



Réponse de l'Union Française de l'Express (UFEX) à la Consultation du public sur le Plan de Prévention du bruit dans l'Environnement sur l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry (LYS) pour les années 2019-2024

L'UFEX remercie les autorités en charge de l'aérodrome de Lyon Saint-Exupéry (LYS) pour la possibilité de déposer des observations et propositions sur le projet PPBE.

La participation de l'UFEX à la consultation vise à :

- Démontrer sa volonté de s'inscrire dans une démarche de collaboration avec les pouvoirs publics pour la mise en œuvre de solutions à la fois mesurées et efficaces quant à la limitation des nuisances aériennes, tant sonores qu'environnementales ;
- Alerter les autorités de l'aéroport sur le risque inhérent à l'extension des restrictions opérationnelles (II) et au renforcement disproportionné de la modulation des taxes d'atterrissage (III)

I. Préambule

La page 10 présente une coquille : il est fait référence au PPBE de Nantes Atlantique.

II. Risque inhérent au projet d'extension de limitation des restrictions opérationnelles pour les opérateurs cargo

L'UFEX tient à rappeler que, conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 598/2014, l'étude d'approche équilibrée doit démontrer que les trois premiers piliers de mesures, visant à réduire les répercussions des nuisances sonores (réductions à la source, planification et gestion des terrains, procédures opérationnelles), ne permettent pas d'atteindre l'objectif de réduction de bruit fixé (à 4dB Ln pour LYS) avant d'envisager le quatrième pilier, que constituent les restrictions d'exploitations.

Le projet du PPBE d'étudier la possibilité d'étendre l'interdiction actuelle de nuit des avions du chapitre III présentant une marge acoustique de 5 EPNdB à une interdiction de nuit des avions du chapitre III présentant une marge acoustique au-delà de 10 EPNdB présente le risque que la restriction suivante soit fixée, dans un intervalle très court, à un niveau supérieur de 1, 2 ou 3 EPNdB, ce qui pénaliserait alors fortement les opérateurs cargo, qui ne sauraient adapter leurs flottes si rapidement.

Par ailleurs, le projet du PPBE d'étudier la possibilité d'étendre l'interdiction de nuit aux avions du chapitre III présentant une marge acoustique au-delà de 10 EPNdB présente un risque pour la flexibilité et la compétitivité des opérateurs cargo sur la plate-forme de LYS, qui 1/ comme le montre l'Annexe 1 de la présente, opèrent la nuit pour des raisons économiques 2/ répondent à la demande fluctuante de leurs clients et adaptent, conséquemment, leur flotte d'avions à cette demande, utilisant alors des affrètements 3/ peuvent utiliser ces mêmes affrètements en cas de panne dans leur propre flotte et sont alors tributaires de l'offre existante. Enfin, il est important de souligner, que ce risque est partagé avec les sous-traitants et avec les partenaires des opérateurs cargo.

III. Risque inhérent à un renforcement disproportionné de la modulation des redevances d'atterrissage en fonction des performances acoustiques des appareils et de la période de la journée pour les opérateurs cargo

Comme le montrent les données présentées en Annexe 1 de la présente, l'activité des opérateurs cargo se déroule principalement la nuit. Un renforcement des redevances d'atterrissage payées par les compagnies opérant la nuit impacterait donc principalement les opérateurs cargo, pourrait mettre en péril leur modèle économique, voire celles de leurs partenaires, sur la plateforme de Lyon Saint-Exupéry.

Le système de modulations environnementales des redevances ne devrait pas désavantager les activités des expressistes de manière disproportionnée. Les membres de l'UFEX sont engagés dans des efforts ambitieux de modernisation de flotte au niveau mondial. Mais l'étalon du type-avion 'neutre' en termes de modulation devrait être un appareil présent à la fois dans les flottes des avions passagers et cargo.

