

Club parlementaire sur la mobilité et le transport durables présidé par Yanick PATERNOTTE et Jean GAUBERT

## LA CONTRIBUTION DU FRET FERROVIAIRE À LA MOBILITÉ DES MARCHANDISES EN FRANCE ET EN EUROPE

### I. LE POINT DE VUE D'UN UNIVERSITAIRE

Yves CROZET

Professeur à l'Université Lyon2, président de l'Observatoire Energie Environnement des Transports

Concernant le fret ferroviaire, j'ai une bonne nouvelle et deux mauvaises.

- La bonne nouvelle c'est que, le fret ferroviaire peut faire en France beaucoup mieux que ce qu'il fait actuellement. Il y a 10 ans le Ministre JC Gayssot nous promettait pour bientôt 100 milliards de t/k ; aujourd'hui nous sommes tombés à 40 milliards de t/k, et même moins, donc évidemment on peut mieux faire. Les Allemands étaient à 70 au début des années 2000, ils sont passés à 110 en 2008 mais ont régressé depuis avec la crise.
- Premier constat : fret-SNCF ne pourra seul relever le gant du fait de son organisation, de ses lourdeurs, de ses capacités et de son histoire. Le business de base doit être totalement repensé. Les plans successifs de redressement du fret n'ont jamais eu les effets positifs escomptés malgré la qualité des diagnostics et des responsables. C'est donc que la maladie est grave, voire mortelle.
- La seconde mauvaise nouvelle c'est que, même si on avait des opérateurs privés plus nombreux ou si Fret-SNCF était entièrement restructuré, le fret ferroviaire ne remplacerait jamais la route. Annoncer que tel ou tel plan fret va réduire le nombre de poids lourds sur les routes, c'est prendre ses désirs d'automobiliste pour des réalités. Dans un pays démocratique où la consommation est variée on ne peut pas utiliser uniquement le rail car les axes sont limités. La route c'est la vitesse à 360 degrés. En outre, les camions vont devenir de plus en plus légitimes (ils vont payer les péages, la vitesse

**« Le fret ferroviaire peut faire beaucoup mieux que ce qu'il fait actuellement. Mais il ne remplacera jamais la route. »**

des voitures va être alignée sur celle des poids lourds car ils sont plus utiles). Le fret ferroviaire doit faire beaucoup mieux mais ne pensons pas qu'on va se débarrasser des poids lourds.

L'actuel Grenelle « fret ferroviaire » reflète une approche très polique. Pour réguler le trafic routier, il vaut mieux mettre en place des réglementations, des taxes carbone, ou autres plutôt que de parler du fret ferroviaire. Quand Jean-Louis BORLOO annonce que la part modale du fret ferroviaire (+ voie d'eau) dans le transport de marchandises va **passer de 15 à 22% d'ici 2020, c'est impossible**. En Allemagne, la part du ferroviaire n'a augmenté que de 2% en dix ans alors que les TK ferroviaires ont augmenté de plus de 50%. De façon générale, remarquons la singularité du fret ferroviaire (et des ports). En France, l'ouverture à la concurrence et la déréglementation a été favorable aux grands opérateurs historiques qui en ont largement profité pour renforcer leurs positions (EDF, France-Télécom, GDF, Air France...). Mais le fret ferroviaire, et les ports, sont deux échecs qui sont d'ailleurs liés (en Allemagne, le fret de la DB bénéficie du développement du port de Hambourg et du rachat du fret ferroviaire hollandais très lié à Rotterdam).

Dans la qualité de service, des progrès sont possibles et nécessaires sur le rail (trains plus longs, etc.). Sur le court terme, il faudrait pousser à s'améliorer avec les infrastructures existantes et après, en cas de réussite, proposer davantage de moyens. Bien sûr le contournement ferroviaire de Lyon doit être réalisé, mais si on prend l'exemple du Lyon-Turin ferroviaire, j'aurai tendance à penser qu'il faut d'abord voir ce qu'on peut faire avec l'ancien tunnel refait au gabarit européen avant d'en faire un nouveau qui coûterait 15 milliards d'euros. Dans le même temps, je ne suis pas contre une réglementation lourde pour les poids lourds sur la longue distance. En échange il faut un service de route roulante qui fonctionne. Il faut aussi de nouveaux opérateurs pour un service ferroviaire de qualité.

