BELT AND ROAD INITIATIVE (BRI)

MANIFESTATION DU 7MARS **2018** DE L’AFCDE



Le Président Robert Guillaumond ouvre la séance qui a rassemblé plus de 50 participants, en rappelant les termes de la problématique de cette initiative chinoise.

Les Nouvelles Routes de la Soie (désormais communément promues sous l’acronyme BRI) constituent une initiative chinoise d’esprit multilatéral de grande importance stratégique, économique et politique.

Elle est fondée sur le développement d’infrastructures en Chine même, mais surtout en Asie, au Moyen-Orient, ainsi qu’en Afrique et en Europe.

Elle a pour objet la création de corridors logistiques maritimes (« The Road ») et terrestres (« The Belt »), constitués de ports, aéroports, chemin de fer et installations énergétiques adaptés principalement (mais non exclusivement) au développement du commerce en provenance de Chine ou en direction de la Chine, affectant une soixantaine d’États, ceux-ci regroupant environ 70 % de la population mondiale et 50 % du PIB mondial.

Cette initiative a pour but immédiat de permettre à la Chine de développer l’exportation des biens et services produits par ses industries surcapacitaires et, à moyen terme, de désenclaver le grand ouest chinois. À plus long terme, elle doit permettre de favoriser l’émergence et/ou le développement international de grandes entreprises chinoises en phase avec une nouvelle phase de la mondialisation, et, de manière plus générale, de créer un éco-système mondialisé « aux caractéristiques chinoises » (selon l’appréciation qu’affectionne l’administration XI Jinping), élément du soft power de la R.P.C.

Ainsi que l’a affirmé XI Jinping dans son rapport au XIXe Congrès du PCC, cette initiative doit permettre à la Chine de « se hisser au premier rang du monde en termes de puissance globale et de rayonnement international ».

Le développement de cette initiative est fondé sur une démarche originale d’esprit partenarial associant entreprises et autorités publiques, chinoises et non chinoises, dans laquelle les entreprises chinoises et étrangères porteront et réaliseront des projets que les autorités publiques (notamment les États et en particulier la RPC) soutiendront et encadreront de diverses manières :

* par la mise en place de moyens juridiques issus de la conclusion d’accords de coopération inter-étatiques et de traités bilatéraux d’investissements ;
* par le développement de moyens financiers importants d’ores et déjà concrétisés par la création, en 2014, d’un fonds souverain chinois spécifique (Silk Road Fund) d’un capital initial de USD 40 milliards ; en 2015, d’une banque d’investissement concurrente de la Banque Asiatique de développement (Asian Infrastructure Development Bank – AIIIB) institution multilatérale dotée d’un capital initial de USD 100 milliards ; et par la contribution potentielle des grandes banques chinoises (particulièrement China Development Bank, EXIM Bank, et Bank of China) ;
* par la planification d’actions spécifiques (13e Plan Quinquennal 2016-2020) définies, coordonnées, et contrôlées par la Commission nationale du développement et de la réforme (NDRC) ;
* enfin, par la mise en oeuvre de moyens sécuritaires (avec, en 2014, la transformation du Forum de Shanghai en Organisation de Coopération de Shanghai) dans la mesure où certaines des routes en projet ou en cours de réalisation (par exemple : le Corridor économique sino-pakistanais et la nouvelle voie ferrée Addis-Abeba / Djibouti) traversent des zones politiquement instables au sein desquelles la sécurité des opérateurs et de leurs investissements nécessitent des protections particulières.

D’ores et déjà de multiples projets (sont couramment cités les chiffres de 900 à 1.700 projets) émergent ou sont en cours de réalisation ayant pour trait commun d’assurer et favoriser, tout au long des routes, une meilleure connectivité digitale, ferroviaire et portuaire. Ces projets concernent, en particulier, les domaines des télécommunications, de la construction, de l’énergie et des activités ferroviaires, pour des montants considérables d’investissements projetés.

En Europe, le développement de cette initiative est apparu comme un fait lors de la prise de contrôle en 2016 par la grande entreprise chinoise COSCO du Port grec du Pirée et, depuis, par les projets de modernisation et de développement de l’axe ferroviaire Le Pirée – Budapest et les initiatives diplomatiques du Forum tenu à Budapest en novembre 2017 sous la forme dite du « 16+1 » (i.e. 11 pays européens de l’Est, membres de l’Union Européenne, 5 candidats à l’adhésion à l’UE, outre la RPC).

