



Consciente que le règlement européen aura force de loi dès le 25 août 2016 et que sa position diverge de celle des instances européennes, la France tente d'emporter conviction des autres partenaires européens sur ce sujet. Ainsi, lors des prochaines réunions de travail sur ce sujet, les Pays-Bas et la France qui partagent la même analyse, gardent espoir de faire évoluer les choses en leur sens. Ils pourraient, éventuellement, prendre comme exemple, le cas des Etats-Unis qui interdisent les sites de coavionnage sur tout le territoire américain. Mais une telle argumentation pourrait-elle prospérer en Europe ? Nous avons des doutes.

L'évolution du secteur des transports est inéluctable

Nonobstant, les divergences actuelles concernant l'interprétation qu'il convient de donner à la réglementation applicable dans le domaine qui nous occupe, le coavionnage a certainement de beaux jours devant lui car un compromis sera forcément trouvé entre la DGAC et l'AESA.

Confiants, les sites de coavionnage s'organisent. Ils fonctionnent "grosso modo" comme ceux du covoiturage. Ils attirent de plus en plus de clients et il serait hasardeux de parier qu'ils n'auront pas le succès du covoiturage ou des compagnies aériennes low cost.

Dans cette hypothèse, que devront faire les compagnies majors ? Air France qui, pendant des années a négligé l'importance du marché des low cost doit-elle s'en préoccuper davantage à présent ?

Le développement du coavionnage fera incontestablement perdre des clients à la Compagnie, situation qui aura des conséquences sociales évidentes.

En effet, du point de vue social, toute perte de ressources de la Compagnie aura un impact sur les emplois et le bien-être des salariés.

Après la mise en place d'un 5^e PDV, le développement du coavionnage, pourrait servir d'alibi à la Compagnie pour maintenir sa politique de la baisse de la masse salariale entamée depuis plusieurs années.

La réduction continue des effectifs est une stratégie qui a déjà atteint ses limites. Elle est contestable car les salariés donnent tout ce qu'ils peuvent à leur employeur. Or, bien qu'ils participent activement au redressement de la Compagnie, ils sont de plus en plus considérés par la Direction d'Air France comme une variable d'ajustement.

Avec plus de 40 000 pilotes en France, 475 aérodromes et 630 aéroclubs, si le coavionnage venait à s'implanter et en ajoutant à cela la mise en place des low cost Long-Courriers déjà programmés dès l'été 2016 à Roissy, on imagine le chaos que tout ceci pourrait générer en terme social.

L'Union Syndicale du Personnel Navigant Technique (USPNT) a bien pris conscience de ce que le coavionnage ne portera pas seulement atteinte à la sécurité aérienne et à la sécurité nationale en l'absence de contrôles passagers et bagages, il concernerait également le statut du pilote dans l'exercice de sa fonction.

En analysant cette question de façon plus approfondie, on se rend compte que les conséquences du développement du coavionnage est l'affaire de tous. Il fragilisera le statut des pilotes mais également des personnels au sol et au final la Compagnie elle-même.

Aujourd'hui, le transport aérien français se bat contre le dumping social pratiqué abusivement par certaines compagnies. Il doit également contrecarrer au quotidien les effets néfastes des subventions déguisées dont bénéficient illégalement les compagnies du Golfe. Il doit trouver des solutions adéquates contre les pratiques déloyales des compagnies low cost.

Il va donc sans dire que le développement du coavionnage causerait du tort à plusieurs égards et devrait donc être surveillé de près.

Afin d'éviter pareils scénarii, Air France ferait mieux de prendre au sérieux la question du développement du coavionnage qui, à n'en pas douter, est une véritable menace pour ses ressources et par voie de conséquence, pour les emplois de ses salariés. Or, sans salariés aucune entreprise ne peut prospérer.

Pour faire face à cette situation, Air France devra t-elle créer ses propres sites de coavionnage ?

Pour contrecarrer « Biablaçac » la SNCF qui a tenté en vain, d'acquiescer cette société de covoiturage a finalement opté pour la mise en place de bus avec des tarifs similaires à ceux pratiqués par les sites de covoiturage.

