

Revue

Lexbase Hebdo édition privée n°517 du 21 février 2013

[Pénal] Questions à...

Discrimination à raison du refus d'une compagnie aérienne d'embarquer des handicapés : Egalité *versus* Sécurité — Questions à Maître Philippe van der Meulen, Associé du cabinet Van der Meulen et Marian, avocat au barreau de Paris

N° Lexbase : N5938BT4



par Anne-Lise Lonné-Clément, Rédactrice en chef de Lexbase Hebdo
— édition privée

Réf. : CA Paris, Pôle 6, 1ère ch., 5 février 2013, n° 12/01 781 (N° Lexbase : A9688I7X)

Par décision rendue le 5 février 2013 (CA Paris, Pôle 6, 1ère ch., 5 février 2013, n° 12/01 781), la cour d'appel de Paris a confirmé la condamnation de la compagnie aérienne easyJet pour discrimination à l'égard de personnes handicapées pour lesquelles elle avait refusé l'embarquement à bord d'un aéronef, le 9 novembre 2008, à l'aéroport Roissy-Charles-De-Gaulle, infraction réprimée par les articles 225-2, alinéa 1 (N° Lexbase : L8808ITE), et 225-19 (N° Lexbase : L2514IBQ) du Code pénal. Alors que le transporteur faisait valoir que le refus d'embarquement était justifié, selon sa réglementation interne, par des motifs de sécurité inhérents au degré d'autonomie de chacun des passagers à mobilité réduite concerné en cas d'évacuation, se prévalant, d'une part, de l'article 4 du Règlement communautaire CE 1107/2006 du 5 juillet 2006 CE (N° Lexbase : L5608HKW) prévoyant qu'un transporteur aérien "peut, pour cause de handicap pour mobilité réduite, refuser d'embarquer cette personne" et "exiger qu'un passager handicapé ou à mobilité réduite se fasse accompagner par une autre personne capable de lui apporter l'assistance qu'elle requiert", d'autre part, du Code des pratiques du transport des passagers aériens à mobilité réduite élaboré par le ministère britannique des Transports pour l'application du Règlement communautaire, les juges d'appel ont estimé, qu'en l'espèce, la compagnie aérienne ne justifiait "d'aucun élément de nature à démontrer que son refus d'embarquer les passagers était imposé par la loi et lié à des impératifs de sécurité auxquels elle n'était pas en mesure de répondre, notamment par la formation de son personnel lui incombant dans le cadre de son obligation d'assistance". L'analyse retenue par la cour est vivement contestée par Maître Philippe van der Meulen, l'avocat de la compagnie aérienne, laquelle a formé un pourvoi en cassation. Afin de bien comprendre les éléments et les enjeux de la réglementation en

cause, relativement récente, Lexbase Hebdo — édition privée a rencontré Maître Philippe van der Meulen, qui a accepté de répondre à nos questions.

Lexbase : Pouvez-vous nous préciser la réglementation applicable en matière de transport des personnes handicapées ?

Philippe van der Meulen : La réglementation applicable est issue du Règlement CE 1107/2006, concernant le droit des personnes à mobilité réduite lors du transport aérien, qui a été adopté le 5 juillet 2006, publié le 27 juillet 2006, et est entré en vigueur le 26 juillet 2008. Cette dernière date est importante si l'on se réfère à la date des faits, à savoir novembre 2008. Ce Règlement communautaire était donc depuis peu entré en vigueur.

Ce Règlement prévoit, en son article 3, le principe de l'interdiction pour un transporteur aérien ou son agent de refuser l'embarquement pour cause de handicap ou de mobilité réduite d'une personne qui dispose d'un billet et d'une réservation valable.

L'article 4 fixe les conditions dans lesquelles il peut être régulièrement dérogé à ce principe :

"1. Nonobstant les dispositions de l'article 3 un transporteur aérien [...] peut, pour cause de handicap ou de mobilité réduite, refuser [...] d'embarquer cette personne :

a) afin de respecter les exigences de sécurité applicables, qu'elles soient prévues par le droit international, communautaire ou national ou établies par l'autorité qui a délivré son certificat de transporteur aérien au transporteur aérien concerné [...]

