



Paris, le lundi 26 juin 2017

## Coavionnage: le Conseil d'État annule les restrictions françaises grâce au recours d'un pilote privé

**L'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne (EASA) avait conclu en février dernier que le coavionnage présentait une opportunité sécuritaire et économique pour le secteur de l'aviation légère. Pourtant, la réglementation française excluait encore 94% des pilotes privés du droit d'effectuer du coavionnage. Le Conseil d'État, saisi par un pilote privé membre de Wingly, René Laversanne, a annulé la circulaire française. Le coavionnage peut donc reprendre en France à son plein potentiel.**

Bertrand Joab-Cornu, cofondateur de Wingly indique: *"Le secteur aéronautique nécessite une maîtrise des risques exemplaire. Les réglementations sont donc souvent excessives initialement. C'est ce qui s'est passé pour le coavionnage: l'administration française a tout d'abord mis en place un cadre contraignant. L'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne (EASA) s'est ensuite saisi du dossier et a conclu, elle, fin février 2017 que le coavionnage ne présentait en fait pas de risques supplémentaires par rapport aux pratiques en vigueur, et même constituait une opportunité sécuritaire et économique. Dans ces conditions, le Conseil d'État qui avait été saisi par un pilote de notre communauté a annulé les restrictions françaises pour faire appliquer la réglementation européenne qui permet à tout pilote privé d'effectuer du coavionnage en accord avec la Charte Sécuritaire que nous avons signé avec l'EASA."*

Emeric de Waziers, cofondateur de Wingly, rajoute: *"Cette évolution réglementaire est synonyme de la reprise du coavionnage en France. Elle va soulager les plus de 1.500 pilotes privés français de notre communauté car ils attendent depuis maintenant deux ans de pouvoir pratiquer le coavionnage pour partager leur frais et voler davantage. A ce jour, dans le reste de l'Europe où nous réalisons 98% de notre activité, nous avons en permanence plus de 20.000 vols en ligne. Notre activité est de plus en forte croissance. Avec cette décision du Conseil d'État, nous sommes désormais optimistes pour que le coavionnage en France connaisse un beau développement."*

René Laversanne, le pilote qui a porté le recours au Conseil d'État avec succès déclare: *"J'ai tout de suite considéré la décision française de la DGAC comme contraire à mes droits de pilote. J'ai donc décidé de l'attaquer par un recours en excès de pouvoir car elle restreignait mes prérogatives de pilote. En effet, ma licence de pilote privé m'autorise à faire du coavionnage. Cette décision renforce même la sécurité aérienne, car, comme l'ont considéré l'EASA et nos pays voisins, le coavionnage, en permettant aux pilotes privés de voler plus souvent, leur permet d'améliorer leur expérience de pilotage."*

Bertrand Joab-Cornu conclut: *"Wingly souhaite désormais s'engager dans une démarche constructive avec tous les partenaires concernés, tant la Fédération Française Aéronautique que les pouvoirs publics et les pilotes. Dans un esprit de confiance entre tous les acteurs, Wingly proposera et relayera des recommandations de sécurité à faire respecter par tous les pilotes qui veulent faire du coavionnage un nouveau projet de mobilité de partage et d'agilité. Ainsi, nous sommes fiers d'avoir participé à la progression du cadre réglementaire du coavionnage en France."*

### **Press contact :**

**Wingly :** Bertrand Joab-Cornu  
[bertrand@wingly.io](mailto:bertrand@wingly.io) / +33 6 76 81 21 36

**Pilote ayant gagné le recours :**  
René Laversanne  
[rene.laversanne@gmail.com](mailto:rene.laversanne@gmail.com) / +33 6 09 82 211 53

## **Annexes:**

- **Annexe 1:** Lien et Décision du Conseil D'État
- **Annexe 2:** Analyse juridique de la décision du Conseil d'État
- **Annexe 3:** Charte Sécuritaire EASA signée par Wingly
- **Annexe 4:** Zoom sur Wingly et le coavionnage

-----  
**Annexe 1:** Lien et Décision du Conseil D'État

- **Lien vers la décision du Conseil d'État:**

[https://www.wingly.io/media/doc/fr/20170625\\_decision\\_conseil-detat.pdf](https://www.wingly.io/media/doc/fr/20170625_decision_conseil-detat.pdf)

**ou**

Tapez "coavionnage" dans la barre de recherche du site du Conseil d'État pour en vérifier l'authenticité :

