

E 5376

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2009-2010

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 2 juin 2010

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 2 juin 2010

**TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE
L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de décision du Conseil relative à la signature d'un accord entre l'Union européenne et le gouvernement de la République fédérative du Brésil sur la sécurité de l'aviation civile.

COM(2010) 268 FINAL.



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 28 mai 2010 (31.05)
(OR. en)**

10377/10

**Dossier interinstitutionnel:
2010/0144 (NLE)**

LIMITE

**AVIATION 68
RELEX 478
AMLAT 74**

PROPOSITION

Origine: Commission européenne

En date du: 25 mai 2010

Objet: Proposition de décision du Conseil relative à la signature d'un accord entre l'Union européenne et le gouvernement de la République fédérative du Brésil sur la sécurité de l'aviation civile

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Pierre de BOISSIEU, Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne.

p.j.: COM(2010)268 final



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 21.5.2010
COM(2010)268 final

2010/0144 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

**relative à la signature d'un accord entre l'Union européenne et le gouvernement de la
République fédérative du Brésil sur la sécurité de l'aviation civile**

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. INTRODUCTION

- 1.1. Le 4 août 2009, la Commission a demandé l'autorisation du Conseil pour mener des négociations avec la République fédérative du Brésil sur l'acceptation réciproque des constatations de certification dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile et de la compatibilité environnementale¹.
- 1.2. Le Conseil a donné cette autorisation à la Commission le 9 octobre 2009 en la chargeant de mener ces négociations conformément à un ensemble de directives de négociation et en désignant un comité spécial pour l'assister dans cette tâche.
- 1.3. L'autorisation accordée à la Commission visait à la conclusion d'un accord sur l'acceptation réciproque des constatations portant, dans un premier temps, sur la certification des produits, pièces et équipements aéronautiques. L'autorisation confirmait également que lorsque la confiance serait bien établie, l'accord pourrait aussi couvrir l'agrément et la supervision des organismes et du personnel participant à la maintenance de ces produits, pièces et équipements aéronautiques. De ce fait, un accord entre l'UE et la République fédérative du Brésil devrait assurer que:
 - (a) les produits conçus, fabriqués, modifiés ou réparés sous le contrôle réglementaire d'une partie, devant facilement pouvoir être munis des agréments nécessaires à leur immatriculation ou exploitation sous le contrôle réglementaire de l'autre partie;
 - (b) les aéronefs immatriculés ou exploités sous le contrôle réglementaire d'une partie dont l'entretien doit être assuré par des organismes sous le contrôle réglementaire de l'autre partie.
- 1.4. Les objectifs premiers de cet accord consisteraient à faciliter le commerce des biens et services couverts par l'accord, à limiter autant que possible la redondance des évaluations, essais et contrôles aux cas de différences réglementaires significatives et à se fier au système de certification de l'une des parties pour vérifier la conformité aux exigences de l'autre partie.
- 1.5. Pour réaliser ces objectifs, les directives de négociation identifiaient les moyens suivants:
 - rapprocher progressivement les exigences et les processus réglementaires des deux parties;
 - maintenir la confiance dans les systèmes de certification des deux parties en s'appuyant sur l'expérience acquise dans la coopération entre l'autorité de l'aviation civile (ANAC) de la République fédérative du Brésil et l'Agence

¹ Recommandation en vue d'une décision du Conseil autorisant la Commission à négocier un accord bilatéral entre la Communauté européenne et le Brésil sur l'acceptation réciproque des constats de certification dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile et de la compatibilité environnementale, SEC 1097 (2009) final du 3.8.2009.

européenne de la sécurité aérienne (AESA) afin de permettre à toutes les autorités compétentes des États membres d'exécuter, au nom de l'ANAC, les tâches qui leur incombent aux fins de l'application du règlement (CE) n° 216/2008;

