

Avis n° 2022-003 du 20 janvier 2022

relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2021

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Saisie pour avis par la société nationale des chemins de fer français (ci-après « SNCF »), par courrier reçu en date du 6 décembre 2021 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2251-1, L. 2251-1-1, ainsi que les articles R. 2251-54 à R. 2251-63 ;

Vu la loi n° 2021-646 du 25 mai 2021 pour une sécurité globale préservant les libertés ;

Vu le décret n° 2021-598 du 14 mai 2021 relatif aux conditions de fourniture des prestations de sûreté par les services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens et complétant la liste des décisions individuelles prises par le ministre chargé de la transition écologique ;

Vu l'arrêté du 28 septembre 2016 modifié relatif à la formation des agents des services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP ;

Vu l'avis n° 2021-050 du 30 septembre 2021 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2021 ;

Vu le « *Document de référence et de tarification des prestations du service interne de sécurité de la société nationale SNCF - Horaire de service du 13 décembre 2020 au 11 décembre 2021* », publié sur le site internet de la SNCF ;

Vu la consultation du gouvernement effectuée par courrier en date du 15 décembre 2021 en application de l'article L. 2132-8 du code des transports ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 20 janvier 2022 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. CONTEXTE ET ENJEUX

1.1. Cadre juridique applicable

1. En application de l'article L. 2251-1 du code des transports, la SNCF est chargée « (...) de veiller à la sécurité des personnes et des biens, de protéger les agents de l'entreprise et son patrimoine et de veiller au bon fonctionnement du service. La prévention des violences et des atteintes à caractère sexiste dans les transports publics est un axe prioritaire de leur action ».
2. En application des dispositions des articles L. 2251-1-1 et R. 2251-58 du code des transports, la SNCF publie chaque année un document de référence et de tarification des prestations de sûreté (ci-après « DRS »). Ce document dresse la liste des prestations de sûreté proposées par le service interne de sécurité de la SNCF, définit les conditions de réalisation de ces prestations et en fixe le tarif sur une période pouvant être pluriannuelle.
3. Aux termes des articles L. 2251-1-1 et R. 2251-60 du code des transports, l'Autorité émet un avis conforme sur la tarification de ces prestations. Elle dispose d'un délai de trois mois à compter de la réception du dossier de saisine pour rendre son avis sur la tarification ou sur les principes tarifaires d'établissement des devis. Passé ce délai, son avis est réputé conforme. En cas d'avis défavorable de l'Autorité, la SNCF soumet une nouvelle proposition dans les deux mois suivant la notification de cet avis. L'Autorité rend alors un nouvel avis dans un délai de deux mois. Passé ce délai, son avis est réputé conforme.
4. L'examen, par l'Autorité, du projet de DRS pour l'horaire de service 2021 (ci-après « DRS 2021 ») s'inscrit dans un contexte marqué par un environnement juridique profondément modifié, s'agissant en particulier du cadre réglementaire dans lequel l'Autorité exerce son office et des principes tarifaires applicables aux prestations fournies par le service interne de sécurité de la SNCF. En effet, comme cela a été indiqué aux points 10 à 13 de l'avis du 30 septembre 2021 susvisé, le décret du 14 mai 2021 susvisé a modifié le processus d'approbation des tarifs, dans le sens d'un renforcement de la sécurité juridique, et les principes tarifaires applicables, dans celui d'une régulation incitative, par la référence expresse aux coûts d'un opérateur efficace.

1.2. L'avis défavorable n° 2021-050 émis par l'Autorité le 30 septembre 2021

5. En application des dispositions précitées, l'Autorité avait été saisie par la SNCF, le 5 juillet 2021, d'un premier projet de DRS pour l'horaire de service 2021 (ci-après « première saisine »)¹. Par son avis du 30 septembre 2021 susvisé, l'Autorité a émis un avis défavorable sur le tarif horaire des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2021 proposé dans cette première saisine. Si l'Autorité avait considéré que le DRS 2021 pouvait être analysé comme un DRS de transition, proposant quelques évolutions mineures dans l'attente d'une refonte de plus grande ampleur, elle avait toutefois relevé la nécessité, d'une part, d'apporter un certain nombre de corrections et ajustements requis dans le cadre de la détermination du tarif horaire 2021, et d'autre part, de mettre en place un programme de travail précis et engageant pour intégrer au mieux les nouvelles dispositions réglementaires.