<http://www.conseil-etat.fr/Decisions-Avis-Publications/Decisions/ArianeWeb>

- **Décision du Conseil d'État:**

**Conseil d'État**

**N° 404619**

**ECLI:FR:CECHR:2017:404619.20170622**

Inédit au recueil Lebon

**2ème - 7ème chambres réunies**

M. Luc Briand, rapporteur

Mme Béatrice Bourgeois-Machureau, rapporteur public

**Lecture du jeudi 22 juin 2017**

**REPUBLIQUE FRANCAISE**

**AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS**

---

Vu la procédure suivante :

Par une requête, un mémoire en réplique et un nouveau mémoire, enregistrés le 20 octobre 2016 et les 10 mars et 7 juin 2017 au secrétariat du contentieux du Conseil d'Etat, M. A... B...demande au Conseil d'Etat :

1°) d'annuler pour excès de pouvoir la décision du directeur général de l'aviation civile du 22 août 2016 portant consigne opérationnelle relative aux opérations de **coavionnage** organisées au travers d'une plate-forme Internet ou tout autre moyen de publicité et prise en application de l'article 14 du règlement (CE) n° 216/2008 ;

2°) de mettre à la charge de l'Etat la somme de 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu :

- le règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 ;
- le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 ;
- le code de l'aviation civile ;
- le code des transports ;

- le décret n° 2005-850 du 27 juillet 2005 ;
- le décret n° 2008-680 du 9 juillet 2008 ;
- le code de justice administrative ;

Après avoir entendu en séance publique :

- le rapport de M. Luc Briand, maître des requêtes en service extraordinaire,
- les conclusions de Mme Béatrice Bourgeois-Machureau, rapporteur public.

Vu la note en délibéré, enregistrée le 14 juin 2017, présentée par le ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire ;

1. Considérant que, par une décision du 22 août 2016, le directeur général de l'aviation civile a réglementé les opérations dites " de **coavionnage** ", qui consistent à partager les frais de vol entre les passagers d'un vol organisé par un pilote privé, lorsque ces opérations sont montées au travers d'une plate-forme Internet ; que cette décision prévoit notamment que, dans un tel cas, les vols organisés ne doivent pas dépasser trente minutes entre le décollage et l'atterrissage et ne doivent pas s'éloigner à plus de quarante kilomètres de leur point de départ ; que M. B...demande l'annulation pour excès de pouvoir de cette décision ;

2. Considérant que le a) du paragraphe 4 bis de l'article 6 du règlement (UE) de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil prévoit que, par dérogation aux règles normalement prévues par le règlement de 2012, les vols à frais partagés effectués par des particuliers peuvent être accomplis conformément aux dispositions de l'annexe VII de ce règlement, qui concernent l'exploitation des aéronefs à des fins non commerciales ; qu'il n'est pas contesté que ces dispositions ne prévoient pas de limitations telles que celles prévues par la décision litigieuse ; que, pour instaurer de telles restrictions, la décision attaquée se fonde sur le paragraphe 1 de l'article 14 du règlement du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant les règles communes dans les domaines de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, qui prévoit que ce règlement et ses règles de mise en oeuvre " ne font pas obstacle à la réaction immédiate d'un Etat membre face à un problème de sécurité en relation avec un produit, une personne ou un organisme auxquels les dispositions de ce règlement sont applicables " ;

3. Considérant que si, pour justifier les contraintes supplémentaires imposées aux vols à frais partagés organisés au travers d'une plate-forme Internet, le ministre chargé des transports soutient que le développement de plates-formes mettant en relation pilotes et passagers intéressés créerait un risque d'accident supplémentaire en raison de la pression susceptible de peser sur le pilote pour atteindre l'objectif fixé lors de l'organisation du vol, les éléments qu'il produit ne permettent pas d'établir qu'une telle pression serait plus importante en cas de vols à frais partagés organisés avec des tiers via une plate-forme Internet qu'en cas de vols à frais partagés organisés avec des personnes que le pilote connaît déjà ; qu'il ressort d'ailleurs des pièces du dossier que les groupes de travail réunis sous l'égide de l'Agence européenne de sécurité aérienne sur la question de la sécurité de l'activité de " **coavionnage** ", laquelle est autorisée en France depuis la publication de l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile, ne font pas état de risques spécifiques liés à cette activité ; que si les résultats de deux études d'accidentologie produites par le ministre établissent l'existence, sur la période 1991-1996, d'une part élevée de décès liés à la pression d'atteindre l'objectif, une étude similaire réalisée sur la période allant de 2005 à 2010, soit après l'apparition des mises en relation sur Internet, fait état d'une proportion de décès en baisse par rapport à la période précitée ; qu'ainsi, en l'absence de justification d'un risque accru pour la sécurité, lié au développement de l'activité de " **coavionnage** " organisée

via des plates-formes Internet, et donc de la nécessité d'une réaction immédiate, le ministre chargé de l'aviation civile ne pouvait, en tout état de cause, légalement prendre les mesures litigieuses sur le fondement du 1 de l'article 14 du règlement du 20 février 2008 précité ; que, dès lors, et sans qu'il soit besoin d'examiner les autres moyens de la requête, M. B...est fondé à demander l'annulation pour excès de pouvoir de la décision attaquée ;

4. Considérant qu'il y a lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge de l'Etat la somme de 500 euros à verser à M. B...au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

D E C I D E :

-----

Article 1er : La décision du directeur général de l'aviation civile du 22 août 2016 portant consigne opérationnelle relative aux opérations de **coavionnage** organisées au travers d'une plate-forme Internet ou tout autre moyen de publicité est annulée.

