



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

pilotes

Question écrite n° 97286

## Texte de la question

M. Jean-Claude Bouchet attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur la publication au Journal officiel du 3 novembre 2010 d'une ordonnance de Monsieur le Président de la République portant création de la partie législative du code des transports. Ce nouveau code reprend, entre autres, les dispositions du code de l'aviation civile qui régissait les aspects techniques et sociaux du métier de pilote de ligne, garantissant par là même un haut niveau de sécurité et une certaine paix sociale dans les entreprises d'aviation. Le Syndicat national des pilotes de ligne France-ALPA a souhaité de longue date être consulté sur la réécriture du code de l'Aviation civile, demande qui avait été acceptée formellement par la direction générale de l'aviation civile au mois de septembre. En fait de consultation, le texte leur a été adressé le 25 octobre pour une réunion de travail le 27 octobre et une ordonnance signée le 28 octobre. Un tel calendrier ne laissait de fait aucun espace de discussion et de modification du projet. La création du code des transports n'est pas une surprise, puisque prévue par la loi de simplification du droit du 12 mai 2009. Pour autant, le principe du droit constant, qui est la règle intangible dans ce type de recodification, semble ne pas avoir été respecté en tous points. Pour le Syndicat national des pilotes de ligne France-ALPA, ce non-respect pourrait avoir des conséquences sociales mais aussi techniques ouvrant la voie à une dégradation du niveau de sécurité des vols. À titre d'exemple et sans être exhaustif, il note : l'article L. 6524-4 portant sur les conditions de validité des accords d'entreprise renvoie à l'article L. 2232-12 du code du travail. Cet article est beaucoup moins précis que l'ancien L. 423-10 et, en particulier, ne mentionne en aucun endroit que la mesure de l'audience s'effectue bien au sein du collège des personnels navigants techniques. Une telle rédaction laissée en l'état ouvrirait la porte à de nombreux contentieux. De plus, aucune des dispositions transitoires n'a été explicitement reprise alors que de nombreuses entreprises tombent encore sous le coup de ce régime transitoire et ce jusqu'en septembre 2013. Ceci interpelle les pilotes de ligne particulièrement, d'autant qu'elle connaît leur attachement fort aux dispositions de la loi du 8 décembre 2009 ; l'article L. 421-9 du code de l'aviation civile qui interdit, entre autres, un équipage de deux pilotes de plus de 60 ans sort du domaine législatif pour relever du seul règlement ; les programmes de formation des écoles délivrant des diplômes de navigants professionnels ne seront plus soumis à l'approbation de la direction générale de l'aviation civile, permettant ainsi une dérégulation totale du marché de la formation conduisant inéluctablement à en baisser le niveau ; un nouvel article permet par simple accord international de reconnaître les formations, contrôles de compétences, certificats médicaux d'un pays tiers non membre de l'Union européenne comme étant valables en France. En outre, de nombreuses dispositions qui relevaient auparavant du domaine législatif ne seront plus désormais que du domaine réglementaire, affaiblissant ainsi la portée de dispositions que le législateur avait considéré comme sage de se réserver. En conséquence, il souhaite savoir si elle entend faire en sorte que cette ordonnance fasse l'objet d'un vote devant les assemblées, débat qui permettrait de corriger les éléments non respectueux du principe du droit constant.