- permettre à chacune des parties d'avoir la certitude que les organismes participant au processus réglementaire de l'autre partie sont capables d'effectuer de manière satisfaisante les évaluations de conformité et la supervision réglementaire nécessaires à la délivrance de ses propres agréments;
- renforcer la coopération en prévoyant des consultations régulières entre les parties de façon à veiller à un fonctionnement satisfaisant de l'accord, notamment par l'instauration de mécanismes de coopération appropriés destinés à procéder à des vérifications réciproques du maintien de l'aptitude des organismes réglementaires participant à la mise en œuvre de l'accord;
- mettre en place un système de contrôle continu du fonctionnement de l'accord, et notamment de ses annexes qui en font partie intégrante, et faire en sorte que l'accord soit géré efficacement par un comité mixte qui, composé de représentants des deux parties, serait chargé de trouver et de proposer en temps utile des solutions aux problèmes qui pourraient résulter de la mise en œuvre de l'accord.

2. PROCESSUS DE NEGOCIATIONS

2.1. Les négociations avec le Brésil se sont centrées sur les moyens de permettre l'acceptation réciproque des certificats attestant la navigabilité des aéronefs et des pièces et équipements installés sur ceux-ci, ainsi que l'acceptation réciproque des agréments des organismes participant à leur conception, production et entretien. Ces certificats et agréments seraient délivrés par l'une ou l'autre partie suivant certaines procédures en matière de navigabilité et d'entretien. Au cours des négociations, les deux parties ont décidé de fixer les modalités de ces procédures dans deux annexes séparées jointes à l'accord.

2.2. Dans le cadre des négociations entamées à Bruxelles les 14 et 15 décembre 2009 et d'un processus de renforcement de la confiance, l'AESA a effectué une visite d'évaluation auprès de l'ANAC et de l'industrie aéronautique brésilienne du 22 au 26 février 2010. La visite d'évaluation a principalement porté sur les domaines suivants en matière de sécurité: les agréments de conception, la certification et les agréments de production. Elle comportait également une évaluation générale du système d'agrément des entretiens appliqué en République fédérative du Brésil, et comprenait une visite de l'industrie brésilienne destinée à évaluer la manière dont l'ANAC la supervise. La visite a atteint son objectif dans le sens où elle a permis de mieux comprendre l'organisation et le fonctionnement de l'ANAC, ainsi que le cadre réglementaire brésilien concernant la sécurité de l'aviation civile, notamment les activités de certification portant sur la conception, la fabrication et l'entretien des produits ainsi que l'agrément des organismes de maintenance. La visite indique qu'en ce qui concerne le niveau de vérification du respect des règles, le système brésilien offre le même degré d'indépendance que prévu par la législation européenne (règlements (CE) n° 216/2008 et (CE) n° 1702/2003) du fait de la participation directe de l'ANAC et de l'utilisation du système d'«entités désignées» (semblable au système américain) pour la conception et la production. En ce qui concerne

l'entretien, la visite a montré que les pratiques et procédures de certification utilisées pour établir la conformité aux exigences réglementaires sont équivalentes à celles prévues par la législation européenne (règlement (CE) n° 2042/2003). Ceci étant, la visite a également fait apparaître qu'un renforcement accru de la confiance permettra de mieux comprendre la surveillance des organismes de maintenance agréés par l'ANAC.

- 2.3. Le texte du projet d'accord et les deux annexes relatives à la certification en matière, respectivement, de navigabilité et d'entretien, ont été Aproved ad referendum le 2 mars 2010 à Rio de Janeiro.

3. BASE JURIDIQUE DE L'ACCORD

- 3.1. Selon la jurisprudence de la Cour de justice, la suppression des barrières techniques au commerce des biens relève de la politique commerciale commune ainsi que précisé à l'article 207, paragraphe 1, du TFUE et, par conséquent, de la compétence exclusive de l'Union européenne².