Conclusion

Toute innovation s'accompagne d'un chamboulement économique et social, générateur de craintes et d'insécurité juridique. Compte tenu de la place grandissante qu'occupe aujourd'hui dans nos sociétés l'économie dite "participative", le droit positif sera amené à se prononcer dans les meilleurs délais.

En ce qui concerne le coavionnage, nul ne doute que l'année 2016 sera déterminante. Elle dira si l'arrêt de la Cour d'appel du District de Columbia aux Etats-Unis du 18 décembre 2015 qui, pour mémoire, a déclaré illégal le coavionnage sur le sol américain, pourra ou non, être transposé en Europe et par voie de conséquence en France.

Il est à craindre que la position américaine ne soit pas transposable chez nous car « eux c'est eux et nous c'est nous ».

Il est fort possible que la divergence d'analyse actuelle qui oppose la DGAC française et les autorités européennes se solde par un compromis portant sur les intérêts économiques et sécuritaires en présence.

En analysant les raisons de l'émergence de l'économie participative, nous nous rendons compte que celle-ci trouve son explication en l'existence du chômage de masse qui s'est installé depuis des années en Europe y compris en France.

Lutter contre ce fléau qui plonge de nombreux concitoyens dans la précarité constitue l'une des causes majeures de la création de ces économies nouvelles.

Les autorités françaises et européennes sont conscientes que l'idée de vouloir éradiquer ces économies "participatives" est à exclure car elles ont créé des millions d'emplois.

Pour tenter de convaincre les instances européennes du bien fondé de sa position, la DGAC dispose de deux atouts : le volet juridique et le volet politique.

En premier lieu, il serait judicieux de démontrer que dans sa décision d'étendre l'application de la réglementation Air Ops n°965/2012 au coavionnage, l'AESA fait une erreur manifeste d'appréciation pour la simple raison qu'au moment de la rédaction de ce texte, le secteur du coavionnage n'existait pas. Dès lors, cette interprétation extensive n'est ni conforme au texte ni à son esprit.

L'AESA aurait dû procéder à une lecture exclusivement positiviste du texte réglementaire. Cependant, curieusement, elle n'a pas craint de faire sienne la technique rituellement utilisée par les juridictions européennes pour asseoir leur jurisprudence. L'AESA fait le choix de faire, elle aussi, une interprétation téléologique du règlement précité c'est-à-dire très extensive. Ceci est contestable.

En second lieu, une démarche politique s'impose. La France et les Pays-Bas devront tenter de faire adopter leur point de vue commun. Ils devront convaincre les autres Etats membres, et en faire des alliés, afin d'élargir leur zone d'influence.

Enfin notons que le volet sécuritaire, n'est pas suffisamment pris en compte par l'AESA alors que chaque année en France, on dénombre plus de 70 morts dans le secteur de l'aviation de loisirs. Les raisons de cette hécatombe sont connues de tous. Il s'agit notamment de la météo mal maîtrisée, de l'inadaptation des appareils, mais aussi et surtout au manque d'expérience des pilotes.

Dès lors, le soutien inconditionnel du coavionnage de la part, des instances Européennes ne peut que surprendre et l'occultation de la question de sécurité qui est pourtant l'un des points les plus importants de l'aviation civile nous laissent perplexes.

En tout état de cause, il semble peu probable que la position de la DGAC s'impose au final.

Ceci signifierait donc que le coavionnage continuerait à exister sous une nouvelle forme qu'il conviendrait de définir pour intégrer cette activité. Les compagnies majors et parmi lesquelles Air France seraient-elles pour autant impactées économiquement ? Une telle hypothèse reste à démontrer car nul ne peut parier que le succès du coavionnage sera comparable à celui du covoiturage ■



Edito

Le 5 octobre 2015, la Direction de la Compagnie a présenté en CCE un plan d'attrition d'activité assorti d'un nouveau PDV de grande ampleur. Face à cette situation, les élus n'ont eu d'autre choix que de déclencher une procédure de droit d'alerte. Cette procédure, qui a été votée à l'unanimité des élus le 22 octobre, permet aux élus d'exiger des explications à la Direction sur les raisons de ce plan d'attrition qui a des conséquences directes sur les emplois. Devant les réponses incomplètes de la Direction, la nomination d'un expert a permis de mener à bien une analyse extrêmement claire de la situation et ainsi aider à établir une plate-forme propositions visant à doter la Compagnie d'un projet de développement plus ambitieux.

