



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

**pilotes**

Question écrite n° 99288

## Texte de la question

M. Christian Eckert 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 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 avait fait part depuis très longtemps au Gouvernement de son souhait d'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 dernier. 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. C'est dire quel cas le Gouvernement fait des revendications des professionnels qui, dans les faits, n'ont pas pu s'exprimer sur un sujet qu'ils connaissent pourtant très bien. Cette manière de procéder est tout à fait inappropriée. 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. Ce non-respect pourrait avoir des conséquences sociales mais aussi techniques ouvrant la voie à une dégradation du niveau de sécurité des vols. De plus, 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. Dans le prolongement de la loi d'habilitation, il lui demande 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, le principe de son intervention 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 (publiée au JO du 5 juin 1996). 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 : voir notamment la décision n° 99-421 DC 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 : « 1° pour assurer le respect de la hiérarchie des normes, la cohérence rédactionnelle des textes ainsi rassemblés, harmoniser l'état du droit, remédier aux éventuelles erreurs et abroger les dispositions devenues sans objet ; (...). ». La codification à droit constant ne saurait donc être assimilée à un simple exercice de recopiage formel des dispositions en vigueur. Elle doit notamment harmoniser et clarifier 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, bien entendu, respecté 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 remis 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. Le syndicat 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 (DGAC). À cette occasion, le Gouvernement a 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. 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'allègement des procédures a rouvert un délai permettant au Gouvernement de procéder par ordonnance aux clarifications rédactionnelles appelées de ses vœux par le SNPL et sur lesquelles le syndicat a été consulté. Intervenant sur le fondement de cette habilitation prorogée, l'ordonnance n° 2011-204 du 24 février 2011 relative au code des transports, publiée au Journal officiel du 25 février 2011, permet de dissiper toute interrogation sur la portée exacte des dispositions de la partie législative du code des transports relatives à l'aviation civile. Ainsi et, en tout état de cause, cette oeuvre de codification n'affecte aucunement la nature des dispositions sociales dont relève le personnel navigant, pas plus que le niveau de sécurité des vols.

## Données clés

**Auteur :** [M. Christian Eckert](#)

**Circonscription :** Meurthe-et-Moselle (7<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 99288

**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 :** 1er février 2011, page 831

**Réponse publiée le :** 22 mars 2011, page 2777