

**Avis n° 19-A-15 du 29 novembre 2019  
concernant des projets de décret portant application de l'article  
L. 2151-4 du code des transports**

L'Autorité de la concurrence (commission permanente),

Vu la lettre enregistrée le 18 novembre 2019 sous le numéro 19/0076 A par laquelle le ministre de l'économie et des finances a saisi l'Autorité de la concurrence d'une demande d'avis relatif à huit projets de décret portant application de l'article L. 2151-4 du code des transports en application de l'article L. 462-2 du code de commerce ;

Vu le livre IV du code de commerce ;

Vu les autres pièces du dossier ;

La rapporteure, le rapporteur général adjoint, le commissaire du Gouvernement et les représentants du ministère chargé des transports entendus lors de la séance de l'Autorité de la concurrence du 27 novembre 2019 ;

Est d'avis de répondre à la demande présentée dans le sens des observations qui suivent :

<b>I. Constatations .....</b>	<b>3</b>
A. CONTEXTE DE L'EXTENSION DES TSN.....	3
B. LES TSN DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE .....	4
C. DESCRIPTION DES PROJETS DE DECRET SOUMIS A L'AVIS DE L'AUTORITE.....	5
<b>II. Analyse concurrentielle .....</b>	<b>6</b>
A. L'EXTENSION DES TSN A TOUTES LES ENTREPRISES DE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS .....	7
B. LE NIVEAU DE TARIF RETENU.....	7
C. LES MODALITES DE COMPENSATION .....	8
D. LE CARACTERE TRANSITOIRE DES MESURES PROPOSEES.....	9
CONCLUSION .....	10

1. Les huit projets de décret soumis pour avis à l’Autorité de la concurrence (ci-après « l’Autorité ») visent à préciser les modalités d’application de l’article 25 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, qui a complété le chapitre unique du titre V du livre Ier de la deuxième partie du code des transports par un article L. 2151-4 du code des transports ainsi rédigé : « *Des tarifs sociaux peuvent être fixés par voie réglementaire. Ils s'appliquent à certaines catégories de voyageurs ferroviaires, pour tous les services ou certaines catégories de services assurés sur le territoire national. Les régions sont consultées dans le cadre de la fixation de ces tarifs. La mise en œuvre de ces tarifs fait l'objet d'une compensation visant à couvrir l'incidence financière pour les opérateurs. Pour les services d'intérêt national et les services librement organisés, la compensation est établie par l'État et versée aux opérateurs de manière effective, transparente et non discriminatoire. Pour les services d'intérêt régional, la compensation est versée par les autorités organisatrices de transport dans le cadre du contrat de service public conclu avec l'attributaire. / Un décret précise les modalités d'application du présent article.* ».
2. Cet article étend à toutes les entreprises ferroviaires, à compter du 3 décembre 2019 dans le cadre de l’ouverture à la concurrence dans le secteur ferroviaire de voyageurs, l’obligation de mise en œuvre des différents tarifs sociaux nationaux (TSN), qui incombait jusqu’alors à SNCF Mobilités au titre, selon les cas, de dispositions législatives, réglementaires ou de décisions ministérielles et qui concernait les familles nombreuses, le billet populaire de congés annuels, les réformés et pensionnés de guerre, les accompagnateurs de personnes handicapées civiles, les enfants et accompagnateurs, les permis de visite aux tombes des militaires morts pour la patrie, les élèves, étudiants ou apprentis et l’abonnement de travail.

## **I. Constatations**

### **A. CONTEXTE DE L’EXTENSION DES TSN**

3. L’ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs est possible à partir du 3 décembre 2019, depuis l’adoption du quatrième paquet ferroviaire en décembre 2016 (directive UE 2016/2370 modifiant la directive UE 2012/34).
4. La loi pour un nouveau pacte ferroviaire précitée prévoit, pour les services conventionnés d’intérêt régional (TER), qui font l’objet de conventions de service public entre les régions et SNCF Mobilités, et pour les services conventionnés d’intérêt national, c’est-à-dire les trains d’équilibre du territoire (TET), exploités sous la dénomination Intercités, qui font l’objet d’une convention entre le ministère des transports et SNCF Mobilités :
  - la possibilité pour les autorités organisatrices (État et régions) d’ouvrir à la concurrence dès décembre 2019 ;
  - la possibilité pour les autorités organisatrices de continuer à attribuer directement jusqu’en décembre 2023 des contrats avec SNCF Mobilités, sans mise en concurrence, pour une durée maximale de 10 ans ;
  - l’obligation pour les autorités organisatrices de mettre en concurrence tout contrat attribué ou renouvelé après cette date.