Cette plate-forme, validée par l'ensemble des organisations syndicales, détermine 5 axes d'amélioration de la stratégie de la Compagnie :

- 1 • Air France peut et doit se fixer une stratégie de développement plus ambitieuse
- 2 • Prendre en compte la période de bonne conjoncture économique dans une négociation sur le renforcement de la compétitivité de l'entreprise
- 3 • AF doit abandonner clairement la gestion de l'emploi présentée fin 2015 et revoir la GPEC dans un sens plus favorable à l'emploi
- 4 • Il est nécessaire de revoir radicalement la façon de piloter les changements au sein de l'entreprise
- 5 • L'écart défavorable de compétitivité des coûts aéroportuaires et aéronautiques sur CDG et Orly, liés à la sphère étatique, doit être comblé.

En conclusion, le CCE propose d'impliquer toutes les parties prenantes pour définir les engagements de chacun et construire un vrai projet dynamique et offensif de l'entreprise. A ce titre, il est inconcevable que l'actuel PDV Sol soit destiné au final à accroître le poids de la sous-traitance dans tous les secteurs de l'entreprise.

Ces propositions ont été adressées au Conseil d'Administration du mois de mai. Ce dernier a répondu et partage une partie des constats. Un cycle de réunions sur la stratégie va s'ouvrir impliquant élus et Direction au moment même de l'entrée en fonction du nouveau PDG d'Air France-KLM, M. Janailiac.

Cette ouverture de la Direction à écouter les propositions des élus du CCE est assez nouvelle. Mais elle ne doit pas faire perdre de vue l'essentiel : une bonne stratégie est avant tout une stratégie partagée et comprise par les salariés.

Le Bureau du CCE Air France



Panoram@ #5

le cahier
ECO

Juin 2016

Servair aiguise les appétits

L'ouverture du capital de la filiale de catering a battu le rappel des concurrents assoiffés de croissance externe dans un secteur en proie à une concentration à vitesse "grand V".

La décision prise par la direction de Servair en mars 2015 d'ouvrir le capital de la société afin de financer sa stratégie de développement n'en finit pas de faire des remous dans le Groupe. En effet, la filiale historique d'Air France, bénéficiaire et en pleine forme, est en passe de se donner à un de ses concurrents sous le regard apparemment bienveillant de la Compagnie. Pourtant, la perte de contrôle sur sa filiale de catering risque à moyen terme de coûter cher à Air France.

Chronologie des événements

Depuis plusieurs années, les rumeurs de la cession par Air France de sa filiale de catering circulent.

En mars 2015, la presse relaie l'information au conditionnel. Le projet de cession est dans les cartons depuis de longs mois. La filiale achève de se restructurer et est redevenue rentable depuis 2013.

A la fin du premier semestre 2015, les perspectives pour le Groupe AF ne sont guère encourageantes. La baisse continue de la recette unitaire augure d'un nouvel exercice comptable compliqué. Le budget, pourtant réaliste, est entraîné de dérapers sur le 2^e trimestre. En cause également, les coûts unitaires qui ne baissent pas.

