

Avis n° 2016-095 du 8 juin 2016

sur le projet de décret relatif aux gares routières, à la codification dans le code des transports des dispositions relatives à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières et comportant diverses dispositions en matière de transport public de personnes

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité »),

Saisie par la directrice générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes par courrier enregistré le 13 avril 2016 ;

Vu le code des relations entre le public et l'administration ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 3111-25 et L. 3114-15 ;

Vu la loi n° 2015-1786 du 29 décembre 2015 de finances rectificative pour 2015, notamment son article 123 ;

Vu le décret n° 85-891 du 16 août 1985 modifié relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes ;

Vu le décret n° 2010-1023 du 1^{er} septembre 2010 modifié relatif à l'organisation et au fonctionnement de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et portant diverses dispositions relatives au secteur ferroviaire ;

Vu le décret n° 2010-1064 du 8 septembre 2010 relatif au siège de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires ;

Vu le décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique ;

Après en avoir délibéré le 8 juin 2016 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. Le présent projet de décret comporte une première partie prise sur le fondement des articles L. 3111-25 et L. 3114-15 du code des transports, qui prévoient que les modalités d'application des dispositions du code des transport afférentes aux services librement organisés et aux gares routières et autres aménagements de transport routier sont précisées par décret en Conseil d'Etat, pris après avis de l'Autorité.
2. Dans une deuxième partie, le projet de décret soumis pour avis à l'Autorité codifie la majeure partie des dispositions réglementaires relatives à l'Autorité.

1 SUR LES DISPOSITIONS RELATIVES A LA CODIFICATION DANS LE CODE DES TRANSPORTS DES DISPOSITIONS REGLEMENTAIRES RELATIVES A L'AUTORITE

1.1. Sur la codification

3. Le projet de décret codifie la majeure partie du décret n° 2010-1023 du 1^{er} septembre 2010 susvisé au sein du Livre II de la première partie réglementaire du code des transports, en créant un titre VI relatif à « l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières ».
4. L'Autorité se félicite de cette entreprise de codification du décret du 1^{er} septembre 2010 modifié au regard de l'objectif de valeur constitutionnelle d'accessibilité et d'intelligibilité du droit.
5. Elle s'interroge toutefois sur l'absence de codification de l'article 1^{er} de ce décret, qui prévoit que le siège de l'Autorité est fixé par décret, ainsi que de l'article 3-1, qui organise les modalités de la consultation du gouvernement dans le secteur ferroviaire en application de l'article L. 2132-8 du code des transports.
6. Il en résulte que le décret du 1^{er} septembre 2010 susvisé ne peut être abrogé, dès lors que subsistent, non codifiés, ses articles 1^{er}, 3-1, 35 et suivants (ces derniers étant relatifs aux dispositions transitoires sans objet à ce jour).
7. Par souci de cohérence et d'intelligibilité du droit, l'Autorité invite le pouvoir réglementaire à codifier au sein du code des transports l'intégralité des dispositions réglementaires afférentes à l'Autorité, sous réserve de l'abrogation des dispositions fixant la localisation de son siège (article 1^{er} du décret du 1^{er} septembre 2010 et décret n° 2010-1064 du 8 septembre 2010 susvisé). Sur ce dernier point, la détermination du lieu du siège de l'Autorité doit rentrer dans le cadre des prérogatives de l'Autorité dès lors que celle-ci dispose de la personnalité morale, à l'instar des autres autorités publiques indépendantes.
8. Par ailleurs, elle l'invite à modifier l'intitulé erroné du chapitre III relatif aux « Recours devant l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières » du titre VI du Livre II de la première partie tel que créé par l'article 1-1 du projet de décret dans la mesure où ce chapitre traite des recours devant la cour d'appel de Paris contre les décisions prises par l'Autorité en matière de règlement de différends.