5. Cette même loi prévoit par ailleurs une ouverture à la concurrence à partir de décembre 2020 (horaire de service 2021) pour les services ferroviaires librement organisés (SLO), correspondant aujourd'hui pour l'essentiel aux Trains à Grande Vitesse (TGV).
6. Pour les services ferroviaires en Ile-de-France (RER et Transilien), qui font l'objet d'une convention entre Ile-de-France Mobilités (anciennement dénommé le Syndicat des Transports d'Ile-de-France – STIF) et SNCF Mobilités, la loi pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit un calendrier spécifique tenant compte de la complexité et de la densité du réseau francilien :
  - entre 2023 et 2033 pour les lignes Transilien existantes hors RER ;
  - à partir de 2025 pour le RER E ;
  - entre 2033 et 2039 pour les RER C et D ;
  - en 2039 pour les RER A et B.

## **B. LES TSN DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE**

7. Des tarifs préférentiels, appelés « tarifs sociaux nationaux » (TSN) permettent à certains publics d'obtenir soit une réduction du trajet, soit la gratuité du voyage, soit encore de bénéficier d'abonnements préférentiels.
8. À la différence de l'ancien tarif de première nécessité pour l'électricité (TPN) et de l'ancien tarif spécial de solidarité (TSS) pour le gaz naturel, qui ont été remplacés par le chèque énergie en 2018, les TSN ne visent pas uniquement des personnes vulnérables.
9. Les TSN offrent en effet des réductions pour des catégories spécifiques de voyageurs dont les conditions d'éligibilité reposent sur des critères physiques (âge, handicap), économiques (situation professionnelle) ou familiaux (nombre d'enfants). Définis au niveau national et regroupant six tarifs occasionnels et deux abonnements, ils s'appliquent, quels que soient le jour ou l'horaire, sur l'ensemble des services réalisés par SNCF Mobilités, y compris les services d'intérêt régional, à l'exception des deux abonnements pour lesquels les régions bénéficient depuis 2017 de la liberté tarifaire qu'elles peuvent choisir d'activer.
10. Pour les TSN dont la définition repose sur une réduction en pourcentage, celle-ci est généralement calculée à partir du prix du billet de seconde classe de SNCF Mobilités. Le prix des billets mis en vente par SNCF Mobilités est encadré par le décret n° 2016-327 du 17 mars 2016 *relatif à l'organisation du transport ferroviaire de voyageurs et portant diverses dispositions relatives à la gestion financière et comptable de SNCF Mobilités*, complété par l'arrêté du 16 décembre 2011 *fixant les modalités d'application des articles 14 et 17 du cahier des charges de la Société nationale des chemins de fer français*.
11. Ces textes instaurent des tarifs de base, qui correspondent au cadre général, et des tarifs réglementés de référence (égaux à 1,4 fois le tarif de base), pour certains services (essentiellement les TGV). Ils définissent également le plafond tarifaire, fixé à 1,5 fois le tarif réglementé de référence, qui s'applique à toute liaison. Dans la limite de ce plafond, SNCF Mobilités propose le montant du plein tarif, qui fait l'objet d'une homologation par le ministère des transports.
12. Qu'il s'agisse des services librement organisés ou des services d'intérêt national, le coût supporté par SNCF Mobilités pour la mise en œuvre des TSN est intégralement compensé par l'État.