2. Dans des conditions identiques à celles énoncées au paragraphe 1, premier alinéa, point a), un transporteur aérien [...] peut exiger qu'une personne handicapée ou une personne à mobilité réduite se fasse accompagner par une autre personne capable de lui fournir l'assistance qu'elle requiert.

3. Un transporteur aérien [...] met à disposition du public sous les formes accessibles [...], les règles de sécurité qu'il applique au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite ainsi que les éventuelles restrictions à leur transport ou à celui de leurs équipements de mobilité en raison de la taille de l'aéronef".

S'agissant d'un Règlement européen, il fixe des dispositions cadres. Il convient donc, ensuite, de se référer à la mise en œuvre de ces dispositions par les Etats membres.

En droit français, parallèlement, à la même période, le législateur a modifié profondément les dispositions pénales relatives à la discrimination en matière de services ; alors qu'il appartenait, auparavant au Parquet d'apporter la preuve de l'infraction et qu'il suffisait pour le transporteur d'invoquer un motif de sécurité pour contester l'élément intentionnel du délit, les nouvelles dispositions du Code pénal prévoient désormais que l'intention discriminatoire se confond avec la matérialité des faits. Pour autant, le législateur a renversé la charge de la preuve ; le simple fait d'invoquer un motif de sécurité est insuffisant, encore faut-il le démontrer. En tout état de cause, il ne peut y avoir discrimination en l'absence d'intention discriminatoire.

Contrairement à la France qui s'est contentée de "réprimer" à travers sa législation, sans préciser les obligations à la charge des transporteurs, la Grande-Bretagne s'est efforcée d'adapter sa réglementation interne aux exigences posées par le Règlement.

A la suite de l'entrée en vigueur de ce Règlement, le 26 juillet 2008, le ministère britannique des Transports a, en effet, élaboré avec l'aide des acteurs de l'industrie aéronautique et des associations de lutte contre les discriminations, un Code de bonnes pratiques du transport aérien des passagers à mobilité réduite.

Il faut savoir, par ailleurs, que le Règlement CE a fait l'objet d'un rapport d'évaluation par la Commission européenne, en juin 2010, concluant à la nécessité de fournir une guidance élaborée en collaboration avec les compagnies aériennes, sous forme de guide des bonnes pratiques détaillé sur la mise en application du Règlement CE. La Commission a alors souligné la qualité des dispositions réglementaires adoptées par la Grande-Bretagne.

De même, la Commission européenne a jugé utile d'établir, le 11 juin 2012, un document de travail nommé "lignes directrices interprétatives" pour expliciter les dispositions du Règlement CE ; ce document fait également référence au Code des bonnes pratiques britannique qui fixe les exigences de sécurité applicables en Grande Bretagne.

Enfin, il est important de rappeler qu'une compagnie aérienne est, en vertu de l'article 17-1 de la Convention de Montréal, présumée responsable des accidents et incidents survenus aux passagers à bord de l'appareil qu'elle

opère, dès le début des opérations d'embarquement. En application de cette convention internationale, dont l'Union européenne est signataire, la compagnie easyJet assume une obligation de résultat à l'égard des passagers c'est-à-dire qu'elle garantit à l'ensemble de ses passagers qu'ils arrivent sains et saufs à leur destination, opérations d'embarquement et de débarquement comprises. Il pèse donc sur la compagnie aérienne une obligation générale de sécurité qui, à elle seule, justifie qu'easyJet puisse apprécier de ne pas embarquer un passager qui ne peut garantir seul son évacuation et ne souhaite pas pour autant être accompagné.

Voilà énoncé l'ensemble du contexte de la réglementation.

Lexbase : Quel est l'état de la jurisprudence applicable à cette réglementation ?

Philippe van der Meulen : La jurisprudence applicable au cas précis de discrimination envers les personnes handicapées en matière de transport aérien n'est pas significative au regard de cette nouvelle réglementation européenne.

J'ose d'ailleurs espérer qu'il n'y en aura pas. En effet, une véritable jurisprudence ne pourra s'établir qu'à partir du moment où il y aurait un accident.

Lexbase : Dans quelles conditions la compagnie easyJet applique-t-elle toute cette réglementation ?

