



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

**pilotes**

Question écrite n° 115199

## Texte de la question

M. Jean-Marc Roubaud appelle l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur la discrimination envers les pilotes de ligne français. En effet, la France a unilatéralement refusé d'appliquer les normes de l'OACI en terme de limite d'âge des pilotes de ligne du transport aérien en vigueur depuis le 23 novembre 2006. De plus, la directive 2000/78 interdisant toute discrimination due entre autres, à un critère d'âge, obligatoirement applicable dans toute l'Europe à compter du 2 décembre 2006, est ignorée par le ministère des transports. Ainsi, tous les pilotes des pays européens peuvent à présent venir se poser, décoller et transporter des passagers français au départ de nos aérodromes même s'ils sont âgés de plus de soixante ans alors que nos propres pilotes sont forcés de quitter leur métier et sont licenciés à soixante ans. Aussi, les pilotes de ligne demandent officiellement l'arbitrage juridique de la Commission européenne afin que la France soit mise en demeure de respecter ses engagements et les traités qu'elle a signés. Cette démarche s'inscrit dans le seul but d'obtenir que la France respecte le droit, que les pilotes puissent librement choisir leur âge de départ en retraite jusqu'à la limite de soixante-cinq ans, comme leurs homologues européens, dans le strict respect des normes techniques et médicales qui sont garants de la sécurité. En conséquence, il lui demande de lui faire connaître sa position à ce sujet.

## 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. L'article 6 de la directive n° 2000/78/CE du 27 novembre 2000 portant création d'un cadre général en faveur de l'égalité de traitement en matière d'emploi et de travail dispose que 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. Par un arrêt

du 25 février 2006, le Conseil d'État a jugé qu'une limite d'âge fixée pour tenir compte de la spécificité des tâches du personnel navigant n'était pas contraire à cette directive, compte tenu du fait qu'elle répond à un objectif légitime de bon fonctionnement de la navigation aérienne. En outre le Conseil d'État a rappelé que la limite d'âge ne fait nullement obstacle à un reclassement au sol, puisqu'il revient à l'employeur de proposer au personnel navigant un tel reclassement. 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. Jean-Marc Roubaud](#)

**Circonscription :** Gard (3<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 115199

**Rubrique :** Transports aériens

**Ministère interrogé :** transports, équipement, tourisme et mer

**Ministère attributaire :** transports, équipement, tourisme et mer

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 2 janvier 2007, page 68

**Réponse publiée le :** 20 février 2007, page 1969