Il nous faut constater qu'il existe un couplage économique, une élasticité qui fait que quand le niveau de vie s'élève, la mobilité s'élève. La mobilité augmente encore plus pour la tonne/km que pour le passager/km. Le dernier rapport de l'agence européenne pour l'environnement de mars 2009 montre que le trafic de voitures en France, Allemagne, Grande-Bretagne reste stable depuis 7/8 ans. Le trafic de marchandises, lui, augmente avec le PIB voire plus. La politique française, sans le dire explicitement, a toujours donné la priorité aux voyageurs sur les rails et aux marchandises sur les routes. Cela est fait pour donner de la place aux camions car qu'on le veuille ou non, l'utilité de l'utilitaire est supérieure à l'utilité de la voiture particulière. Ainsi, le péage urbain à Londres a engendré une baisse du trafic VP mais la stabilité complète du trafic d'utilitaires. Pour les voyageurs, ce qui donne de la vitesse aujourd'hui c'est le rail. Toutes les grandes villes demandent des TGV. L'investissement dans le ferroviaire est donc très important.

#### Le fret ferroviaire en France : quelques chiffres

##### Une décroissance ininterrompue :

- en 2008 107 millions de trains/kms ont été transportés contre 82.6 millions en 2009, soit une baisse de 29% du trafic !
- Il y a une décroissance presque ininterrompue du fret ferroviaire en France depuis 1975. La crise a fait franchir un pas vers le bas d'environ 25%. En 2010 en France, il circule deux fois moins de trains de fret qu'en 2000.
- Cette baisse n'est pas inéluctable et la situation est très différente dans d'autres pays européens : l'Allemagne a augmenté son trafic sans discontinuer depuis 2000. C'est également le cas pour la Grande-Bretagne.

##### Une montée rapide de la concurrence :

- La part des nouvelles entreprises, dites alternatives, est passée de 7% en 2008 à 12.5% en 2009 et même 14,5% si on considère les chiffres de décembre 2009.
- En 3 ans cette part est donc passée de 0% à 12.5%. En Allemagne, les entreprises alternatives représentent une part de marché entre 20 et 25 %.

**Le prochain déjeuner Hermès avec :**

**Pierre MONGIN**, président de la RATP et **Christian de PORTZAMPARC**, architecte, prix Pritzker 1994

Mercredi 28 avril

**« Les transports en commun : comment favoriser leur intégration à l'espace urbain ? »**

## II. LE POINT DE VUE DE RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Hervé de TREGLODE

Directeur général adjoint de RFF, responsable du pôle clients et services

Gagner en productivité est une nécessité absolue. Pour cela, il faut massifier, car le transport ferroviaire de fret est à rendements croissants (un train deux fois plus lourd permet d'acheminer une tonne à un prix moindre de 20%). Il faut donc des trains aussi massifs que possible et roulant sur des distances aussi longues que possible. D'où l'importance du marché européen.

S'agissant des wagons isolés, les plus difficiles à gérer, le gouvernement a cent fois raison de favoriser la création d'opérateurs de fret de proximité (OPF), indépendants de la SNCF. Trois sont sur le point d'être créés (sur le port de la Rochelle, dans le Morvan et en Auvergne). 24 initiatives allant dans ce sens sont actuellement recensées partout en France (impliquant la SNCF, des chargeurs, des industriels, des CCI, des ports, etc.). L'idée de ces OPF et la croyance en leur succès interviennent après avoir observé ce qui se fait aux États-Unis et en Allemagne avec les *short lines* (lignes de petite taille qui équilibrent l'ensemble du réseau).

**« Le transport ferroviaire de fret est à rendements croissants. Il faut donc des trains aussi massifs que possible et roulant sur des distances aussi longues que possible. D'où l'importance du marché européen. »**

RFF s'est vu confier trois missions principales :

1. **Rénover et moderniser le réseau.** Aujourd'hui le réseau n'est pas en bon état.

Il y a trois ans est intervenue la décision de faire un gros effort financier pour remédier à cela : c'est le programme de renouvellement. Il existe également un important programme de développement. Ainsi, en 2010, 3,5 milliards d'euros d'investissements vont être dépensés et l'on est sur une pente croissante. C'est une somme considérable qui peut parfois même provoquer des problèmes techniques (comme la fourniture par l'industrie du matériel nécessaire pour rénover les lignes, etc.)