- 3.2. De plus, avec l'entrée en vigueur en septembre 2002 du règlement (CE) n° 1592/2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), l'Union européenne est parvenue à une harmonisation interne dans les domaines couverts par ce règlement, la navigabilité initiale et son maintien (entretien inclus) ainsi que la compatibilité environnementale des produits aéronautiques. Ces règles sont remplacées par le règlement (CE) n° 216/2008³. Ce règlement a été complété par un ensemble de mesures d'exécution (règlements n° 1702/2003 et n° 2042/2003 de la Commission) qui énoncent les exigences et les procédures à suivre par les demandeurs, les titulaires de certificat et les autorités de façon à veiller au respect des exigences essentielles et des objectifs du règlement de base à chaque instant. L'accord proposé affecte cette législation de l'UE au sens de la jurisprudence de l'AETR.

- 3.3. La Commission estime par conséquent que l'Union jouit d'une compétence exclusive pour la conclusion d'un accord en vertu de l'article 207, paragraphe 4, et de l'article 100, paragraphe 2, du TFUE.

4. STRUCTURE DE L'ACCORD

- 4.1. L'accord négocié reflète globalement la structure d'un accord «classique» dans le domaine de la sécurité de l'aviation, c'est-à-dire celle des «BASA», les accords

² Avis 1/94 de l'OMC, [1994] ECR I-5267, paragraphe 33. En vertu de cette jurisprudence, des accords de reconnaissance mutuelle pour des produits sont généralement conclus sur la base de l'article 133 du traité CE. Voir, par exemple, la décision 1999/78/CE du Conseil, du 22 juin 1998, relative à la conclusion d'un accord de reconnaissance mutuelle entre la Communauté européenne et les États-Unis d'Amérique, JO L 31 du 4.2.1999.

³ Règlement (CE) n° 216/2008, du 20 février 2008, concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

bilatéraux existants dans le domaine de la sécurité de l'aviation entre les États membres et des pays tiers. À l'instar des BASA, l'accord repose sur la confiance mutuelle en ce qui concerne les systèmes et sur la comparaison des différences réglementaires. Il crée donc des obligations et des méthodes de coopération entre l'autorité exportatrice et l'autorité importatrice, de sorte que cette dernière puisse délivrer ses propres certificats pour le produit, la pièce ou l'équipement aéronautique sans avoir à renouveler tous les contrôles effectués par la première, ainsi que des procédures de règlement des différends aux fins de la modification de l'accord.

- 4.2. Les moyens d'y parvenir, c'est-à-dire de coopérer et d'accepter les constatations de certification de l'autre partie en matière de navigabilité et d'entretien (méthodes, champ d'application en termes de produits ou services et différences réglementaires, également appelées «conditions particulières» dans le jargon), sont exposés dans les annexes de l'accord. Dès le début des négociations, les deux parties ont convenu que les procédures spécifiques leur permettant d'accepter réciproquement les constatations de certification dans les deux domaines (certification de la conception et agréments des organismes de production et de maintenance) figureraient dans des annexes également contraignantes pour chacune des parties et qui feraient partie intégrante de l'accord.
- 4.3. Le projet d'accord donne aux parties la possibilité d'examiner des possibilités d'amélioration du fonctionnement de l'accord et de formuler des recommandations de modifications, y compris l'ajout de nouvelles annexes, par l'intermédiaire du comité mixte. Il laisse aux parties le libre choix des modalités de modification de l'accord et de ses annexes, selon la même procédure qui se termine par la dernière notification d'une partie à l'autre de l'accomplissement de ses procédures internes nécessaires à l'entrée en vigueur d'une modification convenue. En particulier, lorsque la modification porte sur les annexes existantes ou consiste en l'ajout de nouvelles annexes, les parties peuvent convenir de modifier l'accord par simple échange de notes diplomatiques.
- 4.4. En outre, le projet d'accord constitue un bénéfice net pour l'Union européenne, étant donné qu'il établira l'acceptation réciproque des constatations de certification dans tous les domaines de la navigabilité pour tous les États membres. Il convient de noter qu'actuellement, seuls six États membres sont signataires d'un accord bilatéral avec le Brésil couvrant la certification de produits. À ce jour, Transport Brazil accepte également les constatations de certification des administrations européennes, en particulier lorsqu'elles sont réalisées sous la responsabilité des Autorités conjointes de l'aviation (JAA) en vue de la délivrance de leurs propres agréments. Réciproquement, les JAA ont contrôlé le système brésilien et ont convenu de «contrats d'externalisation» avec l'administration brésilienne détaillant les processus qu'elle doit suivre pour permettre aux JAA de recommander l'acceptation de ses constatations de certification par les autorités membres des JAA. La même approche prévaut pour les agréments des organismes de maintenance pour lesquels seulement six accords formels existent. Dans ce domaine également, un arrangement «d'externalisation» a été conclu entre Transport Brazil et les JAA qui permet la reconnaissance, par ces autorités, des centres de réparation (organismes de maintenance) brésiliens supervisés par l'administration brésilienne. Il n'existe actuellement aucun arrangement couvrant la certification environnementale des produits aéronautiques.