1.2. Sur les dispositions comptables et financières

9. En premier lieu, aux termes du troisième alinéa du nouvel article R. 1261-12 du code des transports introduit par le projet de décret, « Avec l'accord du président, l'agent comptable peut confier sous son contrôle la comptabilité analytique et la comptabilité matière aux services de l'autorité ». Cette formulation implique que la tenue de la comptabilité analytique incombe à l'agent comptable de l'Autorité qui a toutefois la possibilité de déléguer cette mission à l'ordonnateur. Cependant, au regard des rôles respectifs de l'ordonnateur et de l'agent comptable, et conformément à l'organisation actuelle de l'Autorité, il semble plus cohérent de confier cette mission au premier.
10. L'Autorité suggère ainsi que le troisième alinéa de l'article R. 1261-12 du code des transports soit rédigé de la façon suivante : « L'ordonnateur est chargé, le cas échéant, de la comptabilité analytique. Il peut en confier la tenue à l'agent comptable. »
11. En deuxième lieu, l'Autorité propose de supprimer, au sein du compte financier établi par l'agent comptable en application du deuxième alinéa de l'article R. 1261-13 du code des transports, la mention des comptes spéciaux. En effet, de par sa nature, l'Autorité n'est jamais amenée à utiliser les comptes spéciaux destinés principalement aux recettes de l'Etat. A titre d'exemple, la

comptabilisation des valeurs inactives faisant partie intégrante des comptes spéciaux n'est pas pratiquée par l'Autorité puisqu'elle ne détient aucune valeur déposée par des tiers et ne délivre aucune valeur telle que des timbres ou tickets.

12. En troisième lieu, la rédaction proposée à la deuxième phrase (« *[Le compte financier] est décidé par l'autorité* ») du troisième alinéa de l'article R. 1261-13 du code des transports mériterait d'être modifiée pour la rendre plus cohérente avec le 2° du nouvel article R. 1261-7 qui prévoit que le collège « délibère » sur l'approbation du compte financier. Contrairement à une délibération qui concerne les actes relatifs au fonctionnement interne de l'Autorité, toute « décision » du collège doit en effet être publiée conformément au premier alinéa de l'article L. 1261-2 du code des transports, alors qu'aucune autorité publique indépendante n'est contrainte de publier son compte financier.
13. L'Autorité suggère que le troisième alinéa de l'article R. 1261-13 du code des transports soit rédigé de la façon suivante : « *Le compte financier de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est préparé et présenté par l'agent comptable, puis soumis pour approbation par le président aux membres du collège de l'Autorité. Le compte financier arrêté par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est transmis à la Cour des comptes par le président, accompagné des délibérations relatives au budget, à ses modifications et au compte financier, et de tout autre document demandé par les ministres ou par la Cour dans les quatre mois qui suivent la clôture de l'exercice* ».
14. L'Autorité relève, en quatrième lieu, que la dernière phrase de l'article R. 1261-14 du code des transports ne fait pas état des taxes mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 1261-19 (taxe pour frais de contrôle sur les activités de transport public routier de personnes et taxe pour frais de contrôle sur les concessionnaires d'autoroutes), bien qu'elles ne soient pas recouvrées par l'agent comptable de l'Autorité. Or, les articles 1609 *sextricies* et 1609 *septtricies* du code général des impôts prévoient que ces deux taxes sont recouvrées et contrôlées selon les mêmes procédures et sous les mêmes sanctions, garanties, sûretés et privilèges que la taxe sur la valeur ajoutée. Les réclamations sont présentées instruites et jugées selon les règles applicables à cette même taxe.
15. L'Autorité propose en conséquence de mettre en cohérence l'article R. 1261-14 du code des transports avec ces règles de compétence comme suit : « *L'agent comptable est tenu de faire diligence pour assurer le recouvrement de toutes les ressources de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières. Les recettes sont recouvrées par l'agent comptable soit spontanément, soit en exécution des instructions du président. A l'exception du produit du droit fixe et des taxes mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 1261-19, l'agent comptable adresse aux débiteurs les factures correspondantes et reçoit leurs règlements. Tous les droits acquis au cours d'un exercice doivent être pris en compte au titre de cet exercice* ».
16. En cinquième lieu, l'Autorité estime que « *les poursuites conduites conformément aux usages du commerce* » prévues au nouvel article R. 1261-15 du code des transports ne sont pas adaptées au fonctionnement et au statut de l'Autorité. Celle-ci souhaiterait disposer des moyens de recouvrement dont bénéficient les personnes morales de droit public que sont, à titre d'exemple, les établissements publics nationaux ou encore les collectivités territoriales, moyens qui sont par ailleurs reconnus aux autorités publiques indépendantes par l'article 123 de la loi de finances rectificative pour 2015 du 29 décembre 2015.
17. Pour ce faire, l'Autorité suggère de rédiger l'article R. 1261-15 du code des transports de la manière suivante : « *Lorsque les créances de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières autres que les droits et taxes mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 1261-19 n'ont pu être recouvrées à l'amiable, les poursuites peuvent faire l'objet d'états rendus exécutoires par le président conformément à l'article 252-A du livre des procédures fiscales. Les états exécutoires peuvent être notifiés aux débiteurs par lettre recommandée avec accusé de réception. Les poursuites sont exercées conformément aux articles L. 162-1, L. 162-2 et L. 211-2*

