

Condamnation des mesures fixant l'âge maximal d'exercice de la profession de pilote à 60 ans au nom du principe de non-discrimination

Commentaire par Vincent CORREIA
doctorant en droit public, CRDEI, université Montesquieu-Bordeaux IV (E.A. 4193)

Sûreté aérienne

Sommaire

Par un arrêt qui satisfera assurément les pilotes souhaitant exercer leur profession jusqu'à l'âge de 65 ans, la Cour de justice de l'Union interprète la directive 2000/78 dans le sens d'une condamnation sans équivoque des mesures prévoyant la cessation automatique de la relation de travail pour les pilotes atteignant l'âge de 60 ans, au nom du principe de non-discrimination en raison de l'âge.

CJUE, Grande ch., 13 sept. 2011, aff. C-447/09, Prigge e.a.

(...)

Sur l'interprétation de l'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78

52. L'article 2 de la directive 2000/78, intitulé « Concept de discrimination », a pour objet de définir le principe de l'égalité de traitement aux fins de cette directive. Aux termes du paragraphe 1 dudit article 2, ce principe se définit par l'absence de toute discrimination directe ou indirecte fondée sur l'un des motifs visés à l'article 1er de ladite directive.

53. L'article 2, paragraphes 2 à 4, de la directive 2000/78 définit les comportements qui sont considérés comme des discriminations au sens de l'article 2, paragraphe 1, de cette directive.

54. Aux termes de l'article 2, paragraphe 5, de ladite directive, cette dernière « ne porte pas atteinte aux mesures prévues par la législation nationale qui, dans une société démocratique, sont nécessaires à la sécurité publique, à la défense de l'ordre et à la prévention des infractions pénales, à la protection de la santé et à la protection des droits et libertés d'autrui ».

55. En adoptant cette disposition, le législateur de l'Union a, en matière d'emploi et de travail, entendu prévenir et arbitrer un conflit entre, d'une part, le principe de l'égalité de traitement et, d'autre part, la nécessité d'assurer l'ordre, la sécurité et la santé publics, la prévention des infractions ainsi que la protection des droits et des libertés individuels, lesquels sont indispensables au fonctionnement d'une société démocratique. Ce législateur a décidé que, dans certains cas énumérés à l'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78, les principes posés par cette

dernière ne s'appliquent pas à des mesures contenant des différences de traitement fondées sur l'un des motifs visés à l'article 1er de cette directive, à condition, toutefois, que ces mesures soient « nécessaires » à la réalisation des objectifs susvisés.

56. Par ailleurs, ledit article 2, paragraphe 5, instituant une dérogation au principe d'interdiction des discriminations, il doit être interprété de manière stricte. Les termes utilisés à cette disposition conduisent également à une telle approche (voir, en ce sens, arrêt du 12 janvier 2010, Petersen, C-341/08, non encore publié au Recueil, point 60).

57. Il convient donc de rechercher, d'une part, si la sécurité aérienne figure au rang des objectifs énumérés à l'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78 et, d'autre part, si l'article 19, paragraphe 1, de la convention collective n° 5a constitue une mesure prévue par la législation nationale au sens de la même disposition.

58. S'agissant de la sécurité aérienne, il apparaît que les mesures qui tendent à éviter les accidents aéronautiques par le contrôle de l'aptitude et des capacités physiques des pilotes afin que des défaillances humaines ne soient pas à l'origine de ces accidents constituent indéniablement des mesures de nature à assurer la sécurité publique au sens de l'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78.

59. Quant à la question de savoir si une mesure adoptée par voie d'accord collectif peut constituer une mesure prévue par la législation nationale, il y a lieu de relever, ainsi que M. l'avocat général l'a fait au point 51 de ses conclusions, que le législateur de l'Union a, à l'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78, visé les mesures relevant de la « législation nationale » alors que tant l'article 4, paragraphe 1, que l'article 6, paragraphe 1, de cette directive ne se réfèrent à aucun instrument juridique précis.

60. La Cour a déjà jugé que les partenaires sociaux ne constituent pas des entités de droit public [voir, dans le contexte de l'article 3, paragraphe 10, de la directive 96/71/CE du Parlement européen et du Conseil, du 16 décembre 1996, concernant le détachement de travailleurs effectué dans le cadre d'une prestation de services (JO 1997, L 18, p. 1), arrêt Laval un Partneri, précité, point 84].