2. **Améliorer la qualité des sillons et des circulations.**

La mission de répartir les capacités d'infrastructure est nouvelle et a été confiée à RFF par décret. Il s'agit de tracer des sillons et de les vendre. Les entreprises alternatives de fret, en particulier, considèrent aujourd'hui cette offre comme de qualité insuffisante ; elles mettent en avant ce facteur comme une gêne pour leur croissance, importante au demeurant puisqu'elle a été de 40% entre



décembre 2008 et décembre 2009. Le sillonnage, lorsqu'il est vendu, ne doit pas être annulé pour cause de travaux ou autres. Il nous faut sur ce point offrir à nos clients une garantie de stabilité. Chaque année, en avril, RFF reçoit environ 40 000 demandes de sillonnages pour l'année d'après. Sur cette mission, nous avons une difficulté organisationnelle : sur 500 horairistes gérant les sillonnages, 100 seulement dépendent à ce jour de RFF, 400 de la SNCF. Les agents de la SNCF sont placés au sein de la direction de la circulation ferroviaire créée en décembre 2009 par la loi ORTF (Loi relative à l'Organisation et à Régulation des Transports Ferroviaires). Cette loi a créé la l'ARAF (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires) ; elle prévoit l'obligation de créer au sein de la SNCF une direction indépendante chargée de la gestion des circulations (14 200 agents). La DCF (Direction des Circulations Ferroviaires) est au service de RFF. La Commission européenne s'est interrogée, il est vrai, sur cette organisation.

**3. Faciliter l'accès au réseau pour les entreprises alternatives.** Aujourd'hui on en compte environ dix, auxquelles il faut ajouter les candidats autorisés (collectivités territoriales, ports...)

### III. SYNTHÈSE DES QUESTIONS DES PARLEMENTAIRES

#### **Yanick PATERNOTTE**

La compensation intervient sur les péages réels. Nous avons perdu près de 25% de t/km. Cela se ressent-il sur la compensation ?

#### **Hervé de TREGLODE**

Oui. L'État devrait verser l'autre part en 2011 directement aux entreprises ferroviaires.

#### **Philippe MEUNIER, député du Rhône**

Quand vous n'aurez plus cette compensation de l'État, quel sera l'impact sur la clientèle ?

#### **Hervé de TREGLODE**

La subvention sera versée jusqu'en 2015. Ensuite, elle diminuera en fonction de l'amélioration de la qualité du sillonnage, et parallèlement, le péage augmentera.

#### **Philippe MEUNIER**

Les clients vont-ils suivre ?

#### **Hervé DE TREGLODE**

L'augmentation se fera progressivement, en fonction de l'amélioration de la qualité des sillonnages et de la productivité des entreprises ferroviaires. Il faut comprendre ce qu'est le coût marginal. Aujourd'hui chaque train de fret coûte de l'argent à la collectivité, ce qui n'est pas normal. La Commission européenne a raison en demandant de faire payer au moins le coût marginal. Mais il faut y aller progressivement.

#### **Maximilien ROUER**

Quelle est la sensibilité des clients à ce surcoût de 2.3€ par t/km ? Cela représente-t-il une somme marginale ou significative pour eux ?

#### **Jean-Louis LEONARD, député de Charente-Maritime**

Que représente le péage par rapport au prix de la tonne transportée au km ?

#### **Hervé de TREGLODE**

Il est difficile de dire quelle est la part du péage dans le prix. Car RFF ne connaît pas les prix de la tonne-kilomètre : les entreprises ferroviaires sont évidemment très discrètes sur leur prix ; elles s'accusent mutuellement de dumping (l'une d'entre elles a d'ailleurs saisi l'autorité de la concurrence). Ce péage de 2 euros représente très approximativement 15 ou 20% des prix pour le fret environ. L'économie du secteur n'est évidemment pas saine avec un niveau si bas du péage mais RFF est néanmoins favorable au maintien d'un péage bas pour le moment, tant que le redressement du secteur n'est pas affirmé.

#### **Jean-Louis LEONARD**

Quelle est la capacité réelle de RFF et de la SNCF à organiser des corridors de fret (si on prend en compte l'expérience menée sur le ferroutage qui a des difficultés à voir le jour et qui est financée par la recherche française) ?

