



UNION SYNDICALE DU PERSONNEL  
NAVIGANT TECHNIQUE  
— COALITION OF PILOT UNIONS

1, rue Le Corbusier  
CP 50212  
94518 RUNGIS Cedex  
FRANCE  
T +33.1.56.34.01.63  
F +33.9.55.00.29.56

✉ contact@uspnt.com  
🌐 uspnt.com  
🐦 twitter.com/uspnt\_fr\_pilots  
📘 www.facebook.com/USPNT

Orly, Roissy le 26 Août 2016

## Communiqué de presse

### Coavionnage : EASA et DGAC à contre-courant

Alors qu'Uber cumule les revers sociaux et juridiques et que les commentateurs s'accordent à dire qu'elle devra salarier ses faux indépendants, c'est en contradiction avec la logique de cette évolution que l'EASA a, pour sa part, refusé dernièrement, de réglementer le coavionnage.

La propagation de cette pratique entre deux eaux, Aviation générale d'un côté et Transport Public de passagers de l'autre, ne se constate qu'en raison d'une faille réglementaire. L'EASA fait donc ici un choix très politique alors que ce n'est pas son rôle. À un mois du vote sur la nouvelle « Basic Regulation » qui définira ses prérogatives, l'Uspnt y voit un très mauvais signal.

C'est donc à contre-courant de cette position de l'EASA, que la DGAC vient de publier une consigne opérationnelle pour apposer un pansement sur cette faille réglementaire.

On pourrait se féliciter que la DGAC ne « lâche pas le morceau », consciente du risque sécurité et des carences graves et multiples du coavionnage, s'il venait à se généraliser. Néanmoins, l'USPNT considère cependant que la DGAC recule, et recule trop !

En effet, au mois de janvier 2016, la DGAC avait rappelé le bon sens : pour faire du coavionnage, il faut un pilote professionnel ET un Certificat de Transporteur Aérien (CTA). Ce 23 août dernier, la consigne opérationnelle publiée par la DGAC renonce au CTA ET permet à un pilote privé, sous certaines conditions, de transporter des inconnus. Ce n'est pas acceptable !

Acter qu'un pilote privé puisse transporter du public c'est acter la dé-professionnalisation d'une activité (le transport aérien) alors que justement son haut niveau de sécurité n'est possible que par le haut niveau de professionnalisme de l'ensemble de ses acteurs et par la maîtrise technique et logistique des conditions d'exploitation.

La DGAC considère que ces minces exigences supplémentaires pourraient être suffisantes pour apporter un supplément de sécurité satisfaisant ... A l'USPNT nous pensons que le niveau réglementaire arrêté par la DGAC est encore très insuffisant.

Renoncer à l'exigence du brevet de pilote professionnel est dangereux en termes de sécurité de vols et de niveau minimum d'expérience du pilote.

Enfin, alors que les formes d'attentats se multiplient, permettre au public de contourner des contrôles de sécurité pour monter à bord d'un avion et le transformer en bombe aérienne, n'est pas du tout une bonne idée.

L'USPNT n'attendra pas que les faits lui donnent raison !