61. Cette considération n'empêche cependant pas les États membres d'autoriser, par des règles d'habilitation, les partenaires sociaux à adopter des mesures, au sens de l'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78, dans les domaines visés à cette disposition qui relèvent des accords collectifs. Ces règles d'habilitation doivent être suffisamment précises afin de garantir que lesdites mesures respectent les exigences énoncées audit article 2, paragraphe 5.

62. S'agissant de la mesure en cause au principal, les partenaires sociaux auraient considéré qu'il convenait de limiter à l'âge de 60 ans la possibilité pour les pilotes d'exercer leurs activités pour des raisons tenant à la sécurité des passagers et des habitants des régions survolées, mais aussi à la santé et à la sécurité des pilotes eux-mêmes. Cette mesure poursuit des objectifs se rattachant à la sécurité publique et à la protection de la santé et relève des accords collectifs.

63. Cependant, ainsi qu'il a été exposé aux points 14 et 16 du présent arrêt, les réglementations nationale et internationale ont considéré qu'il était nécessaire non pas d'interdire aux pilotes d'exercer leurs activités après l'âge de 60 ans, mais seulement de restreindre cet exercice. Dès lors, l'interdiction de piloter après cet âge, contenue dans la mesure en cause au principal, n'était pas nécessaire à la réalisation de l'objectif poursuivi.

64. Il ressort de ces considérations que l'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78 doit être interprété en ce sens que les États membres peuvent autoriser, par des règles d'habilitation, les partenaires sociaux à adopter des mesures au sens de cet article 2, paragraphe 5, dans les domaines visés à cette disposition qui relèvent des accords collectifs et à condition que ces règles d'habilitation soient suffisamment précises afin de garantir que lesdites mesures respectent les exigences énoncées audit article 2, paragraphe 5. Une mesure telle que celle en cause au principal, qui fixe à 60 ans l'âge limite à compter duquel les pilotes ne peuvent plus exercer leur activité

professionnelle alors que les réglementations nationale et internationale fixent cet âge à 65 ans, n'est pas une mesure nécessaire à la sécurité publique et à la protection de la santé, au sens du même article 2, paragraphe 5.

Sur l'interprétation de l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2000/78

65. Aux termes de l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2000/78, « les États membres peuvent prévoir qu'une différence de traitement fondée sur une caractéristique liée à l'un des motifs visés à l'article 1er [de cette directive] ne constitue pas une discrimination lorsque, en raison de la nature d'une activité professionnelle ou des conditions de son exercice, la caractéristique en cause constitue une exigence professionnelle essentielle et déterminante, pour autant que l'objectif soit légitime et que l'exigence soit proportionnée ».

66. Il ressort du libellé de cette disposition que, pour ne pas constituer une discrimination, la différence de traitement doit être fondée sur une caractéristique liée à l'un des motifs visés à l'article 1er de la directive 2000/78 et cette caractéristique doit constituer une exigence professionnelle « essentielle et déterminante ». La Cour a jugé que c'est non pas le motif sur lequel est fondée la différence de traitement, mais une caractéristique liée à ce motif qui doit constituer une exigence professionnelle essentielle et déterminante (voir arrêt du 12 janvier 2010, Wolf, C-229/08, non encore publié au Recueil, point 35).

67. Pour ce qui est des pilotes de ligne, il est essentiel qu'ils possèdent, notamment, des capacités physiques particulières dans la mesure où les défaillances physiques pour cette profession sont susceptibles d'avoir des conséquences importantes. Il est indéniable également que ces capacités diminuent avec l'âge (voir en ce sens, s'agissant de la profession de pompier, arrêt Wolf, précité, point 41). Il en résulte que le fait de posséder des capacités physiques particulières peut être considéré comme une « exigence professionnelle essentielle et déterminante », au sens de l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2000/78, pour l'exercice de la profession de pilote de ligne et que la possession de telles capacités est liée à l'âge.

68. S'agissant de l'objectif poursuivi par la mesure, comme il a été précisé au point 51 du présent arrêt, la juridiction de renvoi a indiqué que les partenaires sociaux auraient prévu la cessation automatique des contrats de travail des pilotes à l'âge de 60 ans dans le but de garantir la sécurité du trafic aérien.

69. Un tel objectif constitue un objectif légitime au sens de l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2000/78.