5. CONTENU DE L'ACCORD

5.1. Des droits et des obligations clairs pour les deux parties

- 5.1.1. L'accord ne propose pas d'aller au-delà de ce qui est autorisé par la législation applicable à chacune des parties. La législation applicable pour l'Union européenne est le règlement (CE) n° 216/2008 et ses dispositions d'application, y compris les éventuelles modifications. Le système de l'UE est entièrement pris en compte dans le projet de texte qui prévoit expressément la dissociation des tâches concernant la certification des produits aéronautiques et de leurs éléments, d'une part, et la certification des organismes participant à la conception et la production de ces produits et de leurs éléments, d'autre part.
- 5.1.2. En ce qui concerne l'entretien, le processus de qualification du personnel de l'ANAC a été jugé complet mais certains processus relatifs à la formation ne sont pas encore totalement mis en œuvre. De même, la surveillance des organismes de maintenance est exécutée par le biais d'un vaste audit annuel réalisé par deux contrôleurs de l'ANAC utilisant des listes de contrôle détaillées. La coopération de l'ANAC et de l'AESA dans le domaine de l'entretien étant tout récente, l'accord prévoit, afin de rassurer pleinement au sujet du système de supervision brésilien et de maintenir la confiance dans ce système, d'attendre que la capacité à assurer la supervision des organismes de maintenance soit démontrée avant de passer à la reconnaissance totale de la certification et de la supervision effectuées par l'ANAC. Une fois cette capacité démontrée, il est proposé, comme dans le cas de l'accord bilatéral entre l'Union européenne et le Canada sur la sécurité de l'aviation civile, que l'ANAC puisse délivrer des agréments pour le compte de l'AESA aux organismes de maintenance implantés au Brésil et effectuant des opérations d'entretien sur des aéronefs et des éléments conçus dans l'UE, sans que l'Agence ait à délivrer des certificats ou des agréments sur la base de ceux délivrés par ANAC. Ces dispositions sont en conformité avec les exigences européennes énoncées à l'article 12, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008 qui prévoit que dans le cadre d'un accord international, l'AESA ou les autorités aéronautiques des États membres «peuvent» délivrer des certificats sur la base des certificats délivrés par les autorités aéronautiques d'un pays tiers.
- 5.1.3. La Commission considère que les dispositions de l'article 12, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 216/2008 ne font pas obstacle à ce que l'Union européenne conclue un accord international en vertu duquel les certificats délivrés par l'autorité compétente du pays tiers signataire sont automatiquement valables dans l'UE. Sur cette base, l'accord prévoit des dispositions transitoires dans le domaine de l'entretien en vue de renforcer la confiance:
- Les parties conviennent, aux fins de la procédure d'entretien, que la conformité avec la législation applicable en la matière à une partie et avec les exigences spécifiées à l'appendice B1 de l'accord équivaut à la conformité avec la législation applicable à l'autre partie. Les parties conviennent, aux fins de la procédure d'entretien, que les pratiques et procédures de certification des autorités compétentes de chaque partie prévoient une attestation équivalente de conformité avec les exigences précitées.

- Les parties conviennent, aux fins de la procédure d'entretien, que les normes respectives des parties concernant les licences du personnel d'entretien sont considérées comme équivalentes.

