



Réponse de l'Union Française de l'Express (UFEX) à la Consultation du public sur le projet d'arrêté portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Lyon-Saint-Exupéry

L'UFEX remercie les autorités en charge de l'aérodrome de Lyon-Saint-Exupéry (LYS) 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 risque inhérent à l'extension des restrictions opérationnelles (II) et sur les limites de la dérogation aux opérations de nuit des aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 (III)

I. Préambule

L'UFEX loue le fait que l'étude d'impact a bien envisagé les conséquences socio-économiques des restrictions sur les secteurs du transport de fret et du transport express.

L'UFEX souligne également la bonne initiative consistant à prévoir une période transitoire pour l'application des restrictions envisagées pour les opérations entre 22h00 et 06h00 concernant les aéronefs les plus bruyants du chapitre 3 et opérant depuis le 31.12.2018.

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 L_n pour LYS) avant d'envisager le quatrième pilier, que constituent les restrictions d'exploitations.

Le projet d'arrêté prévoyant l'interdiction des opérations entre 22h00 et 06h00 aux avions du chapitre 3 avec une marge acoustique au-delà de 13 EPNdB présente le risque que la restriction suivante soit fixée, à court terme, 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 d'arrêté prévoyant l'interdiction des opérations entre 22h00 et 06h00 aux avions du chapitre 3 avec une marge acoustique au-delà de 13 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. Limites de la dérogation à l'interdiction des atterrissages et des décollages entre 22h00 et 06h00 aux aéronefs les plus bruyants du chapitre 3

L'UFEX demande que, pour l'application de cette règle, soit pris en compte le numéro de série de l'aéronef et non son immatriculation.

En effet, les immatriculations des aéronefs sont amenés à évoluer en fonction des changements d'AOC, fréquents en cette période de crise mondiale. Cette règle, si elle reste basée sur l'immatriculation, serait alors très limitative.

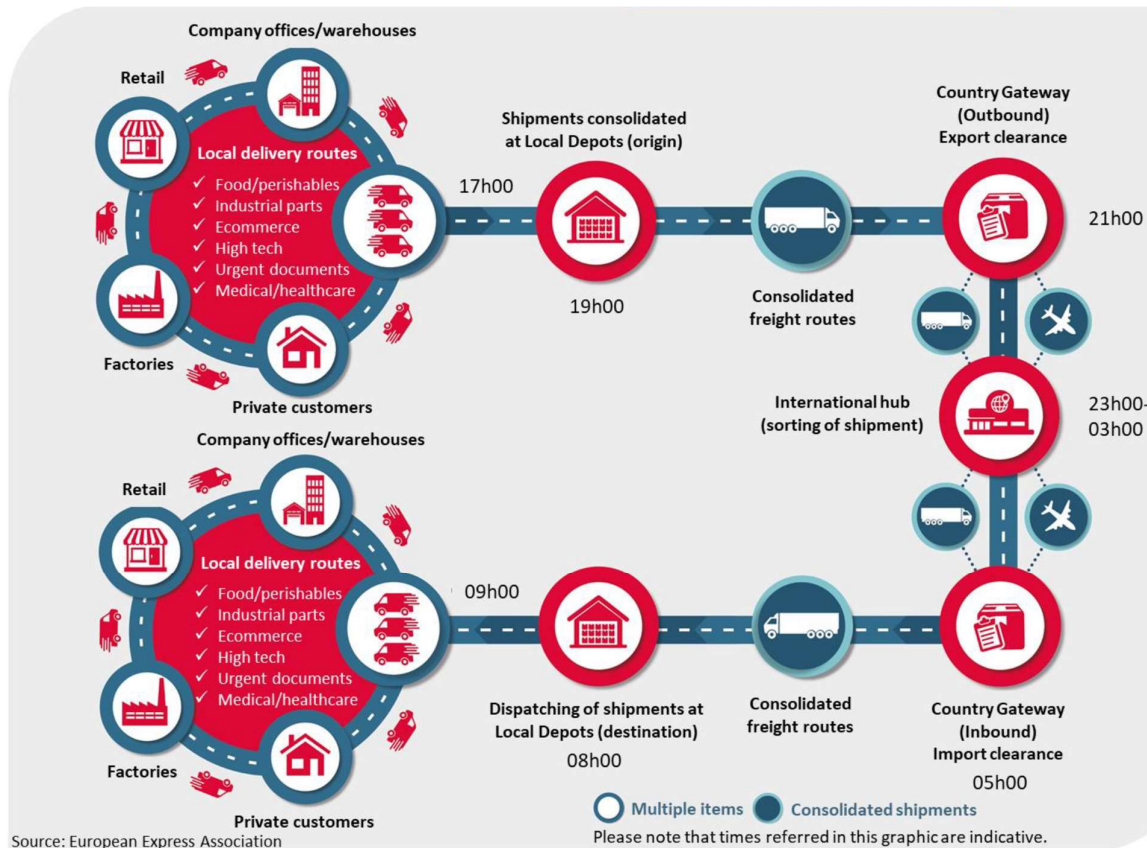
Annexe 1 : A propos de l'UFEX et de l'industrie du transport express

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 en 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.

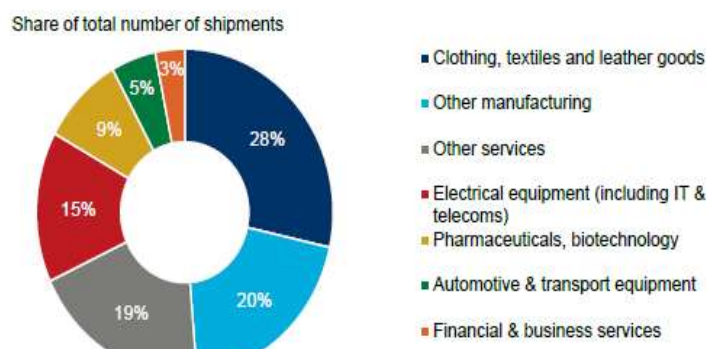
Pourquoi les vols de nuit sont nécessaires pour notre secteur ?

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



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](#).