



Gonesse, le 7 novembre 2016

**Lettre ouverte de M. Jean-Pierre Blazy,
député du territoire de Roissy-Charles-de-Gaulle, Maire de Gonesse**

à

M. David Binks,
Président de FedEx Express Europe, PDG de TNT

Monsieur le Président,

Depuis vingt ans, FedEx a contribué au développement du transport aérien français et s'est positionné comme un acteur majeur du secteur pour le trafic de fret express. Aujourd'hui, alors que vous venez d'annoncer en présence du Président de la République l'extension de votre hub européen à Paris-Charles-de-Gaulle, une évaluation de votre activité apparaît nécessaire tant sur l'aspect économique et social que sur le volet environnemental.

Je rappelle que votre société a bénéficié d'une convention très avantageuse signée en 1994 entre la France et les Etats-Unis, l'exonérant de taxe professionnelle. Comme vous le savez celle-ci a été mal compensée sur le territoire aéroportuaire pour les collectivités locales. L'évaluation que je demande pourrait notamment préciser l'économie réalisée par FedEx sur le plan fiscal ?

FedEx a pu développer son hub sur la période de nuit entre 22h00 et 06h00, la plus pénalisante pour les 500 000 riverains vivant à proximité dans les zones de nuisance. J'exprime aujourd'hui ma vive inquiétude quant aux répercussions de votre doublement d'activité sur le plan environnemental et sanitaire. Il est à craindre que cette extension engendrera des nuisances supplémentaires et plus de vols de nuit sur les huit heures de la nuit. Actuellement et comme l'a rappelé le Président de la République dans son discours « vous utilisez 400 vols Air France par semaine, en complément des 300 vols que vous effectuez par votre propre flotte ».

Sur ce point, pourriez-vous m'indiquer le nombre de mouvements supplémentaires induits par cette extension du hub ? Qu'en sera-t-il demain ? FedEx peut-elle développer son activité sans augmenter son trafic de nuit ? Quel dividende environnemental peut-on attendre d'une telle décision d'extension de sa plateforme logistique ?

J'ajoute que l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle concentre déjà 90% du fret aérien en France. La plupart des vols cargos survolent des agglomérations à forte densité de population et les flottes ne sont pas renouvelées au rythme ou le demande l'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires (ACNUSA). A ce titre, j'observe que dans votre flotte des avions très bruyants opèrent toujours et dont les populations riveraines se plaignent : le Mc Donnell Douglas DC-10, le Mc Donnell Douglas MD-11, l'ATR 42-300/320 ou l'ATR 72-200. Quand comptez-vous les retirer de votre flotte ?

A mes yeux, il existe des solutions alternatives aux vols de fret et il s'agit de favoriser le report intermodal vers le rail. Je pense au projet européen de réseau de fret express ferroviaire Euro Carex (Cargo Rail Express), visant à utiliser les lignes à grande vitesse existantes pendant les heures creuses du trafic voyageur (principalement la nuit) par des rames adaptées au transport de colis. Euro Carex relierait ainsi les aéroports d'Amsterdam-Schiphol, Liège, Lyon-Saint-Exupéry, Paris-Charles-de-Gaulle, le bassin londonien, Cologne et Francfort. Dans un second temps, le projet devrait s'étendre vers le réseau ibérique et italien.

Ce projet, labellisé Grenelle de l'environnement depuis le 25 octobre 2007 et soutenu par l'Union européenne, serait une alternative à l'avion et au camion pour des distances comprises entre 300 et 800 kilomètres. Euro Carex constitue un véritable projet innovant de développement durable à l'échelle européenne. Avec un effet structurant d'aménagement du territoire qui intéresse tous les élus, les chefs d'entreprises et les habitants des zones aéroportuaires, ce réseau représente une véritable opportunité de report modal du transport de marchandises avec un impact positif sur l'économie, l'emploi et l'environnement. Une étude montre que sur les distances envisagées, le transport par train émettrait 17 fois moins de carbone que le camion et l'avion. Il est une réponse aux coûts énergétiques croissants et participe à la réduction des gaz à effet de serre. Il contribuera à créer une future attractivité pour les entreprises situées autour des railports.

L'amélioration du réseau ferroviaire européen à grande vitesse et la limitation des vols de nuit amènent une réflexion sur l'avenir du fret à courte et moyenne distance. Déjà évoqué depuis le début des années 1990, Euro Carex n'a pas encore abouti principalement à cause du coût de développement et des volumes nécessaires pour atteindre le seuil de rentabilité. S'il manque aujourd'hui un plan stratégique au niveau européen conditionnant sa poursuite, il n'en reste pas moins que la faisabilité de ce projet dépend de l'engagement des acteurs économiques concernés (entreprises du transport aérien, ferroviaires). Quelle est la position de FedEx sur ce dossier et sa participation ? Cette question vaut également pour les autres acteurs économiques y compris l'Etat.

Enfin, s'agissant des créations d'emplois annoncées, 200 à 400 emplois à l'horizon 2019, je veux rappeler certaines réalités : la précarité de l'emploi chez FedEx et les conditions de travail dénoncées depuis longtemps par ses salariés. Le turn over est très important dans votre société qui travaille avec ses agences d'interim. L'interim a connu une explosion en 2010 et priorité a été faite à l'embauche à temps partiel d'une main d'œuvre peu qualifiée.

Je vous remercie de votre réponse et vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Jean-Pierre BLAZY