#### **Hervé de TREGLODE**

Les autoroutes ferroviaires sont un enjeu important de l'Engagement national pour le fret ferroviaire. Deux sont en fonctionnement actuellement : une de 1000 kms entre Perpignan et Bettembourg (Luxembourg), et une expérimentale, l'Alpine, qui sert à tester le fonctionnement et la clientèle, mais dont le tracé est trop court pour être économiquement intéressante. La première a de bons résultats puisqu'on

#### **Les engagements de RFF :**

1/ Qualité de service

2/ Maintien au même niveau des péages du fret jusqu'en 2015 (l'un des plus bas d'Europe : 2 € par t/k, contre 3 € en Allemagne et 10 € en Pologne). Dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire du 16 septembre 2009, il a été dit que pour favoriser le redressement du fret ferroviaire en France ce niveau de péage, à l'inflation des coûts près, serait maintenu jusqu'en 2015. Pour ne pas sous-tarifier le coût marginal que les économistes ont estimé à 4.30 € et à la demande de l'UE, la différence est prise en charge par l'Etat. En 2010, RFF reçoit ainsi environ 260 millions d'euros visibles dans la loi de finance (compensation fret).

3/ Ouvrir le réseau ferré

4/ Appliquer l'Engagement national pour le fret ferroviaire

enregistre un taux d'occupation de 75%. Mais l'équilibre économique est fragile. La clé du succès est le taux d'occupation du train qui doit être d'au moins 75 ou 80%. Deux autres projets sont en préparation : l'autoroute ferroviaire Atlantique prévue pour 2011 (cf. carte), et une autre dont le tracé relierait les régions Nord-Pas-de-Calais/Lorraine/Rhône-Alpes et qui est à l'étude. La technique utilisée est le wagon Modalohr, qui s'est révélée être la plus performante pour le moment ; ce wagon est malheureusement assez cher.

#### **Philippe MEUNIER**

Concernant l'augmentation des coûts, peut-on la compenser par un gain de productivité ?

#### **Hervé de TREGLODE**

Concernant la productivité, il faut savoir qu'un train deux fois plus lourd permet de baisser les coûts de 20%. Les trains sont trop légers aujourd'hui, mais la productivité peut s'accroître rapidement. Au niveau de la compétitivité, les résultats d'aujourd'hui sont médiocres. Les nouvelles entreprises ne sont pas allées sur le créneau du wagon isolé, qui est trop difficile, et lui ont préféré le créneau du train long et lourd. Si l'on observe la longueur des trajets moyens des entreprises alternatives, on constate donc qu'il est en moyenne plus important que celui de la SNCF.

#### **Michel LEJEUNE, député de Seine-Maritime**

Aujourd'hui la vitesse moyenne du fret est de 15 km/h. Peut-on faire mieux ?

#### **Hervé de TREGLODE**

La vitesse moyenne est de 60 km/h pour les trajets supérieurs à 100 kilomètres. Quand nous vendons un sillonnage qui va de A à B et que l'entreprise signale qu'elle va s'arrêter X temps à tel endroit, tout en indiquant vouloir partir à telle heure et arriver à telle autre, nous prenons ces deux horaires et calculons la vitesse, y compris les arrêts demandés : cela donne 60 km/h. On arrive à 15% si l'on considère le passage des trains dans des triages et les acheminements terminaux, mais cela n'est pas ce que vend RFF.

#### **Jean-Louis LEONARD**

La vitesse à 15 km/h est invendable ! Le client veut livrer à tel moment sur la base des 60 km/h, mais on constate ensuite que la vraie vitesse moyenne est due à un exploitant extérieur qui n'est pas RFF.

#### **Hervé de TREGLODE**

Les priorités des clients ne sont pas forcément toutes les mêmes. Ça peut être la vitesse, mais aussi le prix, etc. Il y a des marchés très différents. Pour la sidérurgie par exemple, dans certains cas le temps de livraison peut être plus long car la marchandise sert à alimenter les stocks : en ce cas, la principale qualité demandée est la livraison à la date convenue.

#### **Marianne DUBOIS, députée du Loiret**

Une augmentation du prix régulière et modérée ne sera-t-elle pas mieux acceptée qu'une augmentation subite ?