70. Il importe également de rechercher si, en décidant que c'est à compter de l'âge de 60 ans que les pilotes de ligne n'auraient plus les capacités physiques pour exercer leur activité professionnelle, les partenaires sociaux ont imposé une exigence proportionnée.

71. À cet égard, il y a lieu de relever que le vingt-troisième considérant de la directive 2000/78 précise que c'est dans des « circonstances très limitées » qu'une différence de traitement peut être justifiée lorsqu'une caractéristique liée, notamment, à l'âge constitue une exigence professionnelle essentielle et déterminante.

72. Par ailleurs, dans la mesure où il permet de déroger au principe de non-discrimination, l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2000/78 est d'interprétation stricte (voir par analogie, s'agissant de la discrimination fondée sur le sexe, arrêts du 15 mai 1986, Johnston, 222/84, Rec. p. 1651, point 36, et du 26 octobre 1999, Sirdar, C-273/97, Rec. p. I-7403, point 23, ainsi que, s'agissant de l'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78, en ce sens, arrêt Petersen, précité, point 60).

73. Or, ainsi que cela a été exposé aux points 14 et 16 du présent arrêt, les réglementations tant nationale qu'internationale prévoient la possibilité pour les pilotes de continuer à exercer leurs activités, sous certaines restrictions, entre 60 et 65 ans. Ainsi, les autorités nationales et internationales considèrent que, jusqu'à l'âge de 65 ans, les pilotes ont les capacités physiques pour piloter, même si, entre 60 et 65 ans, ils ne peuvent le faire que comme membre d'un équipage dont les autres pilotes ont moins de 60 ans.

74. Pour leur part, les partenaires sociaux auraient considéré que, après l'âge de 60 ans, les pilotes relevant de la convention collective n° 5a ne peuvent plus exercer leurs activités, même avec certaines restrictions. Par ailleurs, les raisons pour lesquelles ces pilotes seraient considérés comme ne possédant plus les capacités physiques pour piloter dès l'âge de 60 ans ne ressortent ni des éléments du dossier ni des observations présentées à la Cour.

75. En fixant à 60 ans l'âge limite à compter duquel les pilotes de ligne relevant de la convention collective n° 5a seraient considérés comme ne possédant plus les capacités physiques pour exercer leur activité professionnelle, alors que les réglementations nationale et internationale autorisent l'exercice de cette activité, sous certaines conditions, jusqu'à l'âge de 65 ans, les partenaires sociaux ont imposé auxdits pilotes une exigence disproportionnée au sens de l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2000/78.

76. Il ressort de ces considérations que l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2000/78 doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à ce qu'une clause d'une convention collective, telle que celle en cause au principal, fixe à 60 ans l'âge limite à compter duquel les pilotes sont considérés comme n'ayant plus les capacités physiques pour exercer leur activité professionnelle alors que les réglementations nationale et internationale fixent cet âge à 65 ans.

Sur l'interprétation de l'article 6, paragraphe 1, de la directive 2000/78

77. L'article 6, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive 2000/78 énonce qu'une différence de traitement fondée sur l'âge ne constitue pas une discrimination lorsqu'elle est objectivement et raisonnablement justifiée, 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 pour réaliser cet objectif sont appropriés et nécessaires.

78. Ainsi qu'il a été précisé aux points 51 et 68 du présent arrêt, la juridiction de renvoi a indiqué que les partenaires sociaux auraient prévu la cessation automatique des contrats de travail des pilotes à l'âge de 60 ans dans le but de garantir la sécurité du trafic aérien.

79. Il convient de rechercher si un tel objectif est un objectif légitime au sens de l'article 6, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive 2000/78.

80. À cet égard, il y a lieu de relever que, bien que la liste n'en soit pas exhaustive, les objectifs légitimes énumérés à cette disposition sont liés à la politique de l'emploi, du marché du travail et de la formation professionnelle.

81. La Cour a ainsi jugé que les objectifs pouvant être considérés comme « légitimes » au sens dudit article 6, paragraphe 1, premier alinéa, et, par voie de conséquence, de nature à justifier qu'il soit dérogé au principe d'interdiction des discriminations fondées sur l'âge, sont des objectifs relevant de la politique sociale, tels que ceux liés à la politique de l'emploi, du marché du travail ou de la formation professionnelle (voir arrêts du 5 mars 2009, *Age Concern England*, C-388/07, Rec. p. I-1569, point 46, et du 18 juin 2009, *Hütter*, C-88/08, Rec. p. I-5325, point 41).