13. En ce qui concerne les services TER, ce coût est compensé à l'entreprise par les régions, ces dernières bénéficiant par ailleurs d'une dotation de l'État à cet effet depuis la décentralisation des TER, actée par la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.
14. Le calcul du coût supporté par SNCF Mobilités pour la mise en œuvre des TSN est effectué par l'entreprise selon une méthode définie en 2002 par une mission composée de l'Inspection Générale des Finances (IGF) et du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD). C'est sur cette base que SNCF Mobilités demande le remboursement des coûts supportés à l'État ou aux régions.
15. Selon la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), la méthode serait aujourd'hui archaïque puisque définie à une époque où la construction tarifaire de SNCF Mobilités était nettement moins développée qu'aujourd'hui (développement progressif depuis le début des années 2000 des méthodes de « yield management » et introduction d'offres/abonnements commerciaux sur la base d'une meilleure segmentation de la demande).
16. C'est la raison pour laquelle une mission de réflexion, composée de membres de l'IGF, du CGEDD, de l'Inspection Générale des Affaires Sociales (IGAS) et du Conseil Général des Armées (CGA), qui devrait rendre ses conclusions au 1<sup>er</sup> semestre 2020, a été mise en place à l'été 2019. Ses recommandations devraient permettre de redéfinir plus précisément le calcul du coût supporté par l'opérateur, et donc la compensation lui revenant, en intégrant également la problématique de l'ouverture à la concurrence..3

### **C. DESCRIPTION DES PROJETS DE DECRET SOUMIS A L'AVIS DE L'AUTORITE**

17. La DGITM précise que les huit projets de décret soumis à l'avis de l'Autorité ont été établis en urgence, sans attendre les conclusions de la mission de réflexion précédemment mentionnée, afin d'éviter tout vide juridique et de permettre à tous les opérateurs de proposer des TSN dès la date d'ouverture à la concurrence, pour mémoire le 3 décembre 2019 au plus tôt (pour les services TER).
18. Les huit projets de décret reconduisent à l'identique les conditions d'éligibilité et de tarif de référence pour chacune des 8 catégories visées, les tarifs étant ceux de la SNCF Mobilités, à travers un renvoi au décret de 2016 précité ou une référence aux prix des abonnements qu'elle propose :
  - le projet de décret relatif au tarif « familles nombreuses » s'adresse aux familles comprenant au minimum trois enfants n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans, permet aux ayants droit de bénéficier de réductions ;
  - le projet de décret relatif au « billet populaire de congés annuels » offre une réduction annuelle sur un billet aller-retour à une grande majorité de la population française (salariés, indépendants, en activité ou en retraite) ainsi qu'aux conjoints et enfants mineurs ;
  - le projet de décret relatif au tarif « réformés, pensionnés de guerre », destiné aux personnes réformées ou pensionnées de guerre invalides à au moins 25 % et titulaires d'une carte d'invalidité, donne droit à des réductions (et à la gratuité du voyage pour le guide des bénéficiaires invalides à 100 %) ;

- le projet de décret relatif au tarif « accompagnateurs de personnes handicapées civiles » permet aux accompagnateurs de personnes handicapées, munies d'une carte d'invalidité, de bénéficier de réductions ;
  - le projet de décret relatif au tarif « promenade d'enfants » donne droit à des réductions aux groupes d'au moins 10 personnes, n'ayant pas atteint l'âge de 15 ans, effectuant un voyage d'instruction ou un déplacement à la campagne ou en bord de mer, ainsi qu'à leurs accompagnateurs ;
  - le projet de décret relatif au « permis de visite aux tombes des militaires morts pour la patrie » accorde aux ascendants et descendants des militaires morts pour la France au cours des deux guerres mondiales, une visite annuelle entre le domicile et le lieu d'inhumation ;
  - le projet de décret relatif à « l'abonnement d'élèves, étudiants ou apprentis » permet aux ayants droit l'achat (i) de carnets mensuels offrant 9 trajets en TGV ou (ii) de cartes mensuelles ou hebdomadaires permettant la libre circulation dans les trains circulant hors ligne à grande vitesse, entre le domicile et le lieu d'étude, et
  - le projet de décret relatif à « l'abonnement de travail » (AT) permet aux salariés affiliés à la sécurité sociale ou à des régimes spéciaux d'assurance sociale, ainsi qu'aux apprentis rémunérés des professions manuelles, de bénéficier d'un abonnement pour les trajets (ne pouvant excéder 75 km) entre leur domicile et leur lieu de travail.
19. Alors que l'article 25 de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire dispose que les modalités des mesures instaurées (TSN et compensation) doivent être précisées par décret, les projets de décret ne donnent aucune information concernant les modalités de calcul de la compensation du coût supporté par les opérateurs. Selon la DGITM, il doit en être inféré que la compensation devrait être calculée en appliquant la méthode existant aujourd'hui, bien qu'imparfaite. Aucune information n'est par ailleurs donnée concernant les modalités pratiques de compensation (fréquence, par exemple).

