

## La DGAC souhaite interdire le coavionnage en France.

**Le coavionnage est né du constat suivant :** les pilotes de petits avions privés voyagent souvent avec des places vides alors qu'une heure de vol coûte plus de 150€. De plus, l'aviation légère bat de l'aile avec de moins en moins de licences par an (8000 licences non renouvelées chaque année). Reprenant le concept éprouvé du covoiturage, 3 start-ups françaises ; Wingly, Coavmi et OffWeFly démocratisent cette activité en permettant aux pilotes de partager leur passion ainsi que leurs frais!

En seulement cinq mois, le coavionnage a permis :

- **15.000+ créations de comptes** sur les plateformes dont 20% par des pilotes
- **1.500+ propositions de vols postées par** des pilotes
- **30k€ d'économies** réalisées par les pilotes privés

Par ailleurs, **le coavionnage est défendu par un cadre légal solide :**

- **Depuis le 31 juillet 1981, un texte français autorise les pilotes privés à partager leurs frais de vol avec leurs passagers** tant qu'ils n'en tirent pas de bénéfices.
- Qui plus est, **le règlement européen N° [379/2014](#)** de la commission sur le vol à frais partagés **confirme que le coavionnage est légal.**

[Plus de précisions sur le cadre légal du coavionnage.](#)

Même si, le coavionnage demeure aujourd'hui légal, il est menacé par les instances réglementaires. La DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) énumère à travers [son rapport](#) les réglementations qu'elle souhaite imposer à ce marché qui débute. Réglementations, qui, si elles sont appliquées, feraient du **coavionnage un transporteur public. Ces propositions de lois ne correspondent donc pas au projet d'Économie Collaborative.** Les trois start-ups ont donc décidé de faire front commun pour défendre leur cause :

- **La DGAC estime qu'un pilote d'aviation légère qui partage ses frais de vol effectue un acte commercial.** Elle requiert des pilotes une licence spéciale dont l'examen coûte 23.000 euros. À titre de comparaison, cela équivaldrait à exiger des conducteurs de Blablacar une licence de taxi ou à imposer un diplôme d'hôtelier-restaurateur aux membres d'Airbnb.
- **La DGAC souhaite également imposer aux start-ups du coavionnage de posséder un Certificat de Transporteur Aérien.** Ce certificat s'obtient après plusieurs années de dispendieuses démarches administratives. Cette certification est dédiée aux compagnies aériennes qui exploitent des avions alors que nous ne sommes qu'un site de mise en relation entre pilotes et passagers. Nos pilotes ne réalisent pas de bénéfices.

À la suite du groupe de travail constitué en septembre pour discuter du cadre réglementaire du coavionnage, nous avons partagé avec la DGAC nos propositions pour garantir la sécurité des plateformes. Propositions qui sont demeurées sans réponses ni commentaires.

### La DGAC sous la pression de lobbies :

Des syndicats de pilote commerciaux voient dans le coavionnage une menace. Principalement l'USPNT, qui a constitué en août [un dossier](#) pour nous faire interdire. Nous avons peur que la DGAC ait cédé à ces puissants syndicats qui [sont toujours motivés pour nous interdire.](#)

Nous, jeunes start-ups françaises souhaitons montrer qu'entreprendre en France est possible. C'est pourquoi, nous avons rédigé une [pétition](#) pour **appeler la DGAC à revoir son rapport et à prendre en compte la réglementation européenne et française sur la question du Coavionnage.** Pourquoi permettre le covoiturage et interdire le coavionnage ? La France doit voir en l'Économie Collaborative une opportunité et encourager ses initiatives. Les start-ups ne devraient pas avoir à se délocaliser, comme Wingly qui part développer son activité en Allemagne. En effet, le pays a donné sa validation réglementaire au coavionnage.