82. Il ressort de l'ensemble de ces éléments qu'un objectif tel que la sécurité aérienne ne relève pas des objectifs visés à l'article 6, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive 2000/78.

83. Il résulte de l'ensemble de ces considérations qu'il convient de répondre à la question posée que :

- l'article 2, paragraphe 5, de la directive 2000/78 doit être interprété en ce sens que les États membres peuvent autoriser, par des règles d'habilitation, les partenaires sociaux à adopter des mesures au sens de cet article 2, paragraphe 5, dans les domaines visés à cette disposition qui relèvent des accords collectifs et à condition que ces règles d'habilitation soient suffisamment précises afin de garantir que lesdites mesures respectent les exigences énoncées audit article 2, paragraphe 5. Une mesure telle que celle en cause au principal, qui fixe à 60 ans l'âge limite à compter duquel les pilotes ne peuvent plus exercer leur activité professionnelle alors que les

réglementations nationale et internationale fixent cet âge à 65 ans, n'est pas une mesure nécessaire à la sécurité publique et à la protection de la santé au sens du même article 2, paragraphe 5 ;

- l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2000/78 doit être interprété en ce sens qu'il s'oppose à ce qu'une clause d'une convention collective, telle que celle en cause au principal, fixe à 60 ans l'âge limite à compter duquel les pilotes sont considérés comme n'ayant plus les capacités physiques pour exercer leur activité professionnelle alors que les réglementations nationale et internationale fixent cet âge à 65 ans ;

- l'article 6, paragraphe 1, premier alinéa, de la directive 2000/78 doit être interprété en ce sens que la sécurité aérienne ne constitue pas un objectif légitime au sens de cette disposition (...).

Note :

Par sa décision du 13 septembre 2011, la Cour de justice vient livrer des éléments essentiels de clarification de l'interprétation à donner de la directive n° 2000/78 du 27 novembre 2000, portant création d'un cadre général en faveur de l'égalité de traitement en matière d'emploi et de travail (*JOCE n° L 303, 2 déc. 2000, p. 16*), au regard de l'épineuse question de l'âge maximal d'exercice de l'activité de pilote de ligne (V. X. Vincent, *La limite d'âge de navigation des pilotes du transport aérien public à l'épreuve du principe communautaire de l'interdiction des discriminations fondées sur l'âge* : *Rev. dr. transp. 2010, étude 15*). Rappelons que ces conditions d'âge ont déjà fait l'objet de discussions au sein de l'OACI, amenant le Conseil à adopter, le 10 mars 2006, un amendement à l'annexe 1 à la Convention de Chicago, permettant aux pilotes d'exercer leur activité entre 60 et 65 ans dans le cas de vol avec plus d'un pilote, à la condition que l'autre soit âgé de moins de 60 ans. Cette règle a été reprise et précisée, en son temps, tant au niveau des JAA dans le JAR FCL 1.060, que dans les droits nationaux, à l'image notamment de la France (*C. aviation, art. L. 421-9, remplacé par C. transports, art. L. 6521-4*) ou en l'espèce de l'Allemagne (*Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung, art. 20-LuftVZO*).

Toutefois, cet arrêt de grande chambre rendu sur renvoi préjudiciel en interprétation intéressera, outre les pilotes, l'ensemble des personnels dont l'activité professionnelle est soumise à une limite d'âge emportant cessation automatique de la relation contractuelle de travail. Les faits de l'affaire et le problème juridique soulevé sont relativement simples et constituent l'écho renouvelé de contestations répétées et anciennes des règles nationales établissant de telles limites, qui trouvent leur principal argument dans la contrariété alléguée au principe de non-discrimination. Ce dernier constitue, comme le rappelle la Cour, un principe général du droit de l'Union (*CJCE, 2 nov. 2005, aff. C-144/04, Mangold* : *Rec. 2005, I, p. 9981, pts 75 et 76*) qui a été « concrétisé » par la directive n° 2000/78 (*pt 38 de l'arrêt. - CJUE, 19 janv. 2010, aff. C-55/07, Küçükdeveci, pt 21*) et se trouve désormais incorporé à l'article 21 de la Charte des droits fondamentaux, qui a valeur de droit originaire.