## II. Analyse concurrentielle

20. À titre liminaire, comme l'Autorité l'a déjà souligné dans différents avis, notamment l'avis n° [13-A-13](#) du 24 juillet 2013 concernant un projet de décret relatif aux tarifs sociaux du gaz et de l'électricité, « *il n'existe pas d'incompatibilité entre la mise en place de mécanismes sociaux visant à protéger certains consommateurs jugés plus vulnérables d'une part, et l'application du droit de la concurrence d'autre part. Ainsi, dans certains secteurs d'activité, l'intervention des pouvoirs publics peut être justifiée, dès lors qu'elle vise à corriger une défaillance du marché et à remplir un objectif d'intérêt général* ».
21. Au cas présent, les catégories de publics visées sont néanmoins très disparates et, pour leur majorité, ne ciblent pas des populations à faible revenu. En outre, en ce qui concerne certains TSN, comme notamment le TSN « familles nombreuses » ou le TSN « abonnement travail », il pourrait être légitime de s'interroger sur l'existence d'une défaillance de marché a priori, dans la mesure où la politique commerciale des opérateurs pourrait spontanément proposer des réductions afin d'inciter ces familles à prendre le train. Dans certains cas, compenser des tarifs sociaux pourrait créer un effet d'aubaine pour les opérateurs. Néanmoins, les délais impartis pour rendre cet avis ne permettent pas d'approfondir la question.

22. Ainsi, dans la mesure où l’Autorité ne se prononcera pas sur le choix des publics visés par les tarifs sociaux, les enjeux concurrentiels qui pourraient être abordés concernent l’égalité de traitement entre opérateurs, tant au niveau du tarif imposé que des modalités de compensation.
23. En effet, comme le Conseil puis l’Autorité de la concurrence l’ont mentionné à plusieurs reprises (voir notamment l’avis précité, ainsi que les avis n° [05-A-08](#) du 31 mars 2005 *concernant la mise en place d’un service bancaire de base* et n° [11-A-10](#) du 29 juin 2011 *concernant la mise en place d’un tarif social pour l’accès Internet haut débit*), quels que soient les modes d’attribution et de financement retenus, les dispositifs sociaux doivent introduire le moins de distorsions de concurrence possible.

**A. L’EXTENSION DES TSN A TOUTES LES ENTREPRISES DE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS**

24. Dans l’avis n° [12-A-03](#) concernant un projet de décret relatif à l’automatisation de la procédure d’attribution des tarifs sociaux du gaz et de l’électricité, l’Autorité s’est prononcée sans ambiguïté. Elle a indiqué que *« le fait que le Tarif de première nécessité (TPN) de l’électricité ne puisse pas être proposé par les fournisseurs alternatifs soulève, lui, de vraies difficultés au regard de la concurrence, dans un contexte où l’ouverture à la concurrence du marché français de l’électricité peine à se concrétiser »*. L’Autorité jugeait que le fait de réserver aux seuls fournisseurs historiques le soin de proposer le TPN était un frein significatif au développement des fournisseurs alternatifs sur le marché de la fourniture d’électricité. Par conséquent, l’Autorité s’est montrée favorable à l’extension des TPN à tous les fournisseurs dans son avis n° 13-A-13 précité.
25. De même, l’Autorité juge nécessaire la généralisation des TSN à l’ensemble des entreprises de transport ferroviaire afin de ne pas introduire de distorsions de concurrence.
26. En effet, un concurrent de la SNCF sur une même destination, même si son service n’est pas totalement équivalent (notamment en termes de qualité ou de confort) sera désavantagé s’il ne peut proposer le TSN aux mêmes conditions. En outre, il est nécessaire que les entreprises qui souhaitent répondre à un appel d’offres puissent toutes proposer le TSN et en obtenir compensation. Cela veut dire que les entreprises doivent être dûment informées des conditions de fixation des TSN et de leurs modalités de compensation au moment de la préparation de leurs réponses aux appels d’offres, afin d’éviter toute barrière à l’entrée.