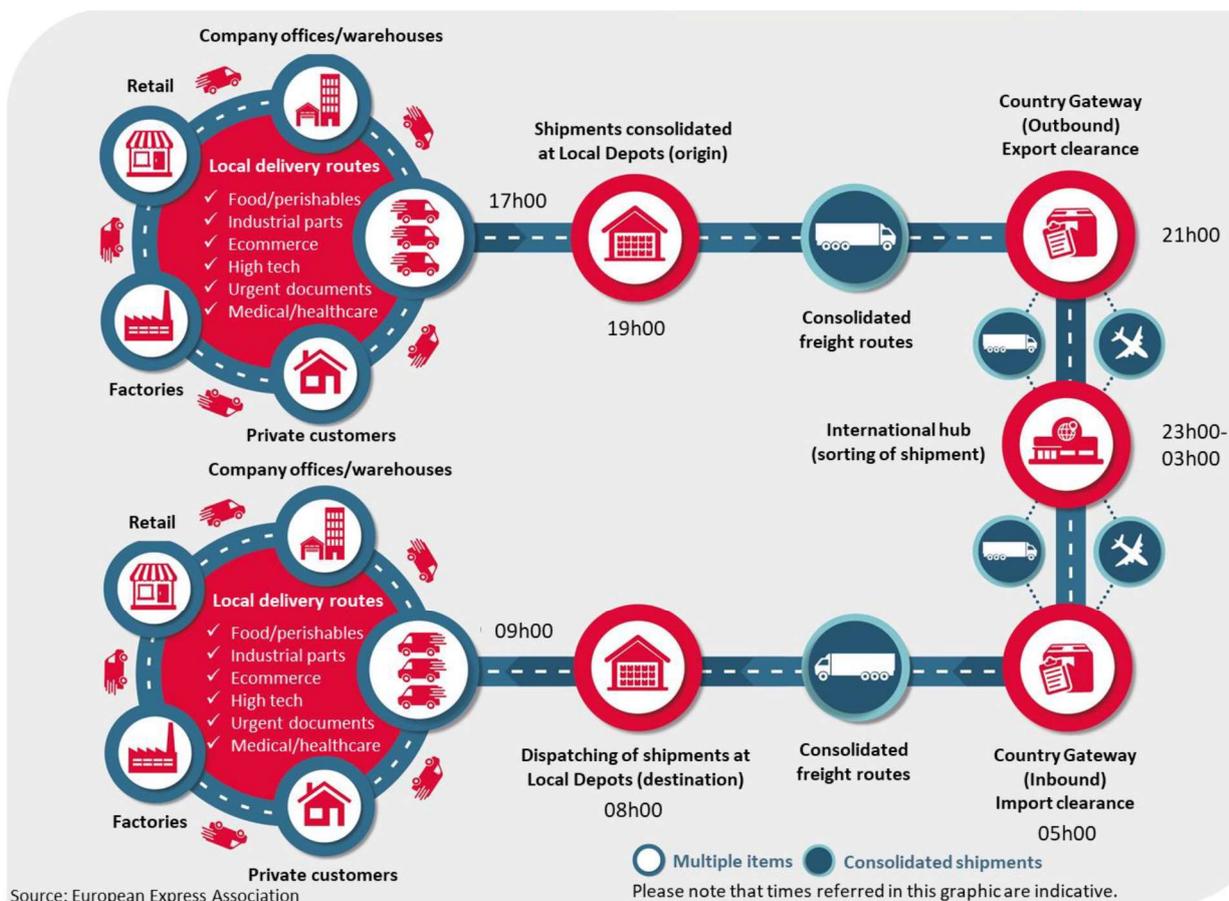
Annexe 1 : A propos de l'UFEX et de l'industrie du transport express

Créée en 1983, l'UFEX (Union Française de l'Express) a pour objet d'expliquer, de valoriser et de défendre les enjeux de l'industrie du transport express en France. Cette association regroupe trois des principaux intégrateurs du marché : DHL Express, FedEx et UPS.

Qu'est-ce que l'express ?

L'activité de l'industrie de l'express consiste à fournir aux entreprises et aux particuliers des services de transport et de livraison en porte-à-porte en moins de 24h pour l'Europe et l'Amérique du Nord (le J+1), et en moins de 48h à 72h pour le reste du monde, sur une couverture géographique représentant plus de 90% de l'économie mondiale.

Infographie : Les principales étapes d'une livraison express internationale typique



Quelles sont les principales caractéristiques transport express ?

