



Réponse de l'Union Française de l'Express (UFEX) à la Consultation publique sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Nantes-Atlantique

L'UFEX remercie les autorités en charge de l'aérodrome de Nantes-Atlantique (NTE) pour la possibilité de déposer des observations et des propositions sur le projet précité.

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 non-respect du principe de l'étude d'approche équilibrée (I), sur une évaluation incomplètes des nuisances sonores (II), sur le risque inhérent au projet d'extension de limitation des restrictions opérationnelles pour l'activité économique de la Région (III)

I. Non-respect du principe de l'étude d'approche équilibrée

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 **avant d'envisager le quatrième pilier**, que constituent **les restrictions d'exploitation**.

Or, d'une part, le résumé non-technique de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, auquel renvoie la note de présentation du projet d'arrêté, ne définit pas correctement l'objectif de l'étude d'approche équilibrée d'évaluation d'un ensemble de mesures, au sens du règlement précité, mais se focalise sur les restrictions d'exploitation: « *L'objet d'une étude d'impact selon l'approche équilibrée est d'évaluer et de comparer les impacts des différentes restrictions d'exploitation envisagées.* » (page 2)

D'autre part, les restrictions opérationnelles, objet du projet d'arrêté, ont été envisagées en première intention : « *une des actions de ce PPBE (action identifiée « RI ») prévoit la «réalisation d'une étude d'approche équilibrée concernant la mise en oeuvre d'un couvre-feu interdisant la programmation des vols entre minuit et 6h».* (page 2 du résumé non-technique), ce qui est en contradiction avec le principe du règlement (UE) n° 598/2014 qui prévoit une évaluation pilier par pilier d'un ensemble de mesures.

L'UFEX note enfin une incohérence au niveau du calendrier, le résumé non-technique de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, auquel renvoie la note de présentation du projet d'arrêté, fait, en effet, référence à une étude lancée en 2019 et envisage le durcissement des restrictions opérationnelles déjà en vigueur, alors que le PPBE pour la période 2020-2024 n'était pas encore lancé, ni les restrictions opérationnelles en vigueur évaluées. Avant de pouvoir envisager le durcissement des restrictions opérationnelles déjà en vigueur, il nous semble indispensable que leur contribution à un objectif de réduction de bruit précis soit clairement évaluée et démontrée.

II. Une évaluation incomplète des nuisances sonores

Le résumé non-technique de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, auquel renvoie la note de présentation du projet d'arrêté, montre que la période de référence retenue est 2018-2022 et que les modélisations ne prennent pas en compte les impacts de la crise COVID sur les activités de l'aéroport de Nantes-Atlantique. En particulier, l'analyse de l'incidence de la réduction de trafic et les éventuels impacts sur la composition de la flotte n'est pas montrée. Dans le contexte actuel, une analyse basée sur 2018 risque d'être désuète et non-représentative de la situation actuelle et future. Les incidences de la crise COVID pourraient être pertinentes pour évaluer la nécessité des restrictions proposées dans le court à moyen terme.

Selon les dernières analyses économiques d'IATA, la reprise du trafic passager au départ de la France prendra plusieurs années. Le scénario le plus optimiste prévoit une reprise en 2023, et le scénario le plus pessimiste en 2031. Il est indéniable qu'un impact aussi sévère sur le trafic aérien impacte également l'ampleur des nuisances sonores et réduit de manière importante le bruit « à la source ». Il est notamment probable que d'ici la reprise, une évolution significative aura eu lieu au niveau de la flotte exploitée.

III. Risque inhérent au projet d'extension de limitation des restrictions opérationnelles pour l'activité économique de la Région

Le résumé non-technique de l'étude d'impact selon l'approche équilibrée, auquel renvoie la note de présentation du projet d'arrêté, montre qu'une extension des limitations des restrictions opérationnelles, quel que soit le scénario retenu, aura un fort impact le tissu économique et social de la Région : entre 50 à 190 millions d'Euros de perte d'activité économique et entre 650 et 3000 suppression d'emplois.

L'UFEX tient à rappeler que ces restrictions opérationnelles supplémentaires présentent un risque pour la flexibilité et la compétitivité de ses opérateurs sur la plateforme de Nantes-Atlantique, risque partagé avec leurs sous-traitants et avec leurs partenaires.