## Texte de la réponse

L'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports est le fruit d'un travail ambitieux et complexe dont l'objet est de regrouper en un corpus juridique unique, ordonné et clarifié, l'ensemble des règles du droit des transports. Elle marque l'aboutissement d'un projet ancien, son principe ayant été retenu dans le programme général de codification annexé à la circulaire du Premier ministre du 30 mai 1996 relative à la codification des textes législatifs et réglementaires. Les dispositions législatives du code des transports représentent plus de 2 200 articles, distribués en six parties. Les dispositions relatives à l'aviation civile figurent à titre principal dans la sixième partie intitulée « aviation civile », mais également dans la première partie qui regroupe les « dispositions communes ». L'ordonnance du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports a été publiée au Journal officiel du 3 novembre 2010 et ses dispositions sont entrées en vigueur le 1er décembre 2010, sous réserve des mentions qui figurent à ses articles 9 et 16. Elle est intervenue sur le fondement de l'article 92 de la loi n° 2009-526 du 12 mai 2009 de simplification et de clarification du droit et d'allègement des procédures. Par cette disposition, le législateur avait habilité le Gouvernement à édicter par ordonnance la partie législative du code des transports en procédant à une codification à droit constant, en retenant la définition de cette notion validée par la jurisprudence du Conseil constitutionnel (cf. décision n° 99DC du 16 novembre 1999, loi portant habilitation du Gouvernement à procéder, par ordonnances, à l'adoption de la partie législative de certains codes). Ainsi, les dispositions codifiées devaient être celles en vigueur au moment de la publication de l'ordonnance, sous réserve des modifications nécessaires. La codification à droit constant ne saurait donc être assimilée à un simple exercice de copie des dispositions en vigueur. Elle doit notamment harmoniser l'état du droit en tenant compte, par exemple, de l'évolution du droit international et du droit de l'Union européenne. Elle doit également assurer le respect de la hiérarchie des normes et donc procéder non seulement au déclassement des dispositions de nature réglementaire inscrites dans les lois codifiées, mais également au reclassement de dispositions qui y étaient éligibles mais avaient trouvé place dans des actes réglementaires. Pour l'assister dans ce travail éminemment technique et complexe, le Gouvernement a bénéficié des avis de la Commission supérieure de codification et du Conseil d'État. En adoptant l'ordonnance du 28 octobre 2010, le Gouvernement a donc entendu respecter scrupuleusement l'habilitation qui lui avait été donnée par le législateur de procéder à une codification à droit constant, ainsi qu'en témoigne le rapport au Président de la République publié avec l'ordonnance. Ce retraitement nécessaire des dispositions à codifier dans le cadre de la codification à droit constant explique certaines des interrogations et des réserves qui ont pu être formulées en particulier par le Syndicat national des pilotes de ligne France-Alpa (SNPL). Les préoccupations exprimées par le SNPL ont retenu toute l'attention du Gouvernement et celui-ci a été reçu par le directeur du cabinet du secrétaire d'État chargé des transports ainsi que par la direction générale de l'aviation civile. À cette occasion, le Gouvernement a ainsi pu réaffirmer au SNPL sa volonté de respecter les principes de la codification à droit constant. Il a également procédé à un examen approfondi des analyses du syndicat et des voies qui permettront d'y apporter une réponse opérante. En ce qui concerne la formation en vue de l'obtention et du maintien des titres aéronautiques du personnel navigant professionnel, l'intervention de l'article L. 6511-5 du code des transports, doit être lu conformément au principe de la codification à droit constant et n'a pas la portée qui semble lui être donnée. Cet article pose, comme le faisait l'article L. 410-3 du code de l'aviation civile, le principe de l'agrément des organismes de formation et non des formations elles-mêmes. Il l'exprime, en outre, dans le respect de la hiérarchie des normes, en renvoyant au pouvoir réglementaire le soin de préciser l'autorité compétente et la fixation des conditions de l'agrément. Son entrée en vigueur ne remet pas en cause les arrêtés existants qui prennent en compte, au titre des modalités d'organisation et des moyens humains et matériels mis en oeuvre, les programmes de formation. S'agissant de la reconnaissance des certificats médicaux, des formations, des épreuves d'aptitude, des contrôles de compétence et des homologations de simulateurs d'entraînement au vol, là encore, la codification de l'article L. 6511-10 du code des transports est intervenue à droit constant. L'ajout d'un alinéa précisant que les dispositions de l'article s'appliquent également lorsqu'un accord international ayant la même portée en matière de personnels navigants a été signé avec un pays tiers, est reconnaissant. Il prend en compte l'entrée en vigueur de l'article 12 du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne. Les dispositions de cet alinéa, comme celles de l'article 12 du règlement du 20 février 2008, ne sont au demeurant pas inconditionnelles. À titre principal, le SNPL estime que la codification des dispositions relatives à la validité des accords d'entreprise (art. L. 6524-4) et celles relatives à la limite d'âge d'exercice de l'activité de pilote (art. L. 6521-4) n'a pas respecté le principe de la codification à droit constant. Sur ces deux sujets, le Gouvernement