- Ces services sont considérés comme étant « à haute valeur ajoutée ». L'industrie de l'express offre une **solution « clef en main »** en intégrant toutes les étapes du transport et de la logistique : enlèvement et livraison de porte-à-porte dans des délais garantis, prise en charge des formalités administratives (procédures de dédouanement, assurance des biens de valeur, etc.), suivi en temps réel des livraisons, systèmes de gestion des envois.
- L'express participe de façon décisive à la **compétitivité des entreprises elles-mêmes**. Avec l'internationalisation des chaînes de valeur, le temps des entreprises s'est considérablement accéléré : il faut réagir très vite (réassort par exemple), répondre à la demande dans des délais extrêmement serrés (envoi d'échantillons, de pièces de rechange, de médicaments, de vaccins...), et réduire les temps d'attente, sous peine de perdre des parts de marché.

Pourquoi les vols de nuit sont nécessaires pour notre secteur ?

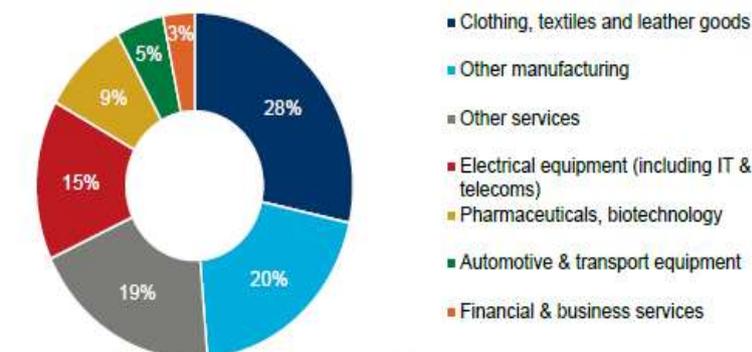
Seuls les vols de nuit permettent de garantir une livraison le lendemain. Comme l'illustre l'infographie ci-dessus, les expressistes sont amenés à faire de la collecte des colis en fin de journée, soit 12 heures environ avant l'horaire de livraison prévu. Pour envisager toutes les connexions possibles, les intégrateurs doivent donc rassembler, regrouper, trier, consolider et orienter tous les colis au niveau de leurs centres de tri. De telles contraintes opérationnelles ne peuvent être gérées que par une activité nocturne sur des tranches horaires très réduites. **L'organisation de vols de nuit par les opérateurs de l'industrie express ne résulte pas d'un choix mais d'une nécessité.**

L'industrie du transport express en chiffres*

- L'intérêt de l'express pour les entreprises : en Europe, plus d'une entreprise sur deux utilise l'industrie de l'express et 73% de ces entreprises estiment ce service essentiel. L'industrie est le secteur le plus dépendant du transport express.
- La contribution de l'express à l'économie : le secteur emploie directement plus de **330 000 collaborateurs** et soutient plus d'**1,1 million d'emplois** dans l'UE. On estime ainsi que le secteur de l'express génère **3 fois plus d'emplois qu'il en crée directement**. En France, le secteur de l'express emploie plus de **46 000 collaborateurs** et contribue au PIB français à hauteur de 4,9 milliards d'euros.
- La typologie des entreprises utilisant des services de livraison express.

Fig. 4. The express delivery industry's client sectors, 2018

Share of total number of shipments



Source: European Express Association, Oxford Economics

* Includes agriculture, construction, consumer goods, food & beverages and furniture sectors.

** Includes education, logistics, public sector and retail sectors.

Tous les secteurs utilisent l'industrie de l'express.

Les secteurs des TIC, la pharmacie et de l'automobile représentant respectivement 15%, 9% et 5% des clients de l'express.

Environ 1/4 des envois livrés sont des vêtements, textiles et produits en cuir - en grande partie des envois BtoB (par exemple entre fournisseurs et détaillants).

20% des envois concernent d'autres produits manufacturés tels que les équipements industriels, de construction et agricoles, ainsi que les biens de consommation.

Source : Oxford Economics, *Impact of the Express Industry on the EU Economy, 2020*. L'étude complète est téléchargeable [ici](#).