#### **Hervé de TREGLODE**

Elle ne sera pas subite. Il a été prévu par le directeur de cabinet du Ministre que la baisse de la subvention après 2015 sera parallèle à l'amélioration de productivité due à l'amélioration de la qualité. Il n'a jamais été dit que cette baisse serait brutale. Le péage est public en France, il est publié

chaque année par arrêté ministériel (après proposition faite par le conseil d'administration de RFF et validation par l'État). Cette année, les choses changeront puisque l'autorité de régulation va se mettre en place, et la loi du 8 décembre dit que le régulateur doit donner un avis conforme. Donc, ce sont trois « personnes » qui vont devoir approuver ensemble le tarif chaque année.

#### **Yanick PATERNOTTE**

Du point de vue de la performance, certains entrants disent qu'ils ont acquis les sillons six mois à l'avance et qu'au dernier moment on les informe qu'il y aura une plage travaux incompressible. Dans ce pays, pour des raisons sociales on ne fait pas toujours tous les investissements, mais la gestion des sillons utilise une informatique qui n'est pas très performante. N'y aurait-il pas des gains de productivité, d'efficacité en ayant des logiciels à efficacité supérieure?

#### **Hervé de TREGLODE**

La modernisation de l'allocation de capacité, c'est l'objet du projet Plateforme commerciale de RFF. L'aspect informatique de ce projet est de grande importance. Le système utilisé aujourd'hui à la SNCF est très ancien, il a été développé dans les années 80/85. RFF a acheté une licence pour un nouveau logiciel, développé par une société allemande. Ce nouveau logiciel devrait être opérationnel en juin 2010. Grâce à celui-ci, nous pouvons facilement faire apparaître les difficultés sur un sillon et intervenir au plus vite.

#### **René BEAUMONT**

Y a-t-il des pénalités prévues lorsque l'engagement sur les sillons n'est pas honoré ?

#### **Hervé de TREGLODE**

Concernant les pénalités, RFF a retenu une proposition appelée "sillon garanti" : désormais quand un sillon-jour sera annulé, nous en redonnerons un autre à plus ou moins deux heures. Cette proposition à été

retenue dans l'ENFF. D'ailleurs, le président de la République avait dénoncé le fait que des sillons soient annulés au dernier moment sans de « lourdes pénalités » pour les fautifs. Nous sommes en train de négocier avec les premiers clients des systèmes de bonus-malus. Si les travaux ont lieu à la dernière minute, il paraît juste que les auteurs des travaux, parfois indispensables, en supportent les conséquences financières.

#### **Yanick PATERNOTTE**

C'est important : une des grandes récriminations des nouveaux entrants concerne les problèmes de sûreté, de travaux et le fait qu'il n'y ait pas de plan B, ils veulent donc une solution, même de dernière minute. Ceci implique de penser à la solution dès la création du sillon.

#### **René BEAUMONT**

Quelle est la part de réseaux bloqués par les travaux ? Et en 2015 ?

#### **Hervé de TREGLODE**

Il n'y a pas de pourcentage précis. C'est impossible à évaluer. Ce qu'il faut, c'est que les travaux soient placés dans des « fenêtres de disponibilité » qui soient connues plusieurs années à l'avance. Ainsi RFF pourra-t-il tracer des sillons de qualité.

#### **Yanick PATERNOTTE**

Pour conclure, on peut dire qu'un problème de mobilité durable se pose en France. Il faut la mixité des usages. Il n'y a pas de réponse unique pour le déplacement des marchandises et des hommes : la solution c'est la multi-modalité. Il faut des additions, des échanges, les plateformes multimodales (ça a été dit pour les ports) : la flexibilité l'emportera toujours (c'est pour cette raison que la route l'emporte sur le fret). Il faut faire preuve d'imagination, surtout lors de la construction des infrastructures nouvelles (comme les tramways-fret, cargo-ports à Lyon, etc.) mais il faut privilégier les investissements favorisant la mixité des usages sinon il y aura toujours plus de camions.

