« Ce n'est pas parce que les choses sont difficiles que nous n'osons pas, mais parce que nous n'osons pas qu'elles sont difficiles. »

L'HUMEUR DU BUREAU



FORMULAIRE D'ADHESION



Année 2015-2016

(La cotisation effectuée au titre de l'année 2015-2016 concerne la période du 1^{er} mars 2015 au 1^{er} mars 2016)

I. INFORMATIONS PERSONNELLES

NOM / Prénom :

Promotion : /

Email :

Profession :

.....

.....

Je souhaite recevoir les offres de collaborations du réseau IDPA

II. PAIEMENT DE LA COTISATION

- Conformément à l'article 8 alinéa 2 des statuts de l'Association de l'IDPA aux termes duquel : « *La qualité de membre bénéficiaire de l'Association est subordonnée au renseignement et au retour du formulaire d'inscription ainsi qu'au paiement d'une cotisation annuelle d'un montant de 20 euros (vingt euros).* », **j'acquiesce la cotisation annuelle de 20 euros :**

- par chèque à l'ordre **Association de l'IDPA** (chèque à envoyer avec le présent formulaire à l'adresse : Simon DUBOIS, 13 rue de la Grande Chaumière, 75006, Paris)
- par virement bancaire (avec envoi du présent formulaire à Simon DUBOIS, 13 rue de la Grande Chaumière, 75006, Paris) sur le compte :

Association de l'IDPA

Banque : **30066** Guichet : **10313** Compte n° **00020075501** Clé : **09**

IBAN : **FR76 3006 6103 1300 0200 7550 109**

- Dès réception du présent formulaire et du paiement, un reçu vous sera envoyé par mail sous format pdf.