Jusqu’à l’automne 2017, les pouvoirs publics et entreprises français ont manifesté peu d’intérêt officiel pour cette initiative aux voies et moyens originaux, sans doute parce qu’il pouvait apparaître que l’hexagone était seulement un point de destination (et non également un point de départ) de ces routes qui, de Chine, mènent vers l’Ouest.

Il est vrai toutefois que, dès l’origine, la France a pris une participation significative au capital de l’AIIB et s’est assurée la présence d’un administrateur au Conseil d’Administration de cette institution.

Il est également vrai que, en janvier 2018, le Président de la République a, en Chine, évoqué l’ambition que la France prenne toute sa part dans ce nouveau partenariat, en particulier en faisant de nos entreprises des contributeurs aux réalisations projetées et un point de départ des produits et services de nos industries.

Cette ambition déclarée offre à nos entreprises et à leurs conseils des opportunités considérables à la hauteur des investissements annoncés (on parle en milliers de milliards d’euros) et des perspectives de long terme (on parle en dizaines d’années).

Elle pose également aux juristes et entreprises que représente notre association un ensemble de questions juridiques complexes relatives aux appels d’offres et contrats formant ou devant former le cadre des multiples projets nés ou qui naîtront de BRI, au financement desdits projets, au règlement des différends susceptibles de naître. Bref, d’une manière générale, à la sécurité juridique nécessaire à l’intervention des entreprises (chinoises et françaises).

C’est la raison pour laquelle notre association a décidé de faire de BRI son programme de travail de l’année 2018 et d’organiser ce travail autour de manifestations :

* la première manifestation organisée sous la forme très libre d’échanges sur l’initiative BRI entre participants ayant manifesté ou manifestant un intérêt pour cet échange ;
* le 25 avril 2018 (de 18h30 à 20h30), dans le cadre du cycle des Conférences d’actualités sur la Chine inauguré en novembre 2017 (avec la Conférence de Madame l’Ambassadeur Sylvie Bermann), Conférence de Monsieur François Bougon (Chef de service adjoint, service international du Journal Le Monde) ;
* en octobre 2018, un séminaire consacré aux problématiques juridiques des projets BRI (appels d’offres, contrats multipartites, financement de projets, règlement des différends) avec la participation de praticiens, universitaires, et opérateurs chinois et français.

Enfin, notre association participera aux 3e Rencontres franco-chinoises du droit et de la justice qui se tiendront à Pékin et Shanghai du 14 au 18 mai 2018, en résonnance avec l’initiative des Nouvelles Routes de la Soie. Elle animera un atelier consacré à la sécurisation juridique des entreprises françaises et chinoises œuvrant ou investissant en pays tiers.



A la suite de cette introduction, des échanges nourris ont eu lieu entre les participants. Nous en retranscrivons les termes principaux ci-après.



**Nicole Cochet** intervient pour décrire le programme Justice Coopération Internationale (**JCI**), opérateur du Ministère de la Justice. Madame Cochet rappelle les liens unissant cet organisme avec la Chine depuis plus de 5 ans maintenant par la mise en œuvre de projets de coopération avec le soutien de fonds de l’Union Européenne.

Madame Cochet exprime les difficultés à aborder en Chine les questions tournant autour des projets de réforme du système judiciaire ou de développement des droits fondamentaux.

Si les travaux du JCI avec la Chine sont principalement tournés vers l’accès à l’aide juridictionnelle, de nombreux travaux du JCI se concentrent sur la réforme du droit d’une manière globale : droit foncier (sécurité de l’exécution), état civil, sécurité des transactions des entreprises, droit des contrats. Le JCI a ainsi fourni des conseils juridiques pour la mise en œuvre de projets au Kazakhstan, au Kurdistan et en Asie Centrale.

**Robert Guillaumond** insiste sur l’importance des projets BRI développés en Asie Centrale, mais rappelle que les projets BRI trouvent également leur place à Paris. La France a pris du retard sur cette initiative chinoise développée depuis plus de cinq ans maintenant, estimant à tort que sa situation en bout de route ne pouvait pas apporter d’avantages.

