

HAUTE AUTORITÉ DE LUTTE CONTRE LES DISCRIMINATIONS ET POUR L'ÉGALITÉ

Délibération n°2007-230 du 24 septembre 2007

Le Collège :

Vu directive 2000/78/CE du Conseil du 27 novembre 2000 portant création d'un cadre général en faveur de l'égalité de traitement en matière d'emploi ;

Vu le code de l'aviation civile ;

Vu la loi n° 2004-734 du 26 juillet 2004 modifiant la loi n° 2003-322 du 9 avril 2003 relative aux entreprises de transport aérien et notamment à la société Air France ;

Vu la loi n°2004-1486 du 30 décembre 2004 portant création de la haute autorité de lutte contre les discriminations et pour l'égalité ;

Vu le décret n°2005-215 du 4 mars 2005 relatif à la haute autorité de lutte contre les discriminations et pour l'égalité ;

Vu le décret n° 2004-1427 du 23 décembre 2004 relatif à l'âge de cessation d'activité dans le transport aérien public du personnel navigant inscrit à la section D du registre prévu à l'article L. 421-3 du code de l'aviation civile ;

Sur proposition du Président,

Décide :

La haute autorité de lutte contre les discriminations et pour l'égalité a été informée, par le secrétariat général des affaires européennes, de ce que la Commission européenne s'interrogeait sur la conformité de l'article D. 421-10 du code de l'aviation dans sa rédaction issue du décret n° 2004-1427 du 23 décembre 2004, prévoyant que le personnel navigant commercial ne peut exercer ses fonctions après l'âge de 55 ans à l'article 6 de la directive 2000/78/CE du Conseil du 27 novembre 2000 portant création d'un cadre général en faveur de l'égalité de traitement en matière d'emploi.

Plus particulièrement, la Commission interroge les autorités françaises sur l'existence et la légitimité de l'objectif poursuivi par la réglementation relative à la limite d'âge du personnel navigant commercial en cabine, ainsi que le caractère approprié et nécessaire de cette limite d'âge

L'article 4 de la loi n° 2004-734 du 26 juillet 2004 modifiant l'article L 421-9 du code de l'aviation civile dispose que « *Le personnel navigant de l'aéronautique civile de la section A du registre prévu à l'article L 421-3 ne peut exercer aucune activité en qualité de pilote ou de copilote dans le transport aérien public au-delà de soixante ans. Le personnel navigant de l'aéronautique civile de la section D du registre prévu au même*

article ne peut exercer aucune activité en qualité de personnel de cabine dans le transport aérien public au-delà d'un âge fixé par décret. Toutefois, le contrat de travail du navigant n'est pas rompu du seul fait que cette limite d'âge est atteinte sauf impossibilité pour l'entreprise de proposer un reclassement dans un emploi au sol ou refus de l'intéressé d'accepter l'emploi qui lui est offert ».

L'article D.421-10 du code de l'aviation dispose, quant à lui, que « *L'âge au-delà duquel le personnel navigant de l'aéronautique civile inscrit à la section D du registre prévu à l'article L. 421-3 ne peut, en application de l'article L. 421-9, exercer aucune activité en qualité de personnel de cabine dans le transport aérien public est fixé à cinquante-cinq ans* ».

Ainsi, à compter de l'âge de 55 ans, une interdiction de « voler » frappe, de manière absolue, le personnel navigant commercial. Cette interdiction conduit, en cas d'impossibilité de reclassement, au licenciement de l'agent.

La directive 2000/78 interdit toute discrimination directe et indirecte fondée notamment sur l'âge. Cette interdiction de discriminer à raison de l'âge n'est cependant pas absolue puisqu'aux termes de son article 6 « *les États membres peuvent prévoir que des différences de traitement fondées sur l'âge ne constituent pas une discrimination lorsqu'elles sont objectivement et raisonnablement justifiées, dans le cadre du droit national, par un objectif légitime, notamment par des objectifs légitimes de politique de l'emploi, du marché du travail et de la formation professionnelle, et que les moyens de réaliser cet objectif sont appropriés et nécessaires* ».