En l'espèce, MM. Prigge, Fromm et Lambach, ayant tous trois exercé les fonctions de pilotes puis de commandants de bord au sein de la compagnie allemande Deutsche Lufthansa, ont vu leur contrat de travail rompu au seul motif qu'ils avaient atteint la limite d'âge de 60 ans, conformément aux dispositions de la convention collective régissant les relations de travail du personnel de bord de la compagnie allemande. Les procédures contentieuses intentées devant les juridictions allemandes ont mis en lumière les difficultés d'interprétation impliquées par la superposition de plusieurs textes intéressant lesdits pilotes. Si la tâche dévolue au juge européen est cantonnée à l'interprétation des dispositions de la directive 2000/78, compte tenu de l'objet même du renvoi préjudiciel, la solution que le juge national devra apporter au litige doit être envisagée à la lumière de la délicate articulation de la réglementation internationale, du droit de l'Union européenne et du droit national, que ce dernier soit de nature législative, réglementaire ou se trouve concrétisé par les partenaires sociaux par l'intermédiaire de conventions collectives.

Plus précisément, le fait que la disposition incriminée se trouve justement fixée par voie de convention collective amène la Cour de justice à formuler des précisions qui, sans introduire de réelle nouveauté, se révèlent utiles à l'identification du champ d'application de la directive et, par conséquent, de sa portée. Rappelant que la directive, conformément à son

article 3, vise toutes les personnes, du secteur public ou du secteur privé, en ce qui concerne les conditions d'emploi et de travail et constatant que l'objet même de la convention collective est de régler les conditions d'emploi des travailleurs concernés (pt 41), la Cour en déduit logiquement l'applicabilité de la directive à la convention en question. La sensibilité de cette question est mise en lumière dans les conclusions de l'avocat général Cruz Villalón : reconnaissant que les conventions collectives doivent respecter le droit de l'Union, ce dernier souligne le fait que « l'autonomie de la négociation collective mérite une protection adéquate dans le cadre de l'Union » (concl., pt 46). Cet impératif d'équilibre justifie le rappel par la Cour du fait que les partenaires sociaux, en faisant usage d'un droit à la négociation collective également reconnu dans la Charte des droits fondamentaux, n'en sont néanmoins pas soustraits à l'obligation de respecter le droit de l'Union, conformément à l'article 16, b) de la directive (CJUE, 12 oct. 2010, aff. C-45/09, *Rosenbladt*, pts 52 et 53). La seconde condition, relative à la caractérisation d'une discrimination, ne requiert pas de développements substantiels de la part de la Cour, tant il est clair que la cessation automatique de la relation contractuelle pour cause de limite d'âge constitue une discrimination directe fondée sur l'âge (pt 45). Or l'âge constitue un motif de discrimination justement soumis à une interdiction de principe par l'article 1er de la directive (V. E. *Bribosia et T. Bombois*, *Interdiction de la discrimination en raison de l'âge : du principe, de ses exceptions et de quelques hésitations... Réflexions autour des arrêts Wolf, Petersen et Küçükdeveci de la Cour de justice de l'Union européenne* : RTDE 2011, p. 41).

L'applicabilité de la directive à la convention collective en question et la caractérisation d'une différence de traitement étant admise, restait à la Cour de justice à se pencher sur les justifications des différences de traitement qui permettent que des dispositions ou mesures discriminatoires se trouvent justifiées. Sur ce point, la Cour livre une interprétation précise des conditions de mise en oeuvre des exceptions prévues par la directive, dont le détail permettra assurément de contribuer à la clarification des différences de traitement admises contribuant ainsi à préciser la marge de manoeuvre laissée par la directive 2000/78, au-delà de la seule question des pilotes de ligne. En effet, dans la mesure où les justifications avancées portent sur le fait que la limite d'âge en question viserait à protéger la sécurité du transport aérien, au moyen de ce qu'il convient de qualifier d'« exigence professionnelle », dont la teneur est directement fondée sur l'âge, la Cour a livré une interprétation en trois temps sur chacun de ces éléments pour finalement exclure toute justification en l'espèce.