La Chine a réaffirmé sa volonté de dynamiser ses relations économiques extérieures et ses investissements à l’étranger. Dans ce cadre, la CIETAC (Commission Chinoise d’Arbitrage de l’Economie et du Commerce International) développe un arbitrage d’investissement spécifique aux projets BRI. Il lui parait souhaitable que l’Association Paris, Place d’Arbitrage International intégre ce mouvement et coopère avec la CIETAC au sein du Programme de coopération sur l’efficacité des juridictions en matière d’application des décisions d’arbitrage.

**Jean-Paul Dussausse** (Président de la Société Transmissions) demande si le projet BRI est abordé par le prisme de l’intelligence économique et dans quelle mesure cela préside aux décisions ?

**Nicole Cochet** répond que les préoccupations du JCI portent principalement sur les procédures judiciaires et le système judiciaire avec pour finalité la fiabilité des transactions (corruption, formation, …). L’intelligence économique est un élément accessoire, elle est prise en compte mais ne constitue pas l’élément central de la prise de décision, qui est l’analyse du rôle des institutions judiciaires pour la sécurité des investissements.

**Christian Vicenty** (chargé de Mission Chine, Russie et Ukraine pour le Ministère de l’Economie et des Finances) précise que pour des raisons économiques, stratégiques et géopolitique, la zone du projet BRI s’étend actuellement sur le territoire de 71 Etats. Certains observateurs affirment que la zone du projet BRI est flou, mais Monsieur Vicenty préfère utiliser le qualificatif de « flexible ». La Chine conçoit le projet BRI comme un projet d’investissement global dépassant les lignes territoriales qui lui ont été officiellement attribuées. Des projets sont envisagés en Afrique, en Amérique Latine ainsi qu’en Europe de l’Est et dans les pays des Balkans (16+1). Le projet Hinkley Points en Grande-Bretagne est d’ailleurs considéré en Chine comme un projet BRI. Même si pour l’instant les USA en sont exclus, des projets dans le domaine ferroviaire pourraient y être réalisés d’ici 2045.

La Route de la Soie fait peur en Europe, car elle implique une vision géopolitique différente des conceptions européennes.

A l’heure actuelle, 250 projets BRI, qu’ils soient actifs ou en cours de discussion, sont actuellement répertoriés pour un montant de 1500 milliards de dollars. 2/3 ont un plancher minimal à un milliard de dollars. La nécessité d’installer une protection juridique des biens et des personnes est réelle, seule la question de savoir si cette protection doit être décentralisée par zones étatiques ou mutualisée dans le cadre d’une association internationale reste en suspens. Cette vision d’universalité peut paraître utopiste, mais c’est celle sur laquelle il faut travailler afin de sécuriser les transferts de capitaux et de technologie, la diversité des systèmes de financement, ainsi qu’une réflexion autour de la compatibilité des systèmes.

L’un des enjeux majeurs reste cependant la question de la réciprocité dans un contexte de déséquilibre des échanges commerciaux entre la Chine et ses partenaires européens. Est-ce que le projet BRI accentuera ou non ce déséquilibre ? Christian Vicenty estime que la France doit au contraire profiter de cette occasion unique de procéder à un rééquilibrage de nos échanges avec la Chine. L’Europe ne pourra profiter pleinement des avantages créés par ces nouveaux réseaux de communication et limiter les usages monopolistiques de certains pays que si elle y investit directement. L’Europe devra faire preuve de constance pour ce projet devant durer jusqu’en 2049.

**Robert Guillaumond** demande s’il existe un répertoire des entreprises françaises impliquées dans le projet BRI.

**Christian Vicenty** répond qu’il y a peu d’entreprises françaises investies. Elles relèvent principalement du domaine du BTP. Un cas notable est celui de la SNCF qui négocie des réciprocités entre les villes françaises et chinoises. Les autres entreprises attendent qu’un travail de coordination soit réalisé.

Les projets BRI se multiplient pourtant en dehors des tracés officiels : en Arabie saoudite, le projet routier la Mecque-Médine ou encore le port de Duisbourg en Allemagne. Une Europe qui investit pourra négocier les conditions d’utilisations des infrastructures et le prix des services.

**Robert Guillaumond** demande si le Ministère de l’Economie et des Finances envisage des publications sur ce sujet, en dehors de celles de la mission commerciale de Pékin sur la connectivité ferroviaire des Routes de la Soie ?