Le 15 juin, la Direction communique sur la nécessité de mettre en œuvre un nouveau plan d'économies supplémentaires de 80 M€. En parallèle, Servair a besoin de financer son développement à hauteur de 150 M€. La trésorerie du Groupe étant toujours sous surveillance, l'option d'ouvrir le capital à un partenaire extérieur est préférée. Commence alors le long processus

d'appel d'offres. Bien que tous les éléments du dossier soient tenus secrets (conditions de l'ouverture du capital, contenu de l'appel d'offres, candidatures) et qu'aucune information n'est donnée aux instances représentatives du personnel, les premiers éléments filtrent dans la presse économique à partir de septembre dernier. L'ouverture du capital porte sur 45 % de ce dernier soit une valeur de l'opération estimée à 220 M€ environ. Mais c'est un secret de polichinelle qu'il s'agit d'une étape vers une prise de contrôle majoritaire à plus ou moins long terme. Les principaux concurrents de Servair auraient postulé. C'est une opportunité extraordinaire pour eux : le marché se restructure et la filiale d'Air France est une proie de choix, compte tenu de son implantation mondiale et de son savoir-faire reconnu.

Au bout de quelques semaines, trois noms sortent du lot : le suisse Gate Group (ex Gate Gourmet), l'autrichien Do&Co et le français Newrest. Soit respectivement le 2^e, le 3^e et le 6^e acteurs du marché mondial, Servair étant classé 4^e.

Au mois d'octobre, bien que les résultats du Groupe Air France s'améliorent nettement grâce à la pointe été notamment, le choix contestable et contesté de bâtir un plan d'attrition pour 2016-2017 est pris. Dans ce plan figure l'ouverture du capital de la Servair, dont le processus de sélection des candidats est déjà bien engagé.

Une logique industrielle contestable

En mars 2016 (soit 9 mois après la prise de décision), les élus du CE Servair et du CCE Air France ont reçu une première information sur cette cession de capital. Devant les arguments développés par la Direction (« Servair ne peut pas compter sur la Compagnie Air France pour accélérer son développement », « la consolidation du secteur se fait

sans la Servair », « pertes récentes de marchés importants par manque d'effet réseau »), les élus ont réagi en mettant en exergue les conséquences à moyen terme de cette décision. La Compagnie ne pourra plus exercer son regard ni sur le prix ni sur la qualité des prestations. Or, s'il est une prestation qui se démarque entre toutes, c'est bien la qualité de la restauration à bord.

La Direction de Servair assure que les représentants des salariés ont été rassurés sur les perspectives de cette ouverture du capital car leurs préoccupations premières ont été intégrées dans le cahier des charges de l'appel d'offres (maintien des emplois et des facilités de transport). Il n'empêche que les conséquences économiques et sociales de cette cession sont impossibles à prévoir à l'horizon de 2020. A titre d'exemple, l'annonce en avril de l'OPA amicale du chinois HNA sur Gate Group un des membres retenus dans la « short list » pour la cession de Servair. Dans cette phase de concentration du secteur, la nationalité et l'implantation d'une entreprise peuvent changer du jour au lendemain au gré de ses alliances ou rachats. Dans cette hypothèse, les conditions d'emploi et les acquis des salariés ne sont pas garantis.

SERVAIR

Fiche d'identité Servair

Filiale à 100 % d'Air France

CA 2015 : 797 M€

REX 2015 : + 35,8 M€

Objectif CA 2020 : 1500 M€

Effectif du Groupe Servair : 10 000

556 000 prestations repas produites par jour



CAHIER ECO # 5 - Juin 2015

CCE Air France - Bâtiment Le Dôme - 6, rue de La Haye - BP 12691 Tremblay-en-France - 95725 Roissy Ch. de Gaulle Cedex

Directeur de la publication : Didier Fauvert, Secrétaire Général du CCE Air France

Rédaction : Jean-Pierre Berenguer / Pierre Moukoko

Conception & réalisation : Digital & Communication du CCE Air France - Nathalie Chave

Photos : © Air France - © Fotolia - Impression : Périgraphic Ce document est imprimé sur un papier 100 % recyclé respectueux de l'environnement.





