



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

pilotes

Question écrite n° 108280

Texte de la question

M. Jacques Remiller appelle l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur les revendications formulées par les représentants des pilotes de ligne français. Ces derniers dénoncent la particularité de la législation française qui interdit l'exercice de ce métier aux personnes de plus de soixante ans alors que les normes européennes l'autorisent jusqu'à soixante-cinq ans. Ils invoquent, à titre d'argument, les lourdes conséquences financières que doivent subir les ASSEDIC, la caisse de retraite et les compagnies aériennes contraintes de licencier automatiquement les pilotes atteints par cette limite d'âge. Ainsi, d'ici à 2010, 1 500 pilotes seraient licenciés et comptabilisés dans les registres du chômage. Ils demandent donc qu'une réflexion soit engagée pour harmoniser les dispositions du droit français avec les normes européennes, dans ce domaine. Il souhaite connaître les mesures qui seront engagées pour répondre à ces remarques.

Texte de la réponse

Aux termes de l'article L. 421-9 du code de l'aviation civile, le titulaire d'une licence de pilote ne peut exercer aucune activité en qualité de commandant de bord ou de copilote dans le transport aérien public au-delà de l'âge de soixante ans. Cet article n'a vocation à s'appliquer qu'aux membres d'équipage technique détenteurs d'une licence délivrée ou validée par la France, qui exercent au sein d'une entreprise de transport soumise au code de l'aviation civile. Les normes internationales applicables à compter du 23 novembre 2006, telles qu'elles résultent de l'annexe 1 à la convention de Chicago, fixent quant à elles à soixante-cinq ans la limite d'âge supérieure pour exercer les fonctions de pilote, en transport commercial international, sous réserve que le deuxième pilote soit âgé de moins de soixante ans. Plusieurs États, dont la France et les États-Unis, se sont opposés en vain à cette évolution lors des discussions devant le conseil de l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI). En effet, les arguments avancés pour repousser la limite d'âge ont semblé dictés plus par des considérations factuelles liées à la pénurie de pilotes dans certains pays que par des raisons de sécurité aérienne. Au plan social, aucune organisation professionnelle n'a souhaité l'évolution de la législation française. Seule une association dont la représentativité est limitée l'a fait. L'adoption des nouvelles dispositions de l'annexe 1, au contraire, a été l'occasion pour les organisations professionnelles d'exprimer leur fort attachement à la législation actuelle. Toutefois, ce même article L. 421-9 précise que le contrat de travail ne peut être rompu du seul fait que cette limite d'âge est atteinte. Il revient à l'employeur de proposer au personnel navigant un reclassement et à ce dernier de l'accepter ou de le refuser. En cas de rupture du contrat de travail pour cause d'impossibilité par l'employeur de reclasser ou refus du reclassement proposé, une indemnité exclusive de départ a été fixée par l'article L. 423-1 du code de l'aviation civile. Dans ce contexte, il n'entre pas dans les intentions du Gouvernement de proposer au Parlement une modification de la législation applicable aux personnels navigants techniques dans le transport aérien public français. La France a donc notifié une différence au secrétaire général de l'OACI concernant sa législation.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Remiller](#)

Circonscription : Isère (8^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 108280

Rubrique : Transports aériens

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 31 octobre 2006, page 11260

Réponse publiée le : 9 janvier 2007, page 404