**Christian Vicenty** renvoie à l’Etude « la Chine hors les murs » publiée par le Comité National des Conseillers du Commerce Extérieurs.

**Robert Guillaumond** s’interroge sur la situation des travaux en cours à propos du projet BRI au niveau européen.

**Christian Vicenty** précise que la Direction Générale des transports travaille sur les projets d’infrastructures ferroviaires et que la Commission publiera à l’été 2018 un rapport sur les stratégies européennes liées aux Routes de la soie.

**Bertand Moreau** (Président de l’Association France Hong Kong) précise qu’il a ressenti une hostilité très forte au sein des différentes commissions de l’Union Européenne parce que le projet BRI s’oppose directement aux projets d’infrastructures qui y sont développés. La Mission Chine au sein de l’Union Européenne est consciente de ces oppositions. 91 % des marchés sont attribués à des infrastructures chinoises avec des opérateurs chinois. Bertrand Moreau estime que le problème est celui de la valorisation en raison du risque systémique de financement lié à l’évolution du cours des monnaies.

D’un point de vue logistique, 2% des conteneurs sont concernés sur la route maritime dans le cadre d’un développement des zones locales et la construction de véritables corridors industriels avec le développement du ferroviaire.

La logique est celle de l’extraterritorialité juridique et de la recentralisation. Hong Kong détient ses propres spécificités. Elle concentre beaucoup de structures françaises (eau et métro notamment) et l’intégration économique n’a finalement pas attendu le projet BRI au caractère politique plus marqué.

**Christian Vicenty** reprend la parole sur le chiffre des 2 %. Il précise qu’à l’avenir si la Chine continue à transborder ses échanges vers le ferroviaire, ce chiffre pourrait monter en 2025 à 7 ou 8% des parts de marché. En effet, les collectivités chinoises subventionnent le transport par conteneur qui atteint désormais un coût proche de celui afférent au transport maritime. Le ferroviaire est encouragé par les opérateurs chinois pour diverses raisons et notamment celles géopolitiques du contournement du détroit de Malaka ou la renaissance du corridor sino-pakistanais.

Enfin, Christian Vicenty met l’accent sur les aspects multimodaux du projet BRI. Le développement des infrastructures routières et ferroviaires est couplé avec celui des routes virtuelles (fibre optique notamment) dans un esprit d’automatisation des échanges. La route de la soie sera hyperconnectée.

**Robert Guillaumond** précise effectivement que l’on a tendance à oublier la connectivité digitale, qui si elle est moins visible, influe tout autant sur ces projets et qu’elle a de multiples aspects juridiques .

**Thierry Pairault** (Directeur d’Etudes Emérite à l’EHESS) rebondit lui aussi sur la question des voies numériques qui sont effectivement en train de se mettre en place. Des prises de participations ont déjà eu lieu dans les terminaux portuaires en Afrique. L’entreprise chinoise ISP, créée en 2008, est par exemple chargée de gérer des systèmes de technique financière au service des Routes de la Soie : les étapes de Djibouti et de Colombo sont avancées, des développements à Lomé sont envisagés, ainsi qu’à Bagamoyo et Paris sur la base de la technologie de la blockchain.

La Chine est d’ailleurs en train de tester le paiement via blockchain et la création de monnaies virtuelles dans des pays ou l’encadrement juridique est plus faible. Thierry Pairault renvoie à ses diverses publications sur internet pour plus de détails.

**Marc Frilet**

Est secrétaire général adjoint du Centre d’Excellence International créé en France sous l’égide des Nations Unies consacré à la promotion des cadres institutionnels et juridiques qui conditionnent le développement des infrastructures publiques sous forme de concessions et autres PPP. Il prend la parole pour rappeler le chemin déjà parcouru avec l’AFCDE sur la Chine pour sensibiliser le monde juridique et les autorités chinoises sur le contenu des cadres nécessaires pour la réalisation de flux de projet d’infrastructures publiques et de services publics , notamment dans le cadre de BRI, en se fondant sur la très riche expérience Française et des pays de droit civil Napoléoniens en la matière.

