



Paris, le 24 août 2016

## **Encadrement du coavionnage en France: un mille-feuille réglementaire et des incohérences sécuritaires.**

### **Un cadre légal venant mettre fin à une ambiguïté juridique**

Patrick Ky, directeur de l'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne (EASA), avait validé en mars 2016 la légalité du coavionnage par un courrier adressé aux start-up. L'EASA avait dès lors donné son feu vert aux plateformes concernant un règlement qui devait entrer en vigueur en France, et dans le reste de l'UE, le 25 août 2016. Unilatéralement, la Direction de l'Aviation Civile Française (DGAC) a présenté aux start-up le 22 août - soit 3 jours avant la date butoir d'application de la décision européenne - sa dérogation au cadre énoncé par l'union européenne. La plateforme Wingly, leader en France et en Allemagne, qui totalise maintenant plus de 17.000 membres et plus de 1.000 passagers transportés se félicite que **le coavionnage soit désormais reconnu et accepté par les autorités françaises. Néanmoins la start-up dénonce un cadre excessif, inadapté à son activité et empreint d'incohérences sécuritaires.**

### **Un ensemble incohérent fruit d'une année de tergiversation**

*Des prises de positions qui montrent un défaut de réflexion*

- Janvier 2016 : le coavionnage est jugé illégal par la DGAC par communiqué de presse qui qualifie l'activité de commerciale pour le pilote et de transport public.
- Février - Mars 2016 : feu vert réglementaire de l' EASA, de l'Allemagne et de l'Angleterre.
- Août 2016 : la DGAC reconnaît officiellement le coavionnage sur son territoire, mais en le limitant à 5% du marché en conséquence de restrictions disproportionnées.
- Pourtant, le coavionnage est une réalité. Les pilotes privés ont toujours effectué des vols à frais partagés en famille ou entre amis en toute sécurité. Le coavionnage est une innovation numérique sur le mode de communication pour l'organisation des vols et sur la sensibilisation aux caractéristiques de l'aviation de loisir. Le coavionnage est sans impact direct sur leur sécurité.

### **La position des startups**

- Les start-up voyaient en la dérogation de la DGAC une opportunité de clarifier le doute réglementaire. Mais le cadre pour le coavionnage préconisé par la DGAC s'est transformé en une interdiction camouflée. Les start-up dénoncent donc **la fausse bienveillance de l'administration.**
- **Une dérogation incohérente** : exiger une qualification de vol aux instruments (qualification complexe nécessaire pour voler sans visibilité et notamment dans les nuages) pour effectuer des vols à vue, c'est-à-dire hors des nuages. Cela reviendrait à demander le permis moto pour ne faire que du vélo.
- **Une dérogation qui peut s'avérer dangereuse en pressant le pilote** : limiter les vols à une durée de 30 min presse le pilote dans l'exercice de son vol alors qu'un comportement sécuritaire impose de prendre son temps sans se fixer d'objectifs. La pression d'objectif destination est pourtant la première cause d'accidents en France. Cette limite de temps requise par la DGAC peut être un facteur qui vient ici l'augmenter et donc dégrader la sécurité au lieu de l'améliorer.

### **Le sécurité peut être amélioré par les administrations concernées : la preuve par l'exemple européen, allemand et anglais**

L'Allemagne et la l'Angleterre soutiennent les plateformes et la position de l'EASA. **Il est regrettable que la DGAC n'ait pas suivi l'avis de ses voisins pourtant plus performants dans le domaine de sécurité, notamment celui de l'accidentologie.** Pour l'Angleterre, le coavionnage permet d'améliorer la sécurité car permet aux pilotes de voler davantage et donc de s'améliorer. Le partage de frais permet en effet aux pilotes de voler plus par un coût de l'heure de vol plus faible. En Allemagne, Wingly a reçu le prix de l'innovation par la Fédération Allemande pour l'Industrie Aéronautique et Spatiale. Grâce au travail sécuritaire de Wingly, les pilotes indiquent voler de façon 30% plus sécuritaire en coavionnage qu'à l'habitude. Wingly vérifie notamment la licence du pilote, son certificat médical et les sélectionne en exigeant un nombre conséquent d'heures de vol. Wingly

s'est lancée initialement en France qui ne représente aujourd'hui plus que 5% de son activité et bientôt sûrement moins.

**Soutenue par la banque publique d'investissement mais freinée par l'Aviation Civile: un message contradictoire qui freine l'innovation française au profit de l'Allemagne et de l'Angleterre**

Wingly est une start up incubée à Agoranov (structure publique de référence en France pour l'innovation technologique) et est soutenue par la banque publique d'investissement française ainsi que par des fonds privés. La start-up regrette de devoir se tourner vers d'autres pays européens en conséquence d'un manque d'écoute de l'Aviation Civile Française. Les dirigeants des plateformes sont tous pilotes et ingénieurs en aéronautique. Ils avaient mis en place un groupe de travail avec des experts reconnus en sécurité aéronautique et proposé un cadre sécuritaire adapté au coavionnage. Mais la DGAC n'y a jamais répondu et n'y a donné aucune suite. Cela représente un temps perdu considérable que les start-up auraient pu investir à soutenir dans des pays favorables à leur activité.

**Une plateforme déçue mais optimiste pour l'avenir:**

La France aurait pu saisir cette opportunité comme un moyen d'améliorer la sécurité en se calquant sur le modèle de l'Agence Européenne, de ses voisins allemands et anglais, plus performants sur le plan sécuritaire, mais elle se contente par excès de zèle administratif d'un niveau inférieur. **Il y a 6 mois la DGAC jugeait le coavionnage illégal dans la presse, aujourd'hui elle le reconnaît comme activité à part entière. Wingly est donc convaincu que ce cadre est une amélioration, qui doit sa sévérité au manque de recul et au défaut d'une évaluation scientifique de cette nouvelle pratique. En application de la "just culture" promue par l'EASA, nous sommes persuadés que ce cadre va doucement évoluer dans les mois qui viennent et nous demandons à la DGAC de réévaluer sa position en collaboration avec les instances européennes.**

**Press contact**

Mail : [bertrand@wingly.io](mailto:bertrand@wingly.io) // [emeric@wingly.io](mailto:emeric@wingly.io)

Phone : +33 6 76 81 21 36 // +33 6 76 58 60 31