En premier lieu, la Cour s'est interrogée sur la possible justification de la limite d'âge au regard de l'impératif de sécurité aérienne, au regard de l'article 2, paragraphe 5, de la directive qui prévoit qu'elle « ne porte pas atteinte aux mesures prévues par la législation nationale qui, dans une société démocratique, sont nécessaires à la sécurité publique, à la défense de l'ordre et à la prévention des infractions pénales, à la protection de la santé et à la protection des droits et libertés d'autrui ». Elle constate que les mesures qui permettent le contrôle des aptitudes et des capacités physiques de pilotes poursuivent bien un objectif de protection de la sécurité aérienne. Se trouvait toutefois posée la question du titulaire du pouvoir d'établir de telles mesures, eu égard au fait que la disposition en question se réfère exclusivement à la « législation nationale ». Malgré le rappel du principe selon lequel toute exception doit être interprétée de manière stricte (pt 56), la Cour s'éloigne de l'approche restrictive, qui semble s'imposer au regard du sens littéral des termes employés, justement adoptée par son avocat général. Elle admet en effet, malgré la référence explicite à la seule législation nationale, que les objectifs établis à l'article 2, paragraphe 5, de la directive puissent être poursuivis par les partenaires sociaux par voie de convention collective. Une telle solution permet assurément de préserver les nombreuses conventions collectives qui régissent le secteur (V. par ex., en Espagne, 22 avr. 2009, *Resolución de la Dirección General de Trabajo, por la que se registra y publica el VII Convenio Colectivo entre Iberia, Líneas Aéreas de España, S.A. y sus tripulantes pilotos* : BOE n° 113, 9 mai 2009, p. 40052-40150). Sa position n'est tout de même pas dépourvue d'ambiguïté en la matière car une telle possibilité est conditionnée à une autorisation des États membres, par voie d'habilitation, dont les règles « doivent être suffisamment précises afin de garantir que lesdites mesures respectent les exigences énoncées audit article 2, paragraphe 5 » (pt 61). Si l'identification de la suffisante précision des habilitations suscitera assurément des débats fournis dans ce type de contentieux, force est de constater que la Cour ne se livre pas à un tel examen en l'espèce, peut-être, justement, en raison de l'incertitude entourant l'habilitation à laquelle auraient procédé les autorités allemandes... Toutefois, bien que de telles mesures puissent être adoptées par voie de convention collective suite à une habilitation, elles doivent être nécessaires à l'objectif poursuivi, la sécurité aérienne dans cette

affaire. Or la Cour constate que les réglementations nationales et internationales ne considèrent pas que la cessation de l'activité de pilote après 60 ans soit nécessaire pour garantir la sécurité aérienne. Elle exclut dès lors que la mesure recueillie dans la convention collective puisse être qualifiée de « nécessaire » et constitue, par conséquent, une justification admise à l'exception au principe de non-discrimination en raison de l'âge.

En second lieu, la Cour s'est penchée sur la possibilité de considérer que la limite d'âge contestée puisse être justifiée en tant qu'« exigence professionnelle essentielle et déterminante » au sens de l'article 4, paragraphe 1, de la directive. Dans la mesure où une telle justification dépend de la démonstration que la mesure en cause poursuit un objectif légitime et est proportionnée, la Cour examine successivement chacune de ces conditions pour admettre, sans surprise, que l'objectif de sécurité aérienne constitue bien un objectif légitime au sens de la disposition en question, mais que la cessation automatique de la relation de travail n'est pas proportionnée au regard de ce dernier. Ce défaut de proportionnalité découle, pour la Cour, de ce que les réglementations internationales et nationales ne prévoient pas d'interdiction d'exercer entre 60 et 65 ans, mais seulement des restrictions quant aux modalités d'exercice de leur activité professionnelle (pt 75). Ainsi, en l'espèce, les solutions adoptées par les partenaires sociaux ont été successivement considérées par la Cour comme non nécessaires et non proportionnées au regard de l'objectif de sécurité aérienne lorsqu'elles diffèrent des prescriptions internationales et nationales. Cette nouvelle référence aux règles internationales ou nationales pour apprécier la possibilité de justifier une discrimination telle que celle en cause témoigne de l'encadrement poussé, selon les cas, du droit national ou du droit à la négociation collective. Un raisonnement similaire doit logiquement conduire à limiter la marge de manoeuvre des États membres en la matière, par référence aux seules règles internationales. Ces derniers continuent toutefois de disposer d'une certaine autonomie dans l'aménagement des restrictions à l'activité de pilote, à la condition de ne pas imposer des exigences telles qu'elles aboutiraient, *de facto*, à l'interdiction de l'activité. À la lumière de ces précisions, l'article L. 6521-4 du Code des transports, qui prévoit que « l'intéressé qui répond aux conditions de validité des titres aéronautiques (...) ainsi qu'à la vérification de son aptitude médicale est maintenu en activité au-delà de 60 ans pour une année supplémentaire sur sa demande, uniquement dans le cas des vols en équipage avec plus d'un pilote, à la condition qu'un seul des pilotes soit âgé de plus de soixante ans », ne semble pas encourir de censure sur le terrain de la non-discrimination en raison de l'âge, l'autorisation pouvant être renouvelée annuellement jusqu'à ce que l'intéressé atteigne 65 ans.