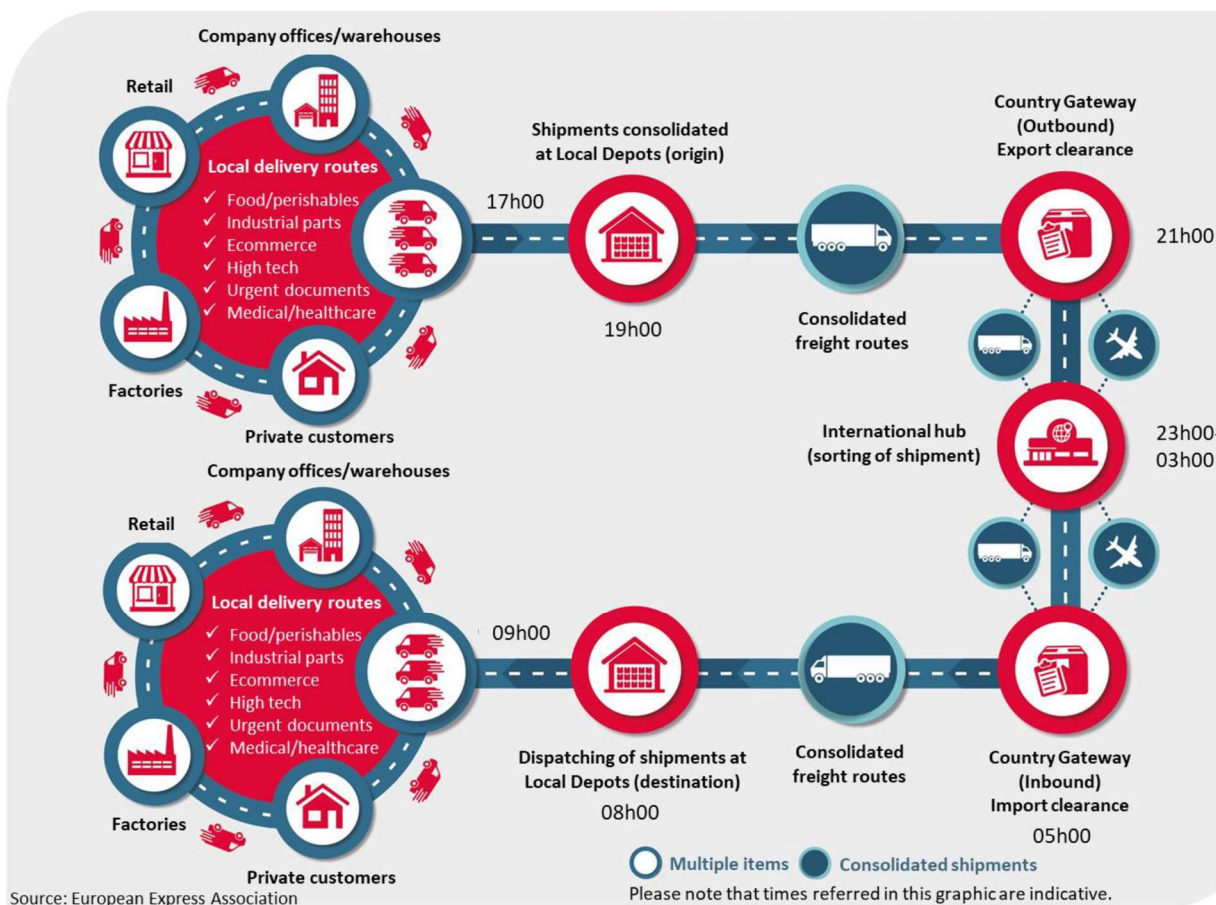
Annexe 1 : A propos de l'UFEX et de l'industrie du transport express

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 ?

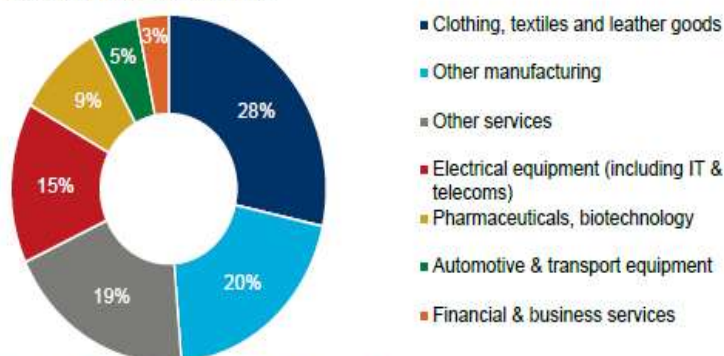
Seuls les vols de nuit permettent de garantir une livraison le lendemain. Comme l'illustre l'infographie ci-dessus, les expressistes sont amenés à faire de la collecte des colis en fin de journée, soit 12 heures environ avant l'horaire de livraison prévu. Pour envisager toutes les connexions possibles, 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](#).