Cette directive, dont le champ d'application couvre, notamment, les conditions d'emploi et de travail ainsi que le licenciement, ne s'oppose donc pas, a priori, dans son principe, à une limite d'âge de cessation de l'activité en vol du personnel navigant commercial.

Il convient de souligner que le Conseil d'Etat avait été saisi d'une requête en annulation du décret n°2004-1427 du 23 décembre 2004, notamment, sur le fondement de l'article 6 de la directive 2000/78.

Devant la juridiction administrative, le gouvernement justifiait la réglementation en indiquant que l'âge de 55 ans avait été retenu pour des raisons de sécurité, compte tenu des contraintes qui pèsent sur le personnel navigant commercial. Ces contraintes sont en particulier, les problèmes physiques liés à la pressurisation, à la qualité de l'air en cabine, au décalage horaire, et la fatigue psychologique liée au contact avec les passagers avec lesquels le nombre d'incidents n'a cessé de se développer. Le gouvernement a, en outre, insisté sur la nécessité pour le personnel navigant commercial « de garder une réactivité particulièrement bonne pour des raisons de sécurité ».

Le Conseil d'Etat a estimé, dans sa décision du 25 avril 2006 que cette limite d'âge, qui répond à un objectif légitime de bon fonctionnement de la navigation aérienne et de protection des travailleurs, est proportionnée à l'objectif poursuivi.

La haute autorité estime devoir s'écarter de cette position pour les raisons suivantes.

Sur le fondement de la directive 2000/78, la Cour de justice des communautés européennes dans l'arrêt Mangold (arrêt 22 novembre 2005, C-144/04) érigé la non-discrimination à raison de l'âge en principe général du droit communautaire.

La haute autorité souligne la légitimité de l'objectif de sécurité qui est poursuivi. En effet, les autorités nationales manqueraient à leur obligation résultant de la Convention de Chicago d'assurer la sécurité du transport aérien public, si elles ne veillaient pas à l'aptitude du personnel navigant commercial à l'exercice des tâches qui lui sont confiées en vol.

La haute autorité estime néanmoins, compte tenu de la force qui s'attache à un principe général du droit communautaire, que l'atteinte susceptible d'être portée au principe de non discrimination à raison de l'âge doit être particulièrement justifiée, et alors que les moyens mis en œuvre pour atteindre l'objectif légitime poursuivi de sécurité doivent être nécessaires et appropriés.

Compte tenu des disparités constatées entre les compagnies aériennes, s'agissant de l'âge limite d'emploi du personnel navigant commercial en vol, la haute autorité s'interroge sur la pertinence d'une limite d'âge fixée à 55 ans au regard des conditions de sécurité.

Par ailleurs, une clause couperet qui conduit, au nom de la sécurité, à une interdiction d'emploi en vol du personnel navigant commercial et dans la plupart des cas à une rupture du contrat de travail, du seul fait de son âge, sans rechercher si ce personnel est apte à l'exercice de ses fonctions sur le plan médical et professionnel, peut, compte tenu de son caractère général et absolu, apparaître disproportionnée et être considérée comme non conforme à l'article 6 de la directive.

Au demeurant, le reclassement de l'agent, à le supposer réalisable, ne rend pas pour autant le dispositif non discriminatoire dans la mesure où il n'est pas démontré que la cessation de l'activité en vol à l'âge de 55 ans est l'unique moyen voire le meilleur moyen d'atteindre l'objectif de sécurité poursuivi. L'obligation de soumettre les personnels ayant dépassé un âge donné à des visites ou examens réguliers portant sur leur aptitude à exercer pleinement leur responsabilité constituerait une réponse appropriée à l'objectif, dont la légitimité ne peut être contestée, le bon fonctionnement de la navigation aérienne et de protection des travailleurs.

En conséquence, la haute autorité estime que, dans sa rédaction actuelle, le dispositif résultant de l'article 4 de la loi n° 2004-734 du 26 juillet 2004 et du décret n° 2004-1427 du 23 décembre 2004 apparaît non nécessaire et en conséquence non conforme à l'article 6 de la directive.

Le Président



Louis SCHWEITZER