**B. LE NIVEAU DE TARIF RETENU**

27. Les projets de décret prévoient que le tarif social sera calculé sur une base identique pour tous les opérateurs.
28. À titre liminaire, l’Autorité souligne que la rédaction actuelle des projets de décret manque de clarté. Un tarif social pourrait en effet être défini par une réduction identique en montant absolu applicable au plein tarif de chaque opérateur, par un pourcentage de réduction commun par rapport à ce plein tarif ou encore par un prix commun après réduction.

29. À cet égard, une première lecture des projets de décret pourrait laisser penser que n'est défini qu'un montant de réduction en valeur absolue, identique pour tous les opérateurs et défini à partir du tarif de référence SNCF Mobilités, qui s'appliquera ensuite au plein tarif librement choisi par chaque opérateur.
30. Or, selon la DGITM, il faudrait en réalité comprendre que le texte prévoit le prix du billet TSN payé in fine par l'usager, quel que soit l'opérateur choisi.
31. Ces deux interprétations conduisent à une méthode différente de tarification, et à des montants différents de réduction effectivement supportés par les opérateurs par rapport à leur plein tarif. Force est de constater que les projets de décret gagneraient à être explicites, afin d'éviter toute ambiguïté sur un élément central à la fois pour apprécier les incitations ou les risques de distorsion de concurrence causés par les TSN et leurs modalités de compensation.
32. Par ailleurs, les décrets prennent, pour calculer les réductions accordées aux usagers ainsi que le tarif social final, les tarifs de base, les tarifs de référence et les tarifs homologués de SNCF Mobilités tels que présentés aux paragraphes 10 et 11 et, lorsqu'il s'agit d'un abonnement, le tarif de l'abonnement de SNCF Mobilités du 2 décembre 2019 corrigé de l'inflation. Si l'administration procède ainsi par souci de simplicité, la référence aux tarifs de l'opérateur aujourd'hui en monopole est susceptible de poser des difficultés.
33. En termes d'affichage, il paraît paradoxal, dans le cadre même de l'ouverture à la concurrence, de faire référence aux tarifs de l'opérateur aujourd'hui en monopole pour définir le prix qui devra être pratiqué par les nouveaux entrants. Ceci vaut d'autant plus que le décret ne prévoit pas la publication actualisée des différents tarifs, notamment en ce qui concerne les tarifs homologués pour lesquels il n'existe pas d'arrêté, obligeant ainsi les opérateurs à rechercher ces différents tarifs sur le site de SNCF Mobilités dans les conditions générales de vente, comme la DGITM l'a confirmé en séance.
34. Ensuite, dans les cas où le TSN est calculé sur le tarif proposé par SNCF Mobilités et homologué par l'État, il existe un risque de vide juridique potentiel puisque, si la SNCF n'est plus présente sur une liaison, il n'y aura par définition plus de prix de référence pour calculer le tarif du TSN.
35. Enfin, en raison du délai particulièrement restreint dont elle a disposé, l'Autorité n'est pas en mesure de s'assurer qu'il n'existe pas, en raison de la complexité des grilles de tarifs de SNCF Mobilités et du fait que cette dernière garde une marge d'initiative dans le niveau des pleins tarifs qu'elle propose à homologation, d'autres effets potentiellement anticoncurrentiels résultant de la méthode de tarification choisie.

### **C. LES MODALITES DE COMPENSATION**

36. Aucune disposition des projets de décret ne vient préciser les modalités de compensation, bien que la loi prévoie un décret pour préciser l'ensemble de l'article 25, y compris la partie concernant les compensations. Or, les modalités de compensation (périmètre et modalités de remboursement) sont cruciales tant pour l'analyse des incitations que le dispositif peut créer chez les opérateurs que pour celle de ses conséquences concurrentielles.
37. Il existe dans ces conditions une insécurité juridique pour les nouveaux entrants qui ne peuvent pas savoir s'ils seront compensés par rapport à leurs propres tarifs de seconde classe ou par rapport aux tarifs de la SNCF.