5.2. Des moyens clairs pour réaliser les objectifs du mandat

- 5.2.1. Le projet de texte stipule que chaque partie accepte les constatations de conformité faites par l'autre partie dès lors qu'elles sont réalisées conformément aux dispositions des annexes (article 3, paragraphe 1).
- 5.2.2. Le projet de texte reconnaît le droit de l'autorité réglementaire de chacune des parties de délivrer des certificats attestant la conformité avec le système de l'autre partie pour le compte de cette dernière (article 3, paragraphe 1).
- 5.2.3. Le projet d'accord garantit que la confiance réciproque est maintenue par un mécanisme approprié – il prévoit la mise en place d'un système de coopération et de consultation permanentes supposant une coopération renforcée dans le cadre des audits et des inspections, des notifications et des consultations en temps utile sur toutes les questions relevant de son champ d'application (article 8 concernant la coopération mutuelle, l'assistance et la transparence).

5.3. Coopération accrue dans le domaine de la politique de sécurité grâce à la transparence et à l'échange d'informations en matière de sécurité

- 5.3.1. Le projet d'accord offre aux parties la possibilité de coopérer étroitement en adoptant une approche pro-active en ce qui concerne la coordination de leurs politiques et initiatives en matière de sécurité. Pour ce faire, il est proposé d'échanger des informations et des données, et d'établir des programmes conjoints afin de renforcer les capacités à prévoir, prévenir et atténuer les risques potentiels pour l'aviation civile, en vue de mettre en place un système de contrôle de tous les aéronefs exploités sur leur territoire.
- 5.3.2. Tout en préservant la confidentialité et la protection des informations (exclusives) sensibles, l'accord (article 8 bis) donne aux deux parties la possibilité:
 - (a) de se communiquer sur demande et en temps utile les informations et l'assistance relatives aux accidents, incidents ou événements en relation avec les matières couvertes par le présent accord; et
 - (b) d'échanger d'autres informations en matière de sécurité concernant l'exploitation des aéronefs et les résultats des activités de surveillance, y compris les inspections au sol des avions utilisant les aéroports de chaque partie conformément aux procédures établies par l'ANAC et l'AESA.

5.4. Des consultations régulières et un règlement rapide des différends

- 5.4.1. Le projet d'accord est destiné à fonctionner sans heurts au quotidien de façon à résoudre aussi vite que possible les problèmes techniques résultant de sa mise en œuvre. À cet effet, un comité mixte est créé, ainsi que des sous-comités (le comité mixte sectoriel en matière de certification et le comité mixte sectoriel en matière d'entretien), chargés de rendre compte au comité mixte et de contrôler l'application des annexes. Le comité et les sous-comités assument des fonctions de consultation et

de médiation afin d'assurer le bon fonctionnement de l'accord, en servant d'instance de règlement des différends entre les parties [article 9 (comité mixte) ainsi que le point 2.2 de l'annexe 1 concernant la certification et le point 4.2 de l'annexe 2 concernant l'entretien].

- 5.4.2. Le comité mixte est chargé d'examiner et de recommander aux parties d'éventuelles modifications de l'accord et de ses annexes, et d'élaborer des procédures pour la coopération réglementaire et la transparence applicables à toutes les activités non menées par les sous-comités. Ainsi, les discussions dans des domaines non couverts par les deux annexes mais entrant dans le champ de la législation de l'UE (exploitations des aéronefs, licences et simulateurs d'entraînement par exemple) peuvent avoir lieu de façon constructive et ouvrir alors la voie à d'éventuelles modifications futures de l'accord.
- 5.4.3. Des consultations peuvent être demandées à tout moment (article 15). Les parties doivent néanmoins s'efforcer de résoudre les problèmes techniques au niveau le plus bas possible avant qu'ils ne deviennent des «différends».