¹ L'intervention de cette saisine, plus de six mois après le début de l'horaire de service concerné, s'expliquait par la publication tardive du décret du 14 mai 2021 susvisé, qui constituait un prérequis nécessaire à la détermination des tarifs en raison d'un vide juridique afférent aux principes applicables à ces derniers, créé par l'abrogation du décret n° 2015-137 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de la SNCF et à la mission de contrôle économique et financier des transports. En effet, l'article 3 du décret n° 2015-137 précisait que la réalisation des missions de sûreté était facturée au coût de la prestation majorée, le cas échéant, d'un bénéfice raisonnable. Il a été abrogé par le décret n° 2019-1585 du 30 décembre 2019 approuvant les statuts de la société nationale SNCF et portant diverses dispositions relatives à la société nationale SNCF et à la société mentionnée au c du 2° de l'article 18 de l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019, sans que le principe tarifaire applicable aux prestations de sûreté y soit repris, créant un vide juridique que la publication du décret n° 2021-598 du 14 mai 2021 est venue combler.

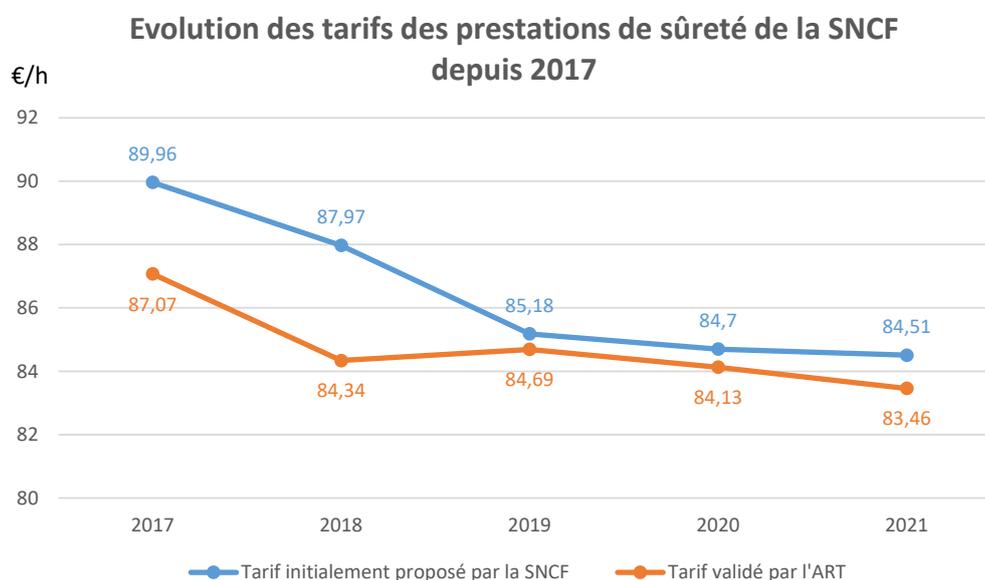
6. Ainsi, l'Autorité avait synthétisé ses réserves aux points 66 et 67 de l'avis susmentionné, lesquelles portaient sur les éléments suivants :
 - i. le calcul du ratio de production devait tenir compte des objectifs fixés en interne relatifs au taux de contribution des agents sur le terrain définis par la SNCF ;
 - ii. les charges relatives à la masse salariale des cadres supérieurs et des cadres dirigeants devaient être corrigées ;
 - iii. les montants de l'intéressement et de l'abondement devaient être revus à la baisse pour tenir compte des effets de la crise sanitaire sur le résultat ;
 - iv. une erreur de calcul identifiée dans le cadre de l'instruction devait être corrigée au niveau de la « Direction de l'Offre de Services Sûreté » ;
 - v. le niveau des frais de déplacement comptabilisés dans les achats et charges externes n'apparaissait pas suffisamment justifié et devait être revu à la baisse pour tenir compte des conséquences de la crise sanitaire sur l'activité ;
 - vi. les charges relatives aux frais financiers liés aux passifs sociaux ne devaient pas être considérées pour le calcul du tarif horaire, s'agissant de provisions et non de charges décaissées au cours de l'horaire de service 2021 ;
 - vii. le taux de marge d'exploitation cible devait être revu à la baisse pour s'établir en bas d'une fourchette comprise entre 1 % et 2 % ;
 - viii. enfin, la SNCF devait s'engager dans l'élaboration d'un programme de travail précis, planifié et engageant.
7. À la suite de cet avis défavorable et en application des dispositions précitées, l'Autorité a été saisie le 6 décembre 2021 par la SNCF d'un nouveau projet de DRS 2021 (ci-après « seconde saisine »). L'enjeu de cette seconde saisine consiste en la levée des réserves émises par l'Autorité dans le cadre de son avis du 30 septembre 2021 susmentionné. En conséquence, l'Autorité se bornera dans le présent avis à l'examen des éléments rappelés au point 6.

