

**EUROPEAN COMMITTEE OF SOCIAL RIGHTS
COMITE EUROPEEN DES DROITS SOCIAUX**



25 octobre 2007

Pièce n° 1

Fédération Internationale des Ligues des Droits de l'Homme (FIDH)
c. Irlande
Réclamation n° 