En dernier lieu, la Cour se livre à une appréciation rigoureuse de l'article 6, paragraphe 1, de la directive 2000/78 qui porte spécifiquement sur les justifications des discriminations en raison de l'âge, 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 ». Ces conditions doivent être appréciées de manière stricte, tant au regard de la légitimité de l'objectif (V. par ex. *Cass. soc.*, 16 févr. 2011, n° 10-10.465 : *JurisData* n° 2011-001663) qu'au regard des moyens de le réaliser (dans ce sens, V. *Cass. soc.*, 11 mai 2010, n° 08-43.681 : *JurisData* n° 2010-005902 ; *Bull. civ. 2010*, V, n° 105. - *Cass. soc.*, 16 févr. 2011, n° 09-72.061 : *JurisData* n° 2011-001665). Elle constate toutefois que, bien que la liste des objectifs légitimes ne soit pas exhaustive (pt 80), elle porte sur la seule politique sociale et ne saurait dès lors englober la sécurité aérienne (pt 82), prenant le juste contrepoint de la lecture extensive livrée, notamment, par la Cour de cassation. Dans une affaire similaire (*Cass. soc.*, 11 mai 2010, n° 08-45.307 : *JurisData* n° 2010-005900 ; *Bull. civ. 2010*, V, n° 105. - *M. Mercat-Bruno, Retour sur la discrimination fondée sur l'âge : Rev. dr. trav. 2010*, p. 587), la chambre sociale a en effet interprété l'article 6, paragraphe 1, comme incluant la sécurité aérienne, alors que de toute évidence une telle justification ne peut être fondée que sur l'article 4, paragraphe 1, de la directive (V. *mutatis mutandis CJUE*, 2 janv. 2010, *aff. C-229/08, Wolf* : *Rec. CJCE 2010*, I, p. 1. - V. dans ce sens *S. Laulom, Le contrôle strict des différences de traitement fondées sur l'âge par la Cour de cassation : D. 2010*, p. 2489).

En définitive, la présente décision rendue par la Cour de justice est riche d'éclaircissements qui intéresseront au premier chef les pilotes de ligne désireux d'exercer leur profession jusqu'à 65 ans, comme la réglementation internationale les y autorise. Au-delà, la Cour a implicitement constaté que les discriminations en raison de l'âge peuvent être justifiées sur d'autres fondements que le seul article 6, paragraphe 1, de la directive qui s'y réfère expressément, rendant sans objet les interprétations extensives de ce dernier, sur le terrain notamment de la sécurité aérienne. D'un point de vue plus

théorique, enfin, l'argumentaire mis en oeuvre pour admettre ou rejeter le caractère nécessaire ou proportionné des mesures en cause, par comparaison avec les règles internationales, démontre une nouvelle fois que si ces dernières ne lient pas formellement l'Union, elles peuvent avoir des répercussions certaines sur l'appréciation qui sera livrée du droit de l'Union lui-même (V. également *CJCE, 3 juin 2008, aff. C-308/06, Intertanko et a. : Rec. CJCE 2008, I, p. 4057 ; Rev. dr. transp. 2008, comm. 174, note L. Gard. - D. Simon, Statut de la Convention de Montego Bay et de la Convention MARPOL dans l'ordre juridique communautaire : Europe 2008, comm. 253*), au regard ici du principe de non-discrimination. Il est dès lors aisément compréhensible que l'annexe 1 (« Partie FCL ») au projet de règlement déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile, élaboré par l'AESA et actuellement en cours de discussion, reprenne à son article FCL.065 le principe établi à l'Annexe 1 à la Convention de Chicago.

Transport aérien. - Sûreté aérienne. - Limite d'âge. - Principe de non-discrimination

Textes : Dir. n° 2000/78, 27 nov. 2000

Encyclopédies : Europe Traité, Fasc. 602