1.3. Présentation du document de référence de sûreté 2021 proposé par la SNCF dans le cadre de sa seconde saisine

8. Le DRS 2021 de la seconde saisine de la SNCF conserve la même structure que celle de la première. La méthodologie de calcul utilisée est également similaire. Pour une présentation de ces points, l'Autorité renvoie notamment aux éléments de la partie 1.2 de son avis du 30 septembre 2021 susvisé.
9. Dans sa seconde saisine, la SNCF a pris en compte la plupart des remarques de l'Autorité pour établir les hypothèses de calcul de son tarif. Par ailleurs, elle a fourni un programme de travail plus détaillé présentant les étapes permettant de faire évoluer son offre.
10. Le nouveau tarif proposé par la SNCF pour l'horaire de service 2021 s'établit ainsi à 83,46 euros par heure, en baisse de 1,05 euros (-1,2 %) par rapport au tarif de 84,51 euros par heure (ci-après « tarif initial ») de la première saisine et de 0,8 % par rapport au tarif validé par l'Autorité pour l'horaire de service 2020 (84,13 €/h). Au regard des volumes projetés pour le tarif de l'horaire de service 2021, la baisse du tarif découlant de la prise en compte des réserves formulées par l'Autorité dans son avis du 30 septembre 2021 susvisé, dont les modalités sont décrites ci-après, conduit à une économie globale de [2 - 5] M€ pour les clients des prestations de sûreté, sans

impact sur les moyens d'action dont dispose le service interne de sécurité de la SNCF pour accomplir ses missions.

11. De manière générale et comme l'illustre le graphique ci-après, cette baisse s'inscrit dans la continuité des années précédentes.



2. INSTRUCTION ET ANALYSE DU DOCUMENT DE REFERENCE DE SURETE 2021 PROPOSE PAR LA SNCF AINSI QUE DU PROGRAMME DE TRAVAIL ENVISAGE

12. L'Autorité a concentré son analyse sur les éléments ayant fait l'objet de réserves particulières dans son précédent avis, notamment sur :
- les corrections et ajustements à apporter au tarif horaire (2.1) ;
 - le bénéfice raisonnable (2.2) ;
 - le programme de travail proposé par la SNCF pour faire évoluer son offre pour les prochains horaires de service (2.3).

2.1. Des éléments de charges d'exploitation de la proposition tarifaire corrigés à la suite de l'avis n° 2021-050 du 30 septembre 2021

2.1.1. Les charges de personnel incluent des objectifs de productivité qui restent acceptables au regard, notamment, du contexte sanitaire

13. Les charges de personnel correspondent, d'une part, au poste « rémunérations et charges », dont la projection se fait à partir du coût moyen d'un agent et de la définition d'un ratio de production, d'autre part, au poste « autres charges de personnel », correspondant essentiellement à de l'intéressement et abondement et à des frais annexes de personnel.

a. Le ratio de production : des hypothèses volontaristes qui ne semblent pas pouvoir être atteintes au regard du contexte sanitaire

14. Le ratio de production correspond au nombre d'heures moyen de présence sur le terrain d'un agent de la sûreté. Ce ratio s'établit à partir de deux éléments :
- le nombre d'heures de travail théoriques effectuées par un agent de la sûreté ;
 - le taux d'agents dits « productifs », qui reflète la part moyenne du temps effectivement passé sur le terrain par les agents de la sûreté, compte-tenu de la catégorie dont ils relèvent (agents opérationnels ou agents encadrants) ainsi que de la répartition des effectifs dans chacune de ces catégories.

Ce ratio de production sert à déterminer le nombre d'agents de la sûreté nécessaire à la réalisation des volumes commandés prévisionnels, en divisant le volume d'heures à produire par le ratio de production exprimé en heures par agent.