La priorité est d’améliorer la sécurité juridique des projets envisagés afin d’attirer investisseurs et capitaux. A ce titre les fondamentaux des cadres institutionnels, juridique et contractuels de tradition Française mis en œuvre , fondés sur des équilibres très solides et peu connus entre les intérêts publics et privés ,se révèlent plus opérationnels et pragmatiques pour la réussite de flux de projets d’infrastructure publiques que l’ approche anglo-saxonne.

La Commission Nationale chinoise de Réforme et de Développement (NDRC) avait eu vent de cette situation et à travers le Centre d’ Excellence et avait souhaité échanger en France sur notre expérience. En Juillet 2016 à l’issue de deux jours d’ateliers avec la délégation Chinoise de la NDRC à la maison du barreau organisé grâce au concours de l’AFCDE le principe d’un MOU avec la NDRC avait été évoqué. Les travaux avaient été préparés du côté français lors d’une conférence organisée le mois précédent conjointement entre l’AFCDE et l’IPBA sur les PPP en Chine.

C’est la CEE-NU à Genève qui au nom des Nations Unies négocie actuellement ce MOU. Un programme largement basé sur l’expérience Française telle qu’adaptée aux pays en développement se trouvant sur de nombreux points dans des situations similaires à la Chine sera discuté à Genève avec une forte délégation Chinoise les 26 et 27 Mars. Un des objectifs est d’aboutir à la mise en place progressive d’un cadre de travail spécifique aux Routes de la Soie afin notamment de résoudre les conflits prévisible entre les droits et pratiques des différents pays. Ce sera l’occasion de faire connaitre à la délégation Chinoise les principes directeurs à portée universelle que le Centre d’Excellence a publié depuis 2016 en s’appuyant principalement sur des groupes d’experts français: (planification et préparation des projets, corruption, procurement, clauses contractuelles standards acceptables à l’international.) Les principes directeurs sur le contenu des traités internationaux à conclure pour la réalisation de corridors internationaux assurant un juste équilibre entre les intérêts de toutes les parties prenantes sont en cours de formulation.

L’ensemble des domaines du droit est impacté, droit des contrats, droit public, le droit du travail, droit de l’environnement, droit du règlement alternatif des différends, droit de l’homme, etc.

**Michael ZIBI** (Avocat au Barreau de Paris) informe qu’à l’initiative de la Chine, une conférence internationale sera organisée en novembre 2018 au centre des conférences de Shanghai. Elle réunira quelques 4.000 exposants, et les entreprises françaises y sont bien évidemment conviées. Elles pourront organiser des rencontres avec le soutien des autorités gouvernementales chinoises.

**Christian BRET** (Administrateur Délégué de l’AFCDE sur le sujet des routes de la soie, mais également consultant pour la fédération de l’industrie ferroviaire française) aborde la question des financements. Il prend l’exemple des trains chinois. Ceux-ci sont subventionnés dans leurs investissements via l’AIIIB ou pour les exportations via Exim Bank.

D’une manière générale, ces subventions, en plus des échanges commerciaux chinois, vont disséminer les devises chinoises à travers le monde, dégager du pouvoir d’achat et des réserves de change et ainsi favoriser en retour les exportations vers la Chine.

La Chine prête actuellement à des taux élevés. Un exemple est celui de la ligne à grande vitesse partant de Bordeaux en raison de l’absence de garantie de l’Etat Indonésien ; au final, le risque de construction et de trafic est supporté par l’AIIB.

La sécurité des transactions couplée à une coopération de tous les acteurs concernés est nécessaire pour assainir le marché et assurer la rémunération des exportateurs avec une minimisation des risques. La question des alliances entre des grands établissements bancaires mondiaux pour les investissements (BEI, AIIB) se pose avec force.

**Laure Deron** (ex- directrice juridique de Véolia Chine et actuellement consultante) a travaillé sur un projet BRI pendant trois ans. Elle a le sentiment que la Route de la Soie occupe les esprits, mais que l’on oublie souvent que beaucoup de projets sont instruits en dehors de ce cadre, d’où la nécessité de définir avec précision les contours d’un projet BRI.

Les groupes industriels français sont organisés en Business Unit morcelés géographiquement selon un partage consenti. Ils ne travaillent pas ensemble, ils n’en ont pas l’habitude et cela a bloqué le développement des idées en France. Cela n’a finalement changé qu’à la suite des interventions du Président Macron de janvier 2018.