D'autres arguments vont à l'encontre de cette cession. Lorsqu'une entreprise cherche par tous les moyens à faire financer son développement, c'est pour croître et atteindre la taille critique afin de maximiser son outil de production. Mais le secteur du catering opère au plus près des aéroports, pour des évidentes raisons d'hygiène. Cette atomisation de l'activité est une de ses spécificités. Ceci suppose donc qu'il est nécessaire de trouver des relais locaux susceptibles d'accroître son activité. C'est justement ce qu'a fait Servair ces dernières années avec des rachats successifs en Afrique ou dans l'océan Indien mais également en nouant des partenariats. Sa coentreprise avec Newrest - un des postulants à son rachat - créée en 2008 fonctionne sur plus d'une vingtaine d'aéroports aujourd'hui. Les perspectives de croissance d'activité d'Air France pour les années futures devraient permettre à Servair de s'implanter encore plus facilement.

Or, c'est précisément cet argument qui est repris par la Direction de Servair pour le retourner : malgré l'implantation d'Air France, Servair ne peut pas toujours profiter de la société mère pour gagner de nouveaux marchés, victime de la pression qu'exercent les autres opérateurs de catering en contrat avec Air France et KLM.

Servair veut s'émanciper d'Air France

Air France pense jouer à "qui perd gagne" dans cette opération. Perdre le contrôle de Servair mais conforter sa future ex-filiale sur CDG tout en percevant une substantielle somme en cash au passage. En effet Servair s'estime fragilisée sur le hub de Roissy. La perte récente de plusieurs marchés semble avoir eu un effet d'électrochoc. Les appels d'offres lancés par les compagnies aériennes se font sur plusieurs implantations à la fois et Servair n'est pas suffisamment bien implantée pour pouvoir répondre correctement aux cahiers des charges. En recherchant un partenaire déjà bien implanté et dont la restauration est le cœur de métier, Servair pense pouvoir continuer d'écrire son histoire industrielle sans Air France.

Un autre axe de développement pourrait être en fait la vraie raison de cette volonté d'émancipation. La stratégie de diversification des principaux acteurs de la restauration a donné des idées à la Direction de Servair. Selon toute vraisemblance, la filiale d'Air France souhaite se développer ailleurs que dans l'aérien. Le train (Newrest est le prestataire de la SNCF), les hôpitaux ou les grands événements sportifs (Do&Co sera le traiteur de l'Euro de football) sont autant de secteurs où Servair n'est pas ou peu implantée. Par ailleurs, son actionnaire unique l'empêche de voler de ses propres ailes. Il lui faut trouver un opérateur également présent dans ces secteurs pour l'accompagner dans sa mutation. Le rapprochement avec Newrest aurait alors du sens. Mais pourquoi alors s'être désengagé en 2014 de 25 % du capital de cette société si c'est pour quelques mois plus tard se faire racheter par elle ? Cette question mérite d'être posée.

En fin de compte, que va gagner Air France dans cette opération, après avoir encaissé le produit de la cession, estimé dans un premier temps à 220 M€ ? Objectivement, nous avons du mal à comprendre les raisons d'une telle initiative.

DERNIERE MINUTE :

Le 30 mai 2016, Air France-KLM a annoncé être entré en négociation exclusive avec le groupe HNA. Le conglomérat chinois, propriétaire entre autres de compagnies aériennes et d'hôtels de luxe, a été retenu pour la cession de 49,99 % du capital de Servair. HNA qui est en cours d'acquisition de Gate Group est seul habilité, selon la législation helvétique, à faire la proposition en lieu et place du groupe de catering suisse qui s'était porté candidat au rachat de Servair l'an dernier.

Air France procède non pas par stratégie mais par opération financière. Son argument tiré de que le catering n'est pas le cœur de métier d'une compagnie aérienne n'est pas convaincant. Les contrats de prestations signés avec Servair courent sur plusieurs années suivant les lots. Mais au-delà, la Compagnie nationale se cherchera un nouveau prestataire (ou le même) mais les conditions de marché auront évolué. Cette concentration des acteurs aura pour effet une hausse des prix inéluctable. La donne aura changé et Air France aura perdu la main dans les négociations ■

Le coavionnage : « L'uberisation » du ciel européen aura t-elle lieu ?

