

## OBSTRUCTION ADMINISTRATIVE

Quiconque a déjà traité avec l'administration pour un litige pourra témoigner que cette dernière refuse quasiment systématiquement d'accepter d'avoir tort. Nos fonctionnaires ont l'avantage d'avoir un budget pratiquement infini car il est payé par nos impôts. En fait, c'est la double peine! Maintenant que j'ai étayé les fondements théoriques, et que j'ai un auditoire probablement conquis et solidaire, il est temps que je raconte mon histoire et que je vous plonge dans un univers quantique où le bon sens n'a plus court et où les lois intrinsèques au fonctionnement d'un organisme public défient la logique la plus élémentaire. Dans un pays qui se vante d'être le digne héritier de Descartes, je regrette de vous informer que la gageure est érigée en état de droit.

### Un peu de droit européen

En 2018, j'ai décidé de renouveler ma qualification de langue anglaise et j'ai fait appel à James Emery. James a un site qui propose des exercices afin de s'entraîner pour l'examen (<https://lingaero.com/>) et est en mesure d'organiser des tests FCL055 via son réseau de partenaires. À l'époque, cette entreprise proposait des tarifs de groupe et plusieurs d'entre nous ont pu passer le test. À l'issue de mon examen, James m'informa que j'avais obtenu le niveau 6, mais que l'administration française ne le reconnaissait pas et que je serai déclassé/rétrogradé au niveau 5 qui est valable six ans contrairement au niveau supérieur qui bénéficie de la perpétuité.

En bon citoyen, j'ai envoyé les documents à la DSAC Centre-est qui m'a confirmé par écrit qu'en effet, seul le niveau 5 sera apposé sur ma licence de pilote. Le fonctionnaire m'a indiqué qu'il transmettait ma demande à Paris, centre névralgique du pays. Dépit par tant d'iniquité de la part de l'autorité, je me mis à faire des recherches sur les textes en vigueur. Il faut reconnaître qu'en 2018, nous

# Dura lex, sed lex !

*La loi est dure, mais c'est la loi !*

## Comment convaincre légalement la DGAC de valider un niveau 6 VFR en anglais réussi avec un examinateur étranger.

bénéficiions tous déjà d'un accès à Internet qui nous permettait de faire des découvertes assez stupéfiantes. Je vous livre la première (voir encadré).

### DIRECTEUR PERSONNELS NAVIGANTS

Le Directeur personnels navigants dans un courrier daté du 9 avril 2014 écrit les propos suivants : « *La DGAC a choisi d'évaluer elle-même les candidats qui visent le niveau 6. Hormis dans le cas du transfert d'une licence délivrée par un autre Etat européen, le niveau 6 ne peut être obtenu et apposé sur une licence délivrée par la France que si les candidats ont été évalués par la DGAC dans un des LPO-DGAC qui le délivrent* » et cette personne rajoute « *Le transfert de licence vers la France est le seul moyen d'obtenir un niveau 6 de compétence linguistique en langue anglaise sur une licence émise par la DGAC* ».

Ensuite, j'ai recherché dans le droit européen les textes de loi qui régissent ce domaine. J'ai trouvé l'article 11 du règlement (CE) No 216/2008 du parlement européen et du conseil du 20 février 2008. Je cite : « *Les Etats membres reconnaissent sans exigence ni évaluation technique supplémentaires les certificats délivrés conformément au présent règlement* ». En effet, la DGAC peut toujours se prévaloir d'imposer une exigence nationale. Mais après des recherches ultérieures, j'ai trouvé un article de loi publié par le Ministère de l'environnement français et c'est à ce moment-là que j'ai commencé à me demander si mes impôts étaient vraiment utilisés de manière rationnelle (voir encadré).

### KAFKA, SORT DE CE CORPS !

L'article 8 de l'arrêté du 11 avril 2016, version consolidée du 6 juin 2018 du Ministère de l'environnement indique : « *Une compétence linguistique peut être obtenue en France ou dans un Etat membre de l'Union européenne (UE). En application de l'article 11 (...) la France reconnaît sans exigence ni évaluation technique supplémentaire un certificat de compétence linguistique en langue anglaise dès lors qu'il a été obtenu dans un centre d'examen ou auprès d'un examinateur individuel autorisé par un Etat-membre de l'UE* ». Plus loin, l'article précise que les autorisations du centre d'examen ou de l'examinateur doivent être vérifiées par la DGAC.

J'ai toutefois tenté d'obtenir une opinion juridique qui m'a été fournie par *Europe Advice*. Leur jugement fut sans appel. La DGAC ne peut pas refuser de reconnaître mon niveau 6. Je cite, en anglais (car j'ai fait la demande dans la langue de nos voisins britanniques) : « *The DGAC cannot refuse you to recognize your FCL.055 (English proficiency) with AEPS. This would violate both Regulation (EC) No 216/2008 and Regulation (EU) No 1178/2011* ».

J'ai donc décidé d'engager une action en justice contre la DGAC, en fait, contre le Ministère de l'écologie le 2 août 2018.

Comme le Ministère de l'écologie ne répondait pas à ma plainte, le Tribunal ordonna une mise en demeure. Au terme de cette échéance, je téléphonai au greffe en leur demandant quelle était la procédure. La personne, fort aimable, m'indiqua que le juge pou-



vait attendre ou mettre un terme à l'instruction. Ce fut la première option qui fut choisie et c'est avec plus de deux mois de retard, que le ministre décida de m'honorer d'une réponse (voir encadré).