Philippe van der Meulen : Il faut savoir que la Direction de l'aviation civile britannique, qui délivre et renouvelle le certificat de transporteur aérien à la compagnie easyJet, a à son tour fait recommandation aux compagnies aériennes britanniques de respecter les dispositions du Code de bonnes pratiques dans la gestion des personnes à mobilité réduite (PMR) pour éviter toute pratique discriminatoire (FODCOM 49/08).

Dès le 26 juillet 2008, easyJet a mis à disposition de son personnel navigant et au sol une instruction reprenant les recommandations ministérielles et de la Direction de son aviation civile en application du Règlement européen.

Il en ressort que *"les passagers à mobilité réduite ou handicapés désireux de voyager sans accompagnement doivent répondre aux critères suivants avant que leur réservation soit acceptée :*

— *une personne doit être autonome dans une situation d'urgence ou lors d'une évacuation ;*

— *une personne doit pouvoir communiquer avec l'équipage. Elle doit comprendre totalement et réagir de façon positive aux instructions données par l'équipage ou le personnel aéroportuaire ;*

— *une personne doit être capable de s'occuper d'elle-même et d'assumer les besoins nécessaires à son bien-être.*

Si un passager ne correspond pas à ces critères, il doit être accompagné par un compagnon qui pourra s'assurer que ses besoins seront satisfaits".

EasyJet offre à leurs passagers la possibilité de prendre ses réservations sur internet. Au regard des exigences réglementaires européennes, elle a immédiatement prévu un questionnaire à l'attention des passagers à mobilité réduite, reposant sur un système déclaratif, visant à permettre l'appréciation du degré d'autonomie du passager concerné. Il s'agit d'anticiper les besoins d'assistance des passagers, en matière d'accompagnement. En effet, en réponse à ce questionnaire, easyJet a mis en place une structure qui, à l'époque permettait d'appeler, sous 48 heures, les passagers susceptibles d'avoir besoin d'assistance ; ce délai est aujourd'hui réduit à 24 heures. Au cours de cet entretien, en tant que de besoin, le passager est informé qu'il devra voyager avec un accompagnant.

Mais encore faut-il que les passagers répondent aux questions... Tel était le cœur du problème en l'espèce.

Lexbase : Pouvez-vous donc nous rappeler les circonstances de cette affaire ?

Philippe van der Meulen : Pour les trois passagers parties civiles, la difficulté s'est cristallisée au moment de l'enregistrement dès lors qu'il est avéré que ces trois personnes à mobilité réduite (PMR) n'avaient pas déclaré, au moment de la réservation de leurs billets, leur degré d'autonomie. Cette absence de déclaration n'a pas permis à easyJet de déterminer si ces passagers avaient un besoin particulier en termes d'accompagnement.

C'est donc lors de l'enregistrement du vol -quelques semaines, rappelons-le, après l'entrée en vigueur du Règlement européen— qu'a été mis en évidence le besoin d'assistance de ces passagers. En effet en l'absence avérée d'autonomie, il leur a alors été indiqué qu'ils ne pouvaient voyager seul.

Force est de constater que les trois situations ont été appréciées *in concreto* et que les décisions de ne pas em-

barquer les passagers n'ont pas été prises *a priori* mais en suite de leurs propres déclarations.

Lexbase : En quoi contestez-vous l'analyse des juges d'appel ?

Philippe van der Meulen : Il résulte de la lecture, tant du Règlement européen que des autres textes réglementaires, qu'il ne doit pas y avoir d'appréciation *in abstracto*, mais bien *in concreto*. Ainsi, dans le temps limité de l'enregistrement, à l'occasion de réservations particulières, il y a eu une appréciation *in concreto*, dont n'a absolument pas tenu compte la cour dans sa décision.

Il existait un état de fait imputable aux passagers qui a amené easyJet à faire une application stricte du Règlement CE, et ce pour des raisons impérieuses de sécurité, laquelle sécurité constitue la priorité majeure, voire l'obsession de la compagnie.