15. Dans son avis n° 2021-050 du 30 septembre 2021, l'Autorité avait relevé que, pour calculer le taux d'agents productifs, les objectifs de production individuelle utilisés à des fins de pilotage interne, à savoir 100 % pour les agents opérationnels, [...] % pour les assistants au dirigeant de proximité, [...] % pour les dirigeants de proximité, [...] % pour les chefs d'unités opérationnelles et [...] % pour les fonctions support, n'avaient pas été utilisés pour déterminer les pourcentages retenus dans la tarification. Constatant que les pourcentages de temps pris en compte dans la tarification n'étaient pas au niveau des objectifs fixés en interne par la SNCF elle-même pour améliorer sa propre productivité, l'Autorité avait considéré que les hypothèses prises en compte pour l'élaboration du tarif devaient être en ligne avec ses objectifs internes.
16. Dans sa seconde saisine, la SNCF a conservé les hypothèses de production individuelle par catégorie de personnel. Afin de justifier ce maintien des taux de présence sur le terrain par catégorie de personnel, la SNCF a indiqué que « *les contributions opérationnelles de pilotage plus ambitieuses que celles du tarif ne permettent pas de couvrir intégralement les projections de jours d'absence 2021 par agent opérationnel* », en particulier au regard des effets de la crise sanitaire et d'un travail d'approfondissement à réaliser sur les taux cibles de référence d'agents productifs. L'Autorité prend note que la SNCF (i) a indiqué être en cours de mise en place d'un pilotage du suivi de ces contributions opérationnelles et (ii) propose de revoir ces contributions pour les prochains tarifs.
17. L'Autorité constate que les éléments fournis montrent notamment que la SNCF n'a pas modélisé l'impact de la crise sanitaire dans les hypothèses de calcul de la production annuelle individuelle projetée pour 2021. Or, la SNCF a présenté des projections du réalisé 2021 indiquant que la crise sanitaire a également eu des répercussions sur la production individuelle de l'année 2021. À ce titre, et compte tenu de l'impact avéré de la crise sanitaire, l'Autorité considère qu'il peut être admis le maintien des hypothèses permettant le calcul du ratio de production tel que présenté par la SNCF, ce d'autant plus que la mise en place d'un outil de suivi devrait permettre de constater les contributions opérationnelles réelles des agents, et donc de définir les objectifs afférents les plus pertinents, pour les tarifs à venir.

b. Le coût moyen agent : une correction apportée

18. La masse salariale rapportée à l'effectif permet de calculer le coût moyen agent pour chaque prestation.
19. Dans son avis du 30 septembre 2021 susvisé, l'Autorité avait relevé une erreur d'estimation au niveau d'un retraitement opéré pour le calcul du coût moyen agent relatif à la masse salariale des cadres supérieurs et des cadres dirigeants. Ce retraitement avait pour conséquence une

surestimation des charges de [...] milliers d'euros, tous périmètres confondus. La SNCF a reconnu l'erreur d'estimation et a corrigé le montant du retraitement, ce qui a pour effet une baisse du tarif initial de 7 centimes d'euro.

c. Les autres charges de personnel : une estimation revue

20. Les autres charges de personnel sont principalement composées de frais annexes du personnel et de l'intéressement et de l'abondement.
21. Dans son avis du 30 septembre 2021 susvisé, l'Autorité avait relevé que, pour l'élaboration du tarif, le calcul de l'intéressement et de l'abondement avait été réalisé à partir d'un montant normatif par agent basé sur le réalisé 2019 de [...] euros par agent. Constatant que la crise sanitaire n'avait pas permis à la SNCF de maintenir le même niveau de montant d'intéressement et d'abondement pour 2020 (puisque le montant constaté pour 2020 s'élevait à [...] euros par agent), l'Autorité avait estimé que la projection du montant d'intéressement et d'abondement pour le tarif de l'horaire de service 2021 semblait fondée sur une hypothèse de résultat surestimée. Elle avait ainsi demandé que le montant d'intéressement et d'abondement pris en compte dans le calcul du tarif de l'horaire de service 2021 soit mieux justifié.
22. Dans sa nouvelle saisine, la SNCF a proposé la prise en compte de la moyenne des intéressements et abondements constatés sur les exercices 2019 et 2020, soit [...] euros par agent. Cette estimation des intéressements et abondements est acceptable et fait baisser le tarif initial de 10 centimes d'euro.

2.1.2. La SNCF a apporté des corrections sur d'autres charges

23. Dans son avis du 30 septembre 2021 susvisé, l'Autorité avait pointé une erreur de calcul au niveau des frais de support de la « Direction de l'Offre de Services Sûreté », qui s'élevaient à [...] milliers d'euros. Cette erreur avait été reconnue par la SNCF qui l'a corrigée dans le calcul de son nouveau tarif avec pour effet une baisse de 2 centimes d'euro par rapport au tarif initial.
24. Par ailleurs, l'Autorité avait également relevé que l'estimation des charges relatives aux frais de déplacement n'apparaissait pas suffisamment justifiée et devait être revue pour tenir compte des conséquences de la crise sanitaire sur l'activité.
25. La SNCF a proposé un montant de frais de déplacement reposant sur la moyenne des charges constatées liées aux frais de déplacement pour les exercices 2019 et 2020. Il en résulte un ajustement à la baisse des achats et charges externes, tous périmètres confondus, d'un montant de [...] milliers d'euros par rapport à la proposition initiale et une diminution du tarif horaire initial de 12 centimes d'euro. Cet ajustement est acceptable.

2.2. Le bénéfice raisonnable proposé a été revu au regard de la résilience constatée pendant la crise sanitaire de l'activité aux bornes du périmètre régulé

26. Le décret du 14 mai 2021 susvisé indique que le tarif des prestations de sûreté « est établi au regard du coût de la prestation, qui doit être celui d'un opérateur efficace, majoré d'un bénéfice raisonnable ». Dans son avis du 30 septembre 2021 susvisé, l'Autorité avait émis trois remarques relatives au bénéfice raisonnable pris en compte dans le tarif initial :
 - i. premièrement, le taux du coût moyen pondéré du capital (ci-après « CMPC ») pris en compte dans le tarif devait être actualisé. Cette mise à jour du CMPC devait permettre, notamment, de tenir compte de la baisse tendancielle des taux sans

risque sur les cinq dernières années et de l'évolution des taux d'impôts fixés par la loi de finances en vigueur. Elle devait permettre également de tenir compte d'une éventuelle évolution des bêtas des sociétés comparables liée à la crise sanitaire ;

- ii. deuxièmement, le choix du niveau de marge cible au sein de la fourchette de marge d'exploitation de [1 %-2 %] devait être réinterrogé au regard de la résilience du modèle économique de la SNCF face à la crise sanitaire ;
 - iii. enfin, les charges relatives aux frais financiers liés aux passifs sociaux ne devaient pas être considérées pour le calcul du tarif horaire, s'agissant de provisions et non de charges décaissées au cours de l'horaire de service 2021.
27. Dans le cadre de sa seconde saisine, le bénéfice raisonnable déterminé par la SNCF s'élève à [0 - 5] millions d'euros, correspondant à une marge d'exploitation de [1 - 2] %, qui se situe en bas de la fourchette retenue par l'Autorité. Cette marge d'exploitation résulte de l'application d'un taux de CMPC de [0 - 5] % à laquelle s'ajoute une marge opérationnelle sur les charges d'exploitation, déterminée de manière à atteindre un niveau de bénéfice raisonnable à [1 - 2] %.
28. L'Autorité constate, en premier lieu, que la SNCF a mis à jour le taux de CMPC utilisé pour l'élaboration du tarif. Le taux de [0 - 5] % retenu par la SNCF, qui se situe en haut de la fourchette issue des travaux menés par l'Autorité, est recevable.
29. Il peut ensuite être noté que la SNCF a neutralisé la provision pour prise en compte des passifs sociaux dans le tarif, ce qui répond à la remarque de l'Autorité.
30. L'Autorité relève enfin que la nouvelle marge d'exploitation fixée par la SNCF se situe en bas de la fourchette de [1%-2%], ce qui est conforme aux analyses effectuées par l'Autorité. Le bénéfice raisonnable proposé par la SNCF pour le tarif 2021 est donc acceptable.
31. Ainsi, comme indiqué au point 10, au regard des volumes projetés pour le tarif de l'horaire de service 2021, il résulte de l'ensemble des éléments analysés aux points 13 à 30 que la baisse du tarif découlant de la prise en compte des réserves formulées par l'Autorité dans son avis du 30 septembre 2021 susvisé conduit à une économie de [2 - 5] M€, au bénéfice des clients de prestations de sûreté, sans impact opérationnel sur les moyens d'action du service interne de sécurité de la SNCF.

2.3. Un programme de travail qui répond aux attentes de l'Autorité

32. Dans son avis du 30 septembre 2021 susvisé (cf. point 65), l'Autorité a indiqué attendre que la SNCF « mette en place un programme de travail ambitieux et précis et qu'elle assortisse la description des objectifs et des travaux d'un calendrier détaillé ». Elle a par ailleurs demandé à ce que « la SNCF propose un calendrier de saisine pour les DRS 2022 et 2023 qui permette d'intégrer, de manière cadencée et au plus tard à partir du DRS 2023, les travaux menés tant sur le découpage des périmètres que sur l'intégration de la notion d'efficacité et sur l'évolution plus générale de la structure de son offre de service ».
33. Dans le cadre de la présente saisine, la SNCF a fait part à l'Autorité de sa volonté de construire un programme de travail pluriannuel détaillé et, *in fine*, proposer un DRS refondu appliquant pleinement les dispositions du décret du 14 mai 2021 susvisé. À cette fin, la SNCF a décidé de se faire accompagner par un prestataire extérieur et a communiqué à l'Autorité les thèmes et les chantiers qui seront au cœur de ce programme de travail. Il s'agit notamment de refondre le modèle économique dans le cadre de l'ouverture à la concurrence et d'intégrer la notion d'opérateur efficace.

34. Le programme de travail proposé par la SNCF dans le cadre de la présente saisine se structure en quatre volets principaux, eux-mêmes déclinés en quinze chantiers :
- « *la sûreté ferroviaire aujourd'hui et demain* » : ce premier volet traite notamment de (i) la répartition des prestations entre activités régulées et activités non régulées, (ii) l'évolution attendue, à moyen terme, de l'offre de la Direction de la Sûreté, (iii) l'impact des grands événements à venir (coupe du monde de rugby 2023 et Jeux olympiques de Paris 2024), ainsi que (iv) la réécriture du document de référence sûreté ;
 - « *la sûreté ferroviaire d'un opérateur efficace* » : il s'agit notamment de traiter les questions relatives (i) à la définition de la notion d'opérateur efficace, (ii) aux leviers permettant d'assurer des gains de productivité et le *continuum* de sécurité à moyen terme, (iii) aux leviers d'optimisation des coûts de la sûreté, (iv) à l'innovation technologique et (v) aux actions en matière de ressources humaines nécessaires pour assurer un fonctionnement efficace sur le long terme ;
 - « *la refonte du modèle de prix et de tarification* », où seront notamment abordées (i) les unités d'œuvre pertinentes pour chaque prestation, (ii) la redéfinition du niveau de bénéfice raisonnable, (iii) l'analyse de l'opportunité de mise en place d'un tarif pluriannuel, (iv) la mise en place de mécanismes incitatifs (type bonus / malus), ainsi que (v) la mise en place d'un intéressement financier à destination des clients de la Direction de la Sûreté sur le périmètre régulé ;
 - « *la nouvelle relation entre l'Autorité de Régulation des Transports et la Direction de la Sûreté* » : ce dernier volet vise notamment à formaliser les relations entre l'Autorité et la Direction de la Sûreté.
35. Dans sa saisine, la SNCF détaille les objectifs de chaque chantier et, en fonction de ces objectifs, propose une méthodologie et des livrables (notes et documents de synthèse). Enfin, un calendrier est présenté pour chacun des chantiers identifiés. Ce calendrier se déroule de janvier 2022 à mars 2023.
36. L'Autorité estime que la méthode proposée par la SNCF répond à ses attentes. Deux points retiennent cependant son attention. D'une part, s'agissant du rôle qu'elle pourra être amenée à jouer dans le suivi de ce programme de travail, l'Autorité rappelle que si elle doit être régulièrement tenue informée de l'avancement des travaux, il appartient à la SNCF de mettre en œuvre son programme de travail par la refonte de son modèle économique et l'intégration de la notion d'opérateur efficace dans ses tarifs à venir. D'autre part, s'agissant du calendrier envisagé pour la mise en œuvre de ce programme de travail, l'Autorité invite la SNCF à prioriser ses chantiers afin qu'à l'horizon du DRS 2023, des avancées substantielles relatives tant au périmètre des activités régulées qu'à la notion d'opérateur efficace et au niveau de bénéfice raisonnable aient d'ores et déjà été intégrées.
37. Compte tenu de ce qui précède et sous réserve des ajustements évoqués au point précédent concernant sa mise en œuvre, l'Autorité estime que le programme de travail présenté par la SNCF dans le cadre de la présente saisine est conforme à ses demandes.

CONCLUSION

L'Autorité émet un avis favorable sur le tarif horaire des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2021.

Le présent avis sera notifié à la SNCF et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 20 janvier 2022.

Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Monsieur Philippe Richert, vice-président ; Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ; Madame Sophie Auconie, vice-présidente ; ainsi que Mesdames Marie Picard et Cécile George, membres du collège.

Le Président

Bernard Roman