réaffirme sa volonté de maintenir l'état du droit existant au moment de la codification, et a fait connaître au SNPL son accord pour apporter aux dispositions en cause des précisions rédactionnelles de nature à en favoriser la lecture à droit constant. En ce qui concerne la validité des accords d'entreprise, le renvoi par l'article L. 6524-4 du code des transports aux dispositions de l'article L. 2232-12 du code du travail participe bien de la codification à droit constant, en procédant à une articulation lisible entre les dispositions relevant respectivement de chacun des deux codes. Au-delà, il apparaît néanmoins possible de préciser la rédaction de l'article L. 6524-4 en indiquant que l'appréciation de la validité des accords, qui est constatée dans les conditions de l'article L. 2232-12 du code du travail, l'est dans le collège spécifique des personnels navigants techniques. Cet amendement de précision serait de nature à dissiper toute ambiguïté. Par ailleurs, et contrairement à ce que semble indiquer le SNPL, la codification n'a aucunement affecté les dispositions transitoires en vigueur énoncées par le III de l'article 46 de la loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports. En effet, en vertu des dispositions de l'article 3 de l'ordonnance du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports : « les références à des dispositions abrogées par les articles 7 et 8 de la présente ordonnance sont remplacées par les références aux dispositions correspondantes du code des transports ». Ainsi, depuis le 1er décembre 2010, le III de l'article 46 de la loi du 8 décembre 2009 doit se lire comme faisant référence notamment aux articles L. 6524-1 à L. 6524-5 du code des transports. La continuité de l'application des dispositions transitoires est parfaitement assurée. S'agissant de la limite d'âge d'exercice de l'activité de pilote, là encore l'oeuvre de codification n'a ni pour objet, ni pour effet, de s'écarter du fond des règles de l'ancien article L. 421-9 du code de l'aviation civile issues de la loi n° 2008-1330 du 17 décembre 2008 de financement de la sécurité sociale pour 2009 et notamment des limites d'âge de 60 et 65 ans qu'elles énoncent. Le déclassement de certaines dispositions de nature réglementaire n'a pas eu pour effet de faire disparaître de l'ordonnancement juridique, à la date d'entrée en vigueur de l'ordonnance, la règle selon laquelle la faculté d'être maintenu en activité en qualité de pilote au-delà de 60 ans n'est possible qu'en cas de vols en équipage avec plus d'un pilote, à la condition qu'un seul des pilotes soit âgé de plus de 60 ans. En vertu du hh du 1° de l'article 9 de l'ordonnance, leur abrogation n'interviendra qu'à compter de la publication des dispositions réglementaires du code des transports correspondantes et le Gouvernement entend maintenir ces règles. Comme pour le sujet précédent, une clarification de la rédaction de l'article L. 6521-4 est prévue par le Gouvernement afin de rendre plus aisée la lecture, à droit constant, des dispositions relatives aux limites d'âge et à assurer la sécurisation juridique des situations respectives du salarié et de l'employeur. La modification, par l'article 28 de la loi n° 2010-1488 du 7 décembre 2010 portant nouvelle organisation du marché de l'électricité, de l'article 92 de la loi n° 2009-526 du 12 mai 2009 de simplification et de clarification du droit et d'allégement des procédures a rouvert un délai permettant au Gouvernement de procéder par ordonnance aux deux clarifications rédactionnelles qui viennent d'être évoquées et sur lesquelles le SNPL a été consulté, et de dissiper ainsi, dans le meilleur délai, toute interrogation sur la portée exacte des dispositions de la partie législative du code des transports relatives à l'aviation civile.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Claude Bouchet](#)

**Circonscription :** Vaucluse (2<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 97286

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** Écologie, développement durable, transports et logement

**Ministère attributaire :** Écologie, développement durable, transports et logement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 28 décembre 2010, page 13876

**Réponse publiée le :** 15 février 2011, page 1541