Ce qui est très intéressant, et qui pose le débat en termes de droit, c'est que, dans son arrêt, la cour, retient que *"s'agissant de la discussion de la société easyJet tirée de la réglementation relative au droit des personnes à mobilité réduite en matière de transport aérien, que le code de bonnes pratiques établi par le département des transports britanniques pour la mise en œuvre du Règlement européen du 5 juillet 2006 invoqué par la société, outre qu'il n'a aucune valeur juridique comme énoncé dans son préambule, se limite à des recommandations"*.

J'insiste sur le fait que le système juridique britannique, d'un pays de *common law*, qui repose sur la jurisprudence, est un système radicalement différent du système juridique français, qui repose sur la loi. Alors même que les règles invoquées ne relèvent pas de la loi, il est évident que les juges doivent s'y référer.

Par ailleurs, il convient de rappeler, que parmi les exceptions du Règlement européen posées par son article 4, le deuxième alinéa prévoit que : *"Afin de respecter les exigences de sécurité applicables qu'elles soient prévues par le droit international, communautaire ou national ou établies par l'autorité qui a délivré son certificat de transporteur au transporteur aérien concerné"*.

Or, il faut savoir qu'en France comme en Grande Bretagne c'est la Direction générale de l'aviation civile qui délivre la licence de transporteur. Si une compagnie française ne respecte une des règles posées, qu'il s'agisse d'une loi ou d'une directive du ministère des Transports ou d'une recommandation générale de l'aviation civile, la Direction générale de l'aviation civile peut retirer sa licence. EasyJet ne pouvait pas ne pas se conformer aux règles émises par sa direction de l'aviation civile qui prévoit, que, s'il est avéré *in concreto* que la personne n'a pas l'autonomie suffisante pour se rendre seule à une issue de secours, elle doit être accompagnée.

Par ailleurs, la ligne directive interprétative du 11 juin 2012, émanant de la Commission européenne énonce que *"la principale responsabilité de l'équipage de cabine est la sécurité de tous les passagers à bord de l'aéronef [...] le Règlement n'exige pas que l'équipage de cabine fournisse une assistance spécifique en termes de besoins, repas ou médicaments, allant au-delà du service fourni aux autres passagers [...]"*.

Aucune différence n'est donc faite entre une personne valide et une personne qui ne l'est pas, et la contrepartie de cette égalité, sauf certaines dérogations, est qu'une personne handicapée ne peut pas exiger du personnel de bord un service allant au-delà de celui fourni aux autres passagers.

Comme nous l'avons vu plus haut, la Convention de Montréal fixe une présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur, dès lors que les passagers ont été enregistrés ; en résumé, les compagnies ont l'obligation d'accueillir tout le monde même les personnes handicapées, sauf dans certaines conditions. Le ministère britannique des transports exige que les personnes non autonomes doivent être accompagnées.

Le motif de sécurité invoqué par easyJet est donc indiscutable. Easyjet invoque à juste titre des textes qui, contrairement à ce qu'a jugé la cour, constituent un fondement justifié de la mise en œuvre des dérogations réglementaires européennes de l'article 4.

Dans cette affaire, easyJet n'était pas seulement prévenue pour avoir pris une décision discriminatoire, mais également pour avoir édicté une réglementation interne discriminatoire, alors que cette réglementation interne reprend mots pour mots les recommandations de son ministère des Transports et de son autorité de l'aviation civile.

Enfin, la Cour ne répond absolument pas à la question de l'élément intentionnel de l'infraction, qui fait défaut. Or, il est clairement établi qu'easyJet n'a pas de politique discriminatoire. A cet égard, rappelons que cette compagnie embarque chaque année entre 40 et 50 millions de passagers. Elle prouve embarquer 342 380 PMR par an toutes catégories confondues, ce qui correspond à plus de 1 000 PMR transportés par jour. Parmi les PMR transportés annuellement, seul moins de 1% voyage accompagné. Ces indications établissent de manière tout aussi significative

qu'indiscutable qu'easyJet ne refuse pas systématiquement les PMR sur ses vols, que sa politique interne n'est pas discriminatoire et qu'elle s'emploie à permettre l'accès à ses services à tous les publics.

Bien entendu, le procès en cause est un procès militant, qui vise à défendre une cause juste et honorable ; la décision de la Cour de cassation sera extrêmement importante.