La valeur ajoutée des juristes est celle de la sécurité des transactions, mais aussi celle de la faisabilité des transactions car la réunion de la masse d’autorisations préalables nécessaires est une lourde tâche nécessitant une anticipation suffisante du projet.

**Corinne Namblard** (Chief Executive Officer Infra & P.E. Conseil) attire l’attention sur le fait qu’un certain nombre de financement seront islamiques et s’inscriront dans un cadre institutionnel différent qui complexifie les négociations.

**Madame Anne-Marie Toledo-Wolfsohn** constate également que ces nouvelles situations modifient le cadre traditionnel des négociations et engendre des difficultés. La vision chinoise du monde diffère des conceptions européennes. Madame Toledo-Wolfsohn soulève la nécessité de construire des guides pour les entreprises souhaitant s’installer en Chine.

**Laure Deron** revient sur les difficultés rencontrées sur les projets européens en Chine (durée des visas distincte en fonction des nationalités d’origine, règlementation distincte en matière de permis de conduire selon les pays d’obtention). Elle souligne donc les avantages à créer un statut européen unifié, et est rejoint en ce sens par **Thierry Pairault**.

**DAniel Tricot** (Président de l’AFDD, et Président de chambres Honoraire à la Cour de cassation) attire à ce point de la discussion l’attention sur l’existence des principes Unidroit qui sont peu utilisés en France alors qu’ils sont mondialement reconnus et appréhendés. Il rappelle l’avantage qu’il y a à les utiliser à la carte.

**Sybille Dubois- Fontaine-Turner** (Directrice Général du Comité France-Chine) est invitée à clore cette séance de réflexion et félicite l’AFCDE pour cette belle initiative.

Le Comité France- Chine observe depuis plusieurs années maintenant la coopération entre la France, la Chine et l’Afrique. Certaines entreprises ont fait du BRI avant l’heure et possèdent donc une expérience concrète du travail en Chine.

Le projet BRI reste un projet à dimension politique, avec l’existence pour les sociétés chinoises d’une obligation de faire du BRI.

En France, il y a une méconnaissance flagrante de ce projet au sein des différentes directions d’entreprises et parmi les opérationnels sur le terrain. La visite du Président Macron a mis le BRI au cœur de tous les discours, et pousse désormais les sièges d’entreprise à regarder ces projets.

A côté des grands projets d’infrastructure, des petites entreprises chinoises sont démarchées pour travailler dans des pays tiers, sur une carte mouvante de la Route de la Soie. L’AIIB ne parle pas de BRI, elle finance des projets *green* et *lean* sans s’attacher aux critères territoriaux de la Route de la soie. Il existe d’ailleurs en Chine un fonds spécifique aux Routes de la Soie (« Silk Road Funds »), dans une structure autonome de celle de l’AIIB.

Le Président XI Jinping a annoncé en mai 2017 l’ouverture d’une exposition internationale des entreprises, destiné à être la vitrine du projet BRI. Comme cela a été indiqué auparavant, elle se tiendra du 5 au 10 novembre, la date limite d’inscription étant fixée au 30 juin.

Cette exposition prendra la forme d’une sorte d’exposition universelle alliant des pavillons étatiques et des entreprises étrangères. Ces dernières seront mises en concurrence et soigneusement choisies par le gouvernement chinois.

Par ailleurs, un canal de communication officiel sur les entreprises, dénommé « Conseil franco-chinois d’entreprise » a été créé à la suite de la visite du Président Macron en Chine dans le cadre d’un accord entre les gouvernements français et chinois. Il regroupe actuellement 17 entreprises chinoises et 15 entreprises françaises et il a vocation à s’étendre très largement ainsi qu’à pousser des projets, et formuler des demandes ou des recommandations.

Le Comité France-Chine a demandé à l’AFCDE d’être « Legal Knowledge Partner » de ce Conseil dans le cadre du Comité France Chine et de l’opérateur public du côté français.

Madame Sybille Dubois Fontaine Turner clôture son exposé en souhaitant que l’AFCDE continue dans son travail consacré à BRI.



A la suite de ces interventions, le Président Robert Guillaumond clôture cette session après avoir rappelé les prochaines séances organisées cette année par l’AFCDE et notamment la Conférence du 25 avril 2018 dont le titre pressenti (sous réserve de confirmation) est :

**« Les Routes de la Soie, les routes de quelle loi ? »**