Article 2 : L'Etat versera à M. B...une somme de 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 3 : La présente décision sera notifiée à M. A...B...et au ministre d'Etat, ministre de la transition écologique et solidaire.

-----

#### **Annexe 2:**

##### **Analyse Juridique de la décision du conseil d'état:**

L'Europe, qui a autorité en matière de circulation aérienne par l'intermédiaire de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (EASA), autorise et encourage le coavionnage. La France avait restreint par voie de circulaire administrative cette pratique, en excluant 94% des pilotes privés du droit d'emmener des passagers moyennant un partage de frais, si les passagers étaient rencontrés via internet. Analyse:

- L'arrêté français du 31 juillet 1981 a toujours permis aux pilotes privés de partager leurs frais de vol avec des passagers
- Le règlement Européen (CE) 965/2012 confirme la légalité du coavionnage au sein de l'Union Européenne. Il devait entrer en vigueur en France le 26 août 2016.
- Le 22 août 2016, soit 3 jours avant la mise en application du règlement européen, l'administration française prend la décision de restreindre l'activité de coavionnage en dérogeant au cadre européen par utilisation de l'article 14.1 du règlement (CE) n°216/2008. Cet article du droit communautaire ne peut être utilisé qu'en cas de problème urgent et immédiat de sécurité.
- Le 5 avril 2017, les différentes plateformes de coavionnage signent avec l'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne une charte sécuritaire les engageant à suivre des process de sécurité exemplaires. La charte confirme que le coavionnage ne présente pas de problèmes urgents et immédiats de sécurité.
- Le 23 juin 2017, le Conseil d'État annule la circulaire française pour cause d'une utilisation illégale de l'article CE 14.1 par la DGAC étant donné que l'activité de coavionnage ne présentait pas de problèmes urgents et immédiats de sécurité, pré requis pour l'utilisation de l'article 14.1

-----

**Annexe 3:** Charte Sécuritaire EASA signée par Wingly

Page suivante



## Charter

# Safety of non-commercial General Aviation flights with light aircraft

### Preamble

This Charter has been developed in cooperation with the European Aviation Safety Agency (hereafter "EASA") in order to promote the safety of non-commercial General Aviation flights with light aircraft. By signing this Charter **Wingly** makes the commitment to adhere to the principles, responsibilities and values stated below.

Specifically, **Wingly** commits to:

#### Article 1

Inform the passengers of the different safety levels concerning non-commercial General Aviation flights with light aircraft as compared to commercial air transport operations.

#### Article 2

Actively promote a safety oriented code of conduct for both pilots and passengers.

#### Article 3

Provide pilots with check-lists, guidance and tutorials on safety best-practices.

#### Article 4

Provide passengers with accurate and meaningful information on the type of aircraft flown and the pilot's current experience and qualification.

#### Article 5

Provide an online forum in order to promote the sharing of safety best practices within the GA pilot community.

#### Article 6

Collect data related to flights, aircraft and pilot profiles, and to share this data with EASA and national competent authorities.

#### Article 7

Meet annually with EASA and national competent authorities with a view to review the implementation of this Charter.

#### Article 8

Implement the detailed elements provided in the Annex to this Charter

#### Article 9

Publish this Charter on the platform's website.

Date & Signature:

05/04/2017

-----  
**Annexe 4:**

**Wingly:**

Wingly est la plateforme leader du coavionnage en Europe. Wingly permet la mise en relation de pilotes privés et de passagers pour qu'ils partagent ensemble les frais et la passion d'un vol en avion léger.

Points clefs sur Wingly:

- + 20 000 vols en permanences disponibles sur le site internet [www.wingly.io](http://www.wingly.io)
- + 3 000 passagers transportés
- + 60 000 membres: 6.000 pilotes privés et 54.000 passagers
- 230 000€: montant économisés par les pilotes privés membres sur Wingly
- Présence européenne: France, Allemagne et Angleterre (Suisse et Autriche)
- Wingly inclut une assurance coavionnage avec Allianz sur chacun de ses vols