## SOIXANTE-HUIT PARLEMENTAIRES DÉJÀ MEMBRES : REJOIGNEZ LE CLUB HERMÈS

### CINQUANTE-HUIT DÉPUTÉS

**Yanick PATERNOTTE**  
Député du Val-d'Oise

**Jean GAUBERT**  
Député des Côtes-d'Armor

**Jean-Claude BEAULIEU**  
Député de la Charente-Maritime

**Jerôme BIGNON**  
Député de la Somme

**Roland BLUM**  
Député des Bouches-du-Rhône

**Philippe BOËNNEC**  
Député de la Loire-Atlantique

**Christophe BOUILLON**  
Député de la Seine-Maritime

**Loïc BOUVARD**  
Député du Morbihan

**Françoise BRANGET**  
Députée du Doubs

**Françoise BRIAND**  
Députée de l'Essonne

**André CHASSAIGNE**  
Député du Puy-de-Dôme

**Claude DARCIAUX**  
Député de la Côte-d'Or

**Lucien DEGAUCHY**  
Député de l'Oise

**Patrice DEBRAY**  
Député de la Haute-Saône

**Stéphane DEMILLY**  
Député de la Somme

**Laure de la RAUDIÈRE**  
Députée de l'Eure-et-Loir

**Yves DURAND**  
Député du Nord

**Odette DURIEZ**  
Députée du Pas-de-Calais

**Philippe DURON**  
Député du Calvados

**André FLAJOLET**  
Député du Pas-de-Calais

**Pierre FORGUES**  
Député des Hautes-Pyrénées

**Valérie FOURNEYRON**  
Députée de la Seine-Maritime

**Marc FRANCINA**  
Député de la Haute-Savoie

**Guillaume GAROT**  
Député de la Mayenne

**Claude GATIGNOL**  
Député de la Manche

**Catherine GENISSON**  
Députée du Pas de Calais

**Alain GEST**  
Député de la Somme

**Marc GOUA**  
Député de Maine et Loire

**Louis GUEDON**  
Député de la Vendée

**Christian JACOB**  
Député de la Seine-et-Marne

**Denis JACQUAT**  
Député de la Moselle

**Marietta KARAMANLI**  
Députée de la Sarthe

**Jacques KOSSOWSKI**  
Député des Hauts-de-Seine

**Michel LEJEUNE**  
Député de la Seine-Maritime

**Annick LEPETIT**  
Député de Paris

**Bernard LESTERLIN**  
Député de l'Allier

**François LONCLE**  
Député de l'Eure

**François LOOS**  
Député du Bas-Rhin

**Lionnel LUCA**  
Député des Alpes-Maritimes

**Jean-René MARSAC**  
Député d'Ille-et-Vilaine

**Patrice MARTIN-LALANDE**  
Député du Loir-et-Cher

**Jean-Philippe MAURER**  
Député du Bas-Rhin

**Philippe MEUNIER**  
Député du Rhône

**Henri NAYROU**  
Député de l'Ariège

**Jean-Pierre NICOLAS**  
Député de l'Eure

**Daniel PAUL**  
Député de la Seine-Maritime

**Christophe PRIOU**  
Député de la Loire-Atlantique

**Jean PRORIOL**  
Député de la Haute-Loire

**Didier QUENTIN**  
Député de la Charente-Maritime

**Jean-Luc REITZER**  
Député du Haut-Rhin

**Jacques REMILLER**  
Député de l'Isère

**Marcel ROGEMONT**  
Député d'Ille et Vilaine

**François de RUGY**  
Député de la Loire-Atlantique

**Philippe TOURTELIER**  
Député d'Ille-et-Vilaine

**Alfred TRASSY-PAILLOGUES**  
Député de la Seine-Maritime

**Jean-Michel VILLAUME**  
Député de la Haute-Saône

**Jean-Claude VIOLLET**  
Député de la Charente

**André WOJCIECHOWSKI**  
Député de la Moselle

### DIX SÉNATEURS

**René BEAUMONT**  
Sénateur de la Saône et Loire

**Claude BIWER**  
Sénateur de la Meuse

**Marcel DENEUX**  
Sénateur de la Somme

**Pierre HERISSON**  
Sénateur de la Haute-Savoie

**Yves KRATTINGER**  
Sénateur de la Haute-Saône

**Fabienne KELLER**  
Sénateur du Bas-Rhin

**Gérard LONGUET**  
Sénateur de la Meuse

**Louis NEGRE**  
Sénateur des Alpes-Maritimes

**Jackie PIERRE**  
Sénateur des Vosges

**Paul RAOULT**  
Sénateur du Nord