38. Or, notamment, dans le cas du calcul de la compensation à partir du prix homologué et donc fixé par la SNCF par rapport à ses propres coûts d'équilibre, un avantage certain est susceptible d'exister pour la SNCF, qui sera la seule à être assurée de voir ses coûts intégralement compensés.
39. Par ailleurs, l'absence de précision dans le décret laisse subsister une ambiguïté concernant le caractère intégral ou non de la compensation versée par les régions, alors même qu'il est prévu par l'article 3 du règlement n° 1370/2007 que « *l'autorité compétente octroie aux opérateurs de services publics une compensation pour l'incidence financière nette, positive ou négative, sur les coûts et les recettes occasionnés par le respect des obligations tarifaires établies au travers de règles générales, de manière à éviter toute surcompensation, et ce nonobstant le droit qu'ont les autorités compétentes d'intégrer des obligations de service public fixant des tarifs maximaux dans les contrats de service public.* ».
40. La question de savoir si les coûts engagés seront, concrètement, compensés intégralement et dans les mêmes conditions pour les nouveaux entrants et pour l'opérateur historique est à cet égard centrale pour apprécier les projets de décrets soumis à l'avis de l'Autorité d'un point de vue concurrentiel. Elle est à ce jour sans réponse.
41. Ainsi, en raison des incertitudes sur les modalités effectives de compensation, l'Autorité n'est pas en mesure d'évaluer clairement les effets potentiels de distorsion de concurrence entre opérateurs induits par la compensation des TSN, ni d'estimer les conséquences que le silence des décrets pourra avoir sur les appels d'offres qui seront organisés dans les semaines et mois à venir.

#### **D. LE CARACTERE TRANSITOIRE DES MESURES PROPOSEES**

42. La DGITM, consciente des difficultés soulevées, a indiqué en séance que le gouvernement considère ces mesures comme transitoires. Elle précise que ces dernières ont été prises dans l'urgence afin de ne pas créer de vide juridique, sans attendre le rapport de la mission de réflexion précitée, qui doit rendre ses conclusions avant l'été 2020.
43. La DGITM précise que le calendrier prévu pour l'ouverture à la concurrence n'est pas incompatible avec ces délais, même en ce qui concerne les TER. En effet, selon elle, les régions les plus avancées ont lancé début 2019 les démarches pour initier des appels d'offres (avis de pré-information notamment), mais les délais incompressibles liés à la rédaction du cahier des charges puis à la conduite des appels d'offres conduiront à ce que l'arrivée éventuelle de nouveaux entrants n'ait lieu qu'à partir de 2022.
44. Il paraît néanmoins préjudiciable de laisser les régions et les opérateurs dans l'ignorance des modalités concrètes de compensation et dans l'incertitude sur le calendrier d'une éventuelle révision des méthodes de tarification des TSN, alors que certaines d'entre elles sont en train de rédiger leurs appels d'offres et que les opérateurs vont bientôt pouvoir se positionner. Pour les nouveaux entrants ces incertitudes sur des données économiques importantes peuvent constituer une barrière à l'entrée.

## CONCLUSION

45. En raison des délais impartis et du manque d'information dont elle dispose, l'Autorité n'a pas les éléments nécessaires pour se prononcer, au regard des règles de concurrences, sur les projets de décret.
46. Elle ne peut que souligner le manque de clarté concernant le calcul de certains TSN, ainsi que l'absence d'éléments sur certains tarifs de référence et sur les modalités de compensation, alors que ces précisions sont cruciales pour l'analyse concurrentielle.
47. Dans l'attente des nouveaux projets de décret qui, selon le gouvernement, seront adoptés lorsque la mission de réflexion précitée aura rendu ses conclusions relatives à la construction des TSN et aux modalités de compensation, et afin de limiter les incertitudes, l'Autorité ne peut que recommander que les mesures adoptées soient explicitement présentées comme transitoires et que les nouveaux textes comblant les vides juridiques soient adoptés le plus rapidement possible.

Délibéré sur le rapport oral de Mme Laure Meyssonier, rapporteure, et l'intervention de M. Umberto Berkani, rapporteur général adjoint, par Mme Irène Luc, vice-présidente, présidente de séance, M. Emmanuel Combe et M. Henri Piffaut, vice-présidents.

La secrétaire de séance,

La présidente de séance,

Claire Villeval

Irène Luc

---