5.5. Maintenir un degré élevé de confiance mutuelle

5.5.1. Afin de maintenir un degré élevé de confiance mutuelle en ce qui concerne les systèmes de certification de la navigabilité initiale et de son maintien, l'Union européenne et le Brésil assument certaines obligations consistant:

- à notifier à l'autre partie l'identité de l'«autorité compétente»; pour l'Union européenne, cela prend la forme d'une notification au Brésil qu'une autorité aéronautique nationale a passé avec succès un audit de l'AESA qui a conclu que cette autorité satisfait parfaitement à la législation de l'UE, connaît les exigences de la législation brésilienne dans les domaines concernés et est en mesure de s'acquitter des obligations liées à la certification et à l'entretien résultant des annexes (article 5, paragraphes 2 et 3);
- à contrôler, par des audits réguliers, que les autorités aéronautiques nationales qui ont été notifiées à l'autre partie en qualité d'«autorités compétentes» demeurent capables de s'acquitter de leurs obligations résultant de l'accord et de ses annexes (article 5, paragraphes 4 et 5);
- à coopérer dans le domaine de l'assurance de la qualité et permettre la participation de l'autre partie aux inspections de normalisation et aux évaluations mutuelles de conformité (autorités et entreprises) (article 5, paragraphe 6 et article 8, paragraphe 5);
- à procéder à des échanges d'informations en matière de sécurité, et notamment d'informations relatives aux accidents, incidents et événements (article 8, paragraphe 4), en veillant au respect de la confidentialité des informations échangées (article 11);
- à s'informer mutuellement de toutes les exigences applicables et se consulter à un stade précoce en ce qui concerne les modifications d'ordre réglementaire et organisationnel (article 8).

5.6. Des mesures de sauvegarde fortes

- 5.6.1. Le projet de texte de l'accord est conçu de façon à laisser aux parties la souplesse nécessaire pour réagir immédiatement face aux problèmes de sécurité ou pour relever le niveau de protection qu'ils jugent approprié pour garantir la sécurité (article 6). Afin de permettre aux deux parties de faire face à de telles situations sans remettre en cause la validité de l'accord, des procédures particulières sont prévues.
- 5.6.2. Cependant, dans le cas où les parties ne seraient pas en mesure d'apporter une solution satisfaisante dans une situation donnée, le projet de texte de l'accord prévoit, d'une part, la possibilité de suspendre l'acceptation des constatations de l'autorité compétente contestée (articles 6 et 10) et, d'autre part, des moyens et des procédures à suivre pour mettre fin à l'accord en tout ou partie (article 16, paragraphe 3).

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la signature d'un accord entre l'Union européenne et le gouvernement de la République fédérative du Brésil sur la sécurité de l'aviation civile

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2, et son article 207, paragraphe 4, en liaison avec son article 218, paragraphe 5, son article 218, paragraphe 6, point a), et son article 218, paragraphe 8, premier alinéa,

vu la proposition de la Commission⁴,

considérant ce qui suit:

- (1) La Commission a négocié au nom de l'Union européenne un accord avec la République fédérative du Brésil sur la sécurité de l'aviation civile, conformément à la décision n° 13850/09 du Conseil du 9 octobre 2009 autorisant la Commission à entamer des négociations.
- (2) L'accord négocié par la Commission doit être signé, sous réserve de sa conclusion éventuelle à une date ultérieure.
- (3) Les États membres devront prendre les mesures nécessaires pour veiller à ce que les accords bilatéraux conclus avec le Brésil dans le même domaine soient résiliés à la date d'entrée en vigueur de l'accord,

DÉCIDE:

Article unique

La signature de l'accord entre l'Union européenne et la République fédérative du Brésil sur la sécurité de l'aviation civile (ci-après dénommé «l'accord») est autorisée au nom de l'Union, sous réserve d'une décision du Conseil concernant la conclusion de l'accord.

Le président du Conseil est autorisé à désigner la ou les personnes habilitées à signer l'accord au nom de l'Union, sous réserve de sa conclusion.

⁴ JO C [...] du [...], p. [...].

Le texte de l'accord est annexé à la présente décision.

Fait à Bruxelles, le [...]

Par le Conseil
Le Président
[...]