Depuis plusieurs années le secteur des transports connaît des transformations significatives. Pour certains, ces chamboulements s'apparenteraient à une évolution normale. Pour d'autres, ces avancées favoriseraient la concurrence et boosteraient l'économie. Cependant, nul ne doute que ces changements créeraient des risques en matière de sécurité des personnes et des biens s'ils n'étaient pas strictement contrôlés et encadrés.

Après l'avènement des low cost, des voitures de tourisme avec chauffeur (VTC) du covoiturage (pour les véhicules automobiles), du cobaturation (pour les bateaux), du coavionnage (pour les avions), le concept du transport et du déplacement à frais partagés tend à « s'uberiser ». L'économie dite « collaborative » prend place et s'enracine en France mais également dans le reste du monde moderne.

Il va sans dire qu'aujourd'hui, l'économie collaborative qui, comme nous le savons, est une activité ayant pour finalité de viser et de produire de la valeur en commun tout en s'appuyant sur de nouvelles formes d'organisation du travail, prend

de l'ampleur. Elle est facilitée par son organisation atypique et simpliste. Les utilisateurs font partie d'un réseau ou d'une communauté qui traitent ensemble via la plateforme internet. Le succès est fulgurant.

Quelles limites doivent être fixées à cette économie collaborative ? Jusqu'où peut-elle aller ? Comment les acteurs traditionnels de ces secteurs, face à l'émergence de ces acteurs innovants et inventifs, vont-ils réagir ?

Nous allons nous intéresser, ici au cas du coavionnage car cette activité en voie de développement a donné lieu à plusieurs contestations, notamment celle émanant de l'Union Syndicale du Personnel Navigant Technique (USPNT) qui a saisi les autorités compétentes.

L'USPNT a demandé très clairement au gouvernement français la fermeture des sites de coavionnage et la cessation de leurs pratiques préjudiciables à plusieurs égards.

Pour ce syndicat, les règles actuelles permettent des vols à frais partagés uniquement avec des per-

sonnes connues par les pilotes. Or, les annonces publiées sur les sites du coavionnage concernent également des inconnus recrutés via les sites internet.

Les start-up, organisatrices des coavionnages, considèrent que leur activité est légale dès lors que les passagers participent au coût direct du vol et à condition que leur nombre ne soit pas supérieur à six passagers. Ce point de vue est contrebalancé par l'USPNT.

Prenant en considération les arguments défendus par l'USPNT, la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) a pris des mesures tendant à freiner le développement des sites de coavionnage. Cependant, comme nous allons le voir, la position claire et sans ambiguïté des autorités françaises, diverge de celle de l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (l'AESA).

Si ce mode de transport venait à s'imposer, les compagnies majors perdraient sans aucun doute des clients. Face à une telle hypothèse, quelle réponse adaptée, Air France pourrait-elle apporter pour la préservation de ses intérêts légitimes ?



Les conditions drastiques de la DGAC au sujet du coavionnage

Pour les autorités de la DGAC, le coavionnage s'apparente à un transport aérien. Or, voyager par avion moyennant paiement doit être exclusivement réservé aux compagnies aériennes classiques, lesquelles, disposent d'un Certificat de Transporteur Aérien (CTA), d'une licence d'exploitation, d'appareils compatibles, de pilotes formés pour ce type d'activité présentant des garanties de sécurité nécessaires.

A contrario, un pilote privé faisant partie d'une association n'est pas habilité à transporter des clients moyennant paiement. Il ne peut donc pas être rémunéré par ses passagers. En revanche, cette possibilité lui est accordée lorsqu'il s'agit de membres de sa famille, ou d'amis. Dans cette hypothèse, le partage des frais est autorisé par la réglementation en vigueur.

Cette pratique en France est régie par les dispositions européennes (règlement UE n°379/2014 du 7 avril 2014 modifiant le règlement UE n°965/2012 de la Commission, y ajoutant l'arrêté du 31 juillet 1981 émanant cette fois-ci des autorités françaises. Pour la DGAC, sous sa forme actuelle, l'activité des sites des « blablacar des airs » est illégale car incompatible avec la loi et les règlements applicables dans ce secteur d'activité. Outre l'aspect juridique, les incertitudes sécuritaires qui ont été mises en avant sont criantes. Selon un rapport rendu au secrétaire d'Etat des Transports Monsieur Alain Vidalies, le marché du coavionnage ne remplit pas toutes les conditions garantissant la sécurité des passagers, il n'entre pas dans le cadre réglementaire public et s'apparente à de la concurrence déloyale. L'entretien des appareils et la formation des pilotes posent également problème.