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE

Le chef du Bureau du Contentieux commença par citer le texte du 11 avril 2016 et conclut ainsi : « *La France a en effet fait le choix de ne pas reconnaître les attestations d'examen de niveau 6 au regard des conséquences de cette reconnaissance au plan de la sécurité, le pilote acquérant définitivement cette compétence et n'ayant plus jamais à démontrer son niveau. Elle exige ainsi du pilote titulaire d'une licence qu'elle a délivrée qui désire acquérir un niveau 6 qu'il se soumette à un contrôle réalisé par ses propres centres d'examen, à l'exclusion de tout autre LPO, qu'il soit français ou étranger* ».

Ce paragraphe a une contradiction inhérente. Que dire des pilotes étrangers qui ont un niveau 6 et qui demandent une conversion pour obtenir une licence française. Le courrier du Directeur personnels navigants argumente le contraire en reconnaissant qu'ils peuvent obtenir le niveau 6 sur leur licence. Ne sont-ils pas alors un risque pour la sécurité puisque l'on n'évaluera plus jamais leurs compétences ?

Et si je décidais de convertir ma licence française en licence belge (sans avertir la France que j'ai le niveau 6) et que je montre à l'autorité Belge mon certificat niveau 6. Elle l'apposerait sur ma licence. Puis, je redeman-

derais une conversion vers la France qui m'accorderait de facto le niveau 6, niveau qu'elle m'aurait refusé si je m'étais adressé à la DGAC.

L'argument retors du Chef du bureau du contentieux peut aussi être anéanti d'une autre manière. Dans mon aéroclub, un pilote hollandais possède sur sa licence néerlandaise le niveau 6, niveau qu'il a obtenu avec une société privée (comme moi) en Hollande. Ce monsieur peut piloter des avions en France et bénéficier à vie de ce niveau, contrairement à moi. C'est à ce moment-là que le mot est lâché : discrimination. La France fait acte de discrimination en vers ses pilotes.

Je parlais de mon affaire à un ami pilote et lui fit part de ma découverte. Il me confirma le fait, mais m'indiqua que la DGAC refusait d'appliquer la clause du grand-père et d'accorder aux pilotes qui avaient réussi le niveau 6 avant cette date le droit d'en bénéficier. Il me donna aussi l'adresse mail du fonctionnaire qui lui avait répondu que : « *Le niveau 6 est donc applicable pour une demande présentée à partir du 11 novembre 2019* » (voir encadré).

### RÉPONSE DU FONCTIONNAIRE

J'écrivis à cette personne et sa réponse (et je la remercie d'avoir eu la courtoisie de me répondre) me sidéra. Je vous la cite afin que vous m'aidiez à porter cette croix aéronautique : « *Le règlement d'exécution (...) a bien modifié le paragraphe FCL.055 du règlement (UE) N°1178/2011 (...) en ajoutant au point e) le terme 'toute' : la preuve de la compétence linguistique et de l'aptitude à utiliser l'anglais des titulaires d'une IR ou d'une EIR sera effectuée selon une méthode d'évaluation établie par toute autorité compétente* » et le fonctionnaire rajoute : « *C'est cette modification qui permet désormais à l'Autorité française de reconnaître sans restriction toute évaluation faite par un centre d'examen de compétence linguistique ou un examinateur de compétence linguistique agréé par un Etat membre de l'UE ou de l'EEE quel qu'en soit le niveau – y compris le niveau 6* ».

En quoi cette réponse permet-elle maintenant l'approbation des niveaux 6 ? J'ai passé mon examen sous le régime VFR et non IFR (les tests sont différents). En plus, le mot « toute » ne rajoute rien à la compréhension. Donc à partir d'une date on gagne et avant on perd ?

Je soupçonne que l'administration française a sorti cette carte de sa manche pour justifier son changement de cap et refusé d'accepter ses erreurs passées. Finalement le 18 mars 2021, je me suis présenté au Tribunal administratif de Grenoble. Après une longue attente, mon affaire fut finalement appelée. Le rapporteur détailla les points et je fus impressionné par sa compréhension du dossier. Il conclut en disant que le tribunal devait demander à la DGAC de m'accorder le niveau 6 dans un délai de deux mois. Je fus appelé, le Ministère de l'écologie n'avait pas daigné se présenter, et j'argumentais devant le refus systématique de l'administration de m'accorder le niveau 6 car il y avait entre-autre discrimination. Le 12 avril 2021, j'ai finalement obtenu gain de cause. Je vous livre les conclusions du tribunal de Grenoble (voir encadré).

### SENS DES CONCLUSIONS

Annulation totale ou partielle : Méconnaissance des dispositions de l'article 11 du règlement n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 - pratique discriminatoire entre les pilotes européens.  
Dispositif  
Article 1<sup>er</sup> : La décision de la direction de la sécurité de l'aviation civile pour la région centre-est du 19 juin 2018 est annulée. Article 2 : Il est enjoint à la direction générale de l'aviation civile d'apposer la mention niveau 6 en langue anglaise sur la licence de pilote de M. Reiller dans un délai de deux mois à compter de la notification du présent jugement.

*Alea jacta est.* Si l'état ignore ce jugement, je vais devoir reprendre le combat légal, mais cette fois-ci avec encore plus de détermination. Ce serait regrettable car je souhaite tout simplement voler en toute légalité et avec sérénité.

**Pierre-Philippe Reiller**