du code des procédures civiles. Leur recouvrement est poursuivi jusqu'à opposition devant la juridiction compétente ».

18. En sixième lieu, l'Autorité estime qu'il serait opportun de simplifier la rédaction du nouvel article R. 1261-17 du code des transports relatif aux obligations auxquelles est tenu l'agent comptable en matière de contrôles en renvoyant à celles précisées aux articles 19 et 20 du décret n° 2012-1246 du 7 novembre 2012 relatif à la gestion budgétaire et comptable publique, qui constitue le texte de référence en la matière.
19. Il serait ainsi rédigé : « *Les dispositions des articles 19 et 20 du décret du 7 novembre 2012 susvisé s'appliquent aux contrôles exercés par l'agent comptable.* »
20. En septième lieu, l'article R. 1261-19 précise que « *L'acceptation de la dépense revêt la forme soit d'une mention datée et signée apposée sur le mémoire, la facture ou toute autre pièce en tenant lieu, soit d'un certificat séparé d'exécution de service, l'une ou l'autre précisant que le règlement peut être valablement opéré pour la somme indiquée.* » L'Autorité estime nécessaire de supprimer les mots « *datée et* » en ce qu'elle fait double emploi avec la date de signature figurant déjà sur le bordereau de dépenses.
21. En huitième lieu, l'Autorité observe qu'il est nécessaire de modifier la dernière phrase de l'article R. 1261-20 du code des transports pour la mettre en conformité avec le IV de l'article 60 de la loi n° 63-156 du 23 février 1963 de finances pour 1963 auquel est soumis l'agent comptable, et qui dispose que « *le premier acte de la mise en jeu de la responsabilité de l'agent comptable ne peut plus intervenir au-delà du 31 décembre de la cinquième année suivant celle au cours de laquelle l'agent comptable a produit ses comptes au juge des comptes* ».
22. A cette fin, l'Autorité propose de remplacer la dernière phrase de l'article R. 1261-20 selon laquelle « *Les pièces justificatives sont conservées dans les archives de l'agent comptable pendant dix ans au moins à partir de la date de clôture de l'exercice auquel elles se rapportent.* » par « *Les pièces justificatives sont conservées dans les archives de l'agent comptable pendant la durée de mise en jeu de sa responsabilité.* ».
23. En dernier lieu, aux termes du nouvel article R. 1261-23 du code des transports « *Le contrôle de la gestion de l'agent comptable est également assuré par le receveur général des finances* ». Cette disposition ne peut pas être applicable à l'Autorité dès lors que son siège social est situé au Mans. Par voie de conséquence, l'Autorité propose de supprimer cette formulation.

2. SUR LES DISPOSITIONS RELATIVES AUX GARES ET AUTRES AMENAGEMENTS DE TRANSPORT ROUTIER

24. L'Autorité se satisfait des nouvelles dispositions envisagées par le projet de décret afférentes aux gares et autres aménagements de transport routier. Elle souhaiterait toutefois que celles-ci soient codifiées au sein de la partie réglementaire du code des transports.

3. SUR LES DISPOSITIONS RELATIVES AUX SERVICES LIBREMENT ORGANISES

3.1. Sur les déclarations des services assurant des liaisons soumises à régulation

25. Le projet de décret modifie le 2° de l'article 31-7 du décret du 16 août 1985 susvisé en supprimant la possibilité pour un dossier de déclaration d'un service routier librement organisé de prévoir des plages horaires et en limitant, de fait, la déclaration à des horaires précis. Il modifie

conjointement l'article 31-9 en imposant une nouvelle déclaration pour les seuls horaires s'écartant de plus de 30 minutes de ceux initialement déclarés.

26. L'Autorité approuve la suppression de la facilité offerte aux entreprises de transport de déclarer de simples plages horaires plutôt que des horaires, dans la mesure où la nouvelle rédaction du texte permet, de fait, un ajustement des horaires sur des plages d'une heure (deux fois 30 minutes) sans nouvelle déclaration, préservant ainsi le minimum de souplesse que doit conserver le dispositif et favorisant également une analyse fine de l'atteinte à l'équilibre économique portée par le service librement déclaré.
27. Elle observe cependant que la suppression des mots « plages horaires » concerne le 3° de l'article 31-7 et non le 2°, et recommande l'ajustement correspondant.
28. Par ailleurs, eu égard à l'intérêt qui s'attache à une gestion dématérialisée des déclarations, l'Autorité recommande de simplifier la procédure de déclaration en ajoutant un dernier alinéa à l'article 31-7 du décret prévoyant que la déclaration doit être transmise par voie électronique, qui serait rédigé comme suit : « *Le dossier de déclaration d'un service routier librement organisé est transmis par voie électronique à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.* ».

3.2. Sur la procédure préalable aux décisions d'interdiction ou de limitation

29. En premier lieu, le projet de décret modifie l'article 31-12 qui précise le contenu du dossier lorsqu'une autorité organisatrice de transport saisit l'Autorité d'un projet de limitation ou d'interdiction d'un service librement organisé.
30. Le projet de décret modifie le 3° de cet article en substituant aux données relatives aux « revenus » celles afférentes aux « recettes commerciales directes générées par ce trafic ». Si cette modification n'appelle pas de remarque particulière, il convient de rappeler que la structure de couverture des coûts relatifs au périmètre des liaisons conventionnées est, le plus souvent, caractérisée par le poids prépondérant des concours publics. En conséquence, l'Autorité estime qu'il conviendrait de compléter le 3° de cet article en imposant la transmission, non seulement du montant de la contribution publique relative au périmètre retenu par l'autorité organisatrice, mais aussi du montant des compensations tarifaires versées par l'autorité organisatrice au titre des tarifications sociales nationale et régionale. Cet enrichissement permettrait de mieux estimer quantitativement l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne, des lignes ou du contrat de service public concernés.
31. De même, et pour mettre l'Autorité en mesure d'apprécier la pertinence du périmètre d'analyse retenu, l'article 31-12 devrait également imposer à l'autorité organisatrice de transport de fournir, dans son dossier de saisine, le contrat de service public et l'ensemble de ses annexes, en particulier celles afférentes au référentiel des dessertes et au plan de transport, ainsi que le dernier rapport annuel d'activité ou d'exploitation établi par le cocontractant, présentant notamment les données relatives aux comptes de la ligne ou des lignes du service public susceptibles d'être concurrencées par la liaison déclarée. Ces éléments apparaissent d'autant plus indispensables que les premiers mois de fonctionnement du dispositif de régulation des services librement organisés montrent que la notion de ligne, qui trouve son fondement dans les conventions conclues par les autorités organisatrices et sert de référence à l'analyse, est souvent mal comprise par ces dernières. En effet, les autorités organisatrices saisissantes font le plus souvent reposer leur analyse de l'atteinte à l'équilibre économique sur le seul segment de ligne objet du service déclaré, de sorte que l'Autorité est contrainte, dans ses avis, de rectifier le périmètre d'analyse pertinent.

32. Par ailleurs, eu égard à l'intérêt qui s'attache à une gestion dématérialisée des saisines et en cohérence avec la modification recommandée au point 28, l'Autorité recommande de simplifier la procédure de déclaration en ajoutant un dernier alinéa à l'article 31-12 du décret prévoyant que la saisine doit être transmise par voie électronique, qui serait rédigé comme suit : « *Le dossier de saisine est transmis par voie électronique à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.* ».
33. En second lieu, le premier alinéa de l'article 31-13 du décret du 16 août 1985 tel que modifié par le projet de décret dispose que « *la saisine est recevable à réception d'un dossier complet avant l'expiration du délai de deux mois mentionné au premier alinéa du I de l'article L. 3111-18 du code des transports* ». Le second alinéa de cet article prévoit que « *la réception du dossier complet fait l'objet d'un accusé de réception* ».
34. L'Autorité observe que la nouvelle rédaction de cette disposition ne prévoit plus l'obligation pour l'Autorité d'adresser aux autorités organisatrices une demande de régularisation de leur dossier en l'absence des éléments prévus par l'article 31-12. Toutefois, l'absence de possibilité de régularisation aurait aujourd'hui pour effet d'entraîner l'irrecevabilité d'un grand nombre de saisines. Priver les autorités organisatrices de cette garantie alors que le décret actuellement en vigueur en offre la possibilité paraît en outre inopportun.
35. En revanche, les premiers mois de fonctionnement du dispositif montrent que l'Autorité est le plus souvent saisie dans les derniers jours, si ce n'est dans les dernières heures, du délai de deux mois partant de la publication de la déclaration de service librement organisé. Il s'ensuit que l'examen de la complétude des dossiers de saisine par l'Autorité doit être réalisé dans des temps parfois peu compatibles avec les exigences d'un tel office. De même, si l'Autorité s'est toujours attachée à permettre la régularisation d'un dossier de saisine incomplet parvenu avant l'écoulement du délai de deux mois, en transmettant sans délai une demande de régularisation, il apparaît matériellement impossible aux autorités organisatrices de répondre à une demande de régularisation qui, en raison d'une saisine déposée à la limite du délai, leur parvient quelques heures seulement avant l'écoulement de ce dernier. Il se révèle ainsi de peu d'efficacité, et inutilement frustrant pour les autorités saisissantes, de les rendre destinataires d'une demande de régularisation à laquelle elles ne pourront répondre.
36. L'Autorité demande par conséquent que le dispositif existant soit aménagé pour, d'une part, assurer l'effectivité du contrôle de la complétude du dossier de saisine par ses services, et, d'autre part, inciter les autorités organisatrices à anticiper la transmission du dossier afin de bénéficier de la possibilité effective de le régulariser. L'Autorité recommande à cet égard de limiter l'obligation à laquelle elle est tenue d'inviter l'autorité organisatrice à régulariser une saisine incomplète aux dossiers de saisines qu'elle réceptionne avant le 3^{ème} jour ouvré précédant l'écoulement du délai de saisine. A l'inverse, l'Autorité ne serait plus tenue de demander une régularisation des saisines parvenues postérieurement.
37. A cette fin, l'Autorité propose de remplacer la rédaction du 6° de l'article 3-1 du projet de décret qui modifie l'article 31-13 du décret du 16 août 1985 par les dispositions suivantes : « *Les trois premiers alinéas de l'article 31-13 sont remplacés par les dispositions suivantes :*
- « La saisine est recevable à réception d'un dossier complet, au sens de l'article 31-12, avant l'expiration du délai de deux mois mentionné au premier alinéa du I de l'article L. 3111-18 du code des transports. / Lorsque le dossier a été réceptionné trois jours ouvrés au moins avant le terme de ce même délai et qu'il est incomplet, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières demande qu'il soit complété / La réception du dossier complet fait l'objet d'un accusé de réception par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières, sans préjudice de la faculté dont cette dernière dispose de demander communication d'éléments d'informations additionnels utiles à l'instruction. ».*

3.3. Sur les décisions d'interdiction ou de limitation

38. Le projet de décret ne prévoit pas de modification du second alinéa de l'article 31-15 du décret du 16 août 1985, lequel dispose que : « Cette décision [d'interdiction ou de limitation de l'autorité organisatrice de transport], si elle est prise à l'occasion de la déclaration d'un nouveau service, peut s'accompagner du réexamen de plein droit des décisions portant sur les services routiers antérieurement déclarés assurant la même liaison déjà assurée par un service de l'autorité ou une liaison similaire ».
39. Toutefois l'Autorité estime que la formulation actuelle de cet article n'est ni parfaitement claire, ni satisfaisante dans la mesure où elle n'indique pas les conséquences à tirer, le cas échéant, d'un réexamen de plein droit sur les décisions d'interdiction ou de limitation existantes.
40. L'Autorité comprend de cette disposition que l'initiative du réexamen des décisions de limitation ou d'interdiction existantes appartient à l'autorité organisatrice de transport, laquelle dispose de la faculté de saisir l'Autorité, à l'occasion d'une saisine portant sur un nouveau service déclaré, non seulement d'un projet de décision de limitation ou d'interdiction de ce service, mais aussi de projets de décision modifiant des décisions de limitation ou d'interdiction antérieurement prises sur la même liaison.
41. Elle s'interroge toutefois sur la nature juridique de la décision de limitation de l'autorité organisatrice de transport prise à la suite de l'avis de l'Autorité. Si cet acte constitue une décision créatrice de droits, l'opérateur de transport routier bénéficie d'un droit acquis à concurrence des services autorisés, sous réserve que la décision ne soit pas devenue caduque en l'absence d'exploitation effective dans le délai d'un an, en application de l'article 31-6 du décret du 16 août 1985 susvisé. L'article L. 242-1 du code des relations entre le public et l'administration ne permet cependant l'abrogation d'une telle décision créatrice de droits que si elle est illégale et si elle intervient dans un délai de quatre mois suivant la prise de cette décision. Le second alinéa de l'article 31-15, qui semble permettre une abrogation d'une décision existante à tout moment, serait, dès lors, contraire à l'article L. 242-1 de ce code.
42. En revanche, si la décision de l'autorité organisatrice n'est pas créatrice de droits, elle pourrait, en application de l'article L. 243-1 du même code, être abrogée ou modifiée pour tout motif et sans condition de délai. Les décisions de limitation, en tant qu'elles autorisent des services, auraient alors un caractère précaire qui paraît peu compatible avec les investissements nécessaires à l'exploitation.
43. L'Autorité fait en outre remarquer que, dans la mesure où un service librement organisé n'ayant pas donné lieu à saisine n'a, corrélativement, pas pu faire l'objet d'une quelconque décision, le champ d'application de l'article 31-15 se limite au réexamen des décisions de limitation et d'interdiction antérieurement prises par l'autorité organisatrice sur avis conforme de l'Autorité. En conséquence, et sauf changement dans les circonstances de fait, il n'existe aucune raison permettant de penser que l'Autorité devrait, même saisie d'un projet de décision réexaminant une telle décision, modifier son analyse antérieure, sauf à procéder alors à une répartition du marché entre les différents opérateurs intéressés par la liaison en cause. Dans cette hypothèse, l'existence de cette faculté comme ses modalités d'application devraient a minima être précisées. A l'inverse, si le mécanisme de l'article 31-15 ne trouve application que dans l'hypothèse d'un changement de circonstances de fait, caractérisées par exemple par la disponibilité de nouvelles données de comptage susceptibles d'avoir une incidence sur l'appréciation de l'atteinte à l'équilibre économique du service conventionné, il serait souhaitable que le décret en fasse mention.

CONCLUSION

Sous les réserves mentionnées ci-dessus, l'Autorité émet un avis favorable sur le projet de décret relatif aux gares routières, à la codification dans le code des transports des dispositions relatives à l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières et comportant diverses dispositions en matière de transport public de personnes.

Le présent avis sera notifié à la directrice générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes du Ministère de l'économie, de l'industrie et du numérique et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 8 juin 2016.

Présents : Monsieur Pierre Cardo, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Anne Bolliet et Marie Picard ainsi que Messieurs Jean-François Bénard, Yann Pétel et Michel Savy, membres du collège.

Le Président



Pierre Cardo