Pensez à vous abonner à la newsletter Eco

Le soutien sans ambiguïté du coavionnage par des instances européennes contre la France

Contrairement à la Direction Générale de l'Aviation Civile française (DGAC), l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA) juge conforme le coavionnage aux règles européennes.

Dans une lettre adressée le 14 mars 2016 aux sites français de coavionnage (Coavmi, Wingly, Wingshare, Offweefly), la réglementation Air Ops n°965/2012 qui fixe les conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale a vocation à s'appliquer aux vols proposés sur les sites de coavionnage. Il ne s'agit ici que de vols réservés aux loisirs.

Mieux, l'AESA prend le contre-pied de la DGAC française en indiquant qu'un pilote privé peut opérer des vols sans les contraintes du transport public de passagers et de l'aviation commerciale. Ceci signifie donc que, pour l'AESA, les pilotes privés sont dispensés du CTA qui les obligerait à exploiter leurs avions personnels avec des pilotes professionnels.

Il conviendrait tout simplement d'informer les clients de la spécificité des vols en coavionnage lesquels, sont différents en termes de garanties par rapport aux vols commerciaux.

L'incontestable analyse divergente entre la DGAC et l'AESA au sujet du coavionnage en Europe

Il y a incontestablement opposition de phase entre les instances européennes et les autorités françaises.

La position prise par l'AESA fragilise les espoirs des autorités françaises y compris ceux de la Direction d'Air France qui voit d'un très mauvais œil la validation du coavionnage dans l'espace européen. Parmi les pays européens, seuls les Pays-Bas, sont sur la même longueur d'onde que la France. Par-tout ailleurs le coavionnage est accepté et toléré. Le Royaume-Uni quant à lui, encourage sa mise en

place prétextant que la question sécuritaire sera réglée progressivement et en fonction de l'accumulation du nombre d'heures de vol effectué par les pilotes.

La France s'inscrit en faux contre l'interprétation juridique faite par les instances européennes pour faciliter la normalisation et/ou la généralisation du coavionnage en Europe.

Afin de justifier leur opposition, les autorités françaises tirent argument de ce que, le texte sur lequel prennent appui les instances européennes (la réglementation Air Ops n°965/2012) a été rédigé alors que le coavionnage n'existait pas en Europe. De son côté, l'AESA reconnaît que si la réglementation précitée ne fait pas explicitement référence au coavionnage, elle ne l'exclut pas non plus.

Le petit rappel typologique des textes européens

Pour mieux comprendre la situation, il serait piquant de rappeler qu'il existe plusieurs types de textes juridiques au niveau européen. Leur force contraignante varie en fonction de leur intitulé et leur applicabilité peut être directe ou indirecte voire différée.

En premier lieu, les avis expriment l'opinion d'une institution ou d'un organe européen. Les recommandations sont des actes émis par la Commission Européenne ou le Conseil de l'Union Européenne, elles constituent une incitation pour les États membres à adopter un comportement particulier. Les avis et les recommandations sont donc des actes non obligatoires et par conséquent non contraignants pour les Etats membres.

En second lieu, il y a la directive qui a une force contraignante mais qui doit, sauf exception, être préalablement transposée au niveau de chaque Etat membre, qu'il soit moniste ou dualiste (la France par exemple).

Enfin, le règlement émanant des autorités européennes évoqué plus haut et qui sert ici de point d'appui à l'AESA, est d'application immédiate et dispose d'une force contraignante incontestable. Ainsi, à la date prévue (le 25 août 2016), il s'imposera à tous les Etats membres et nul ne pourra y déroger par une convention contraire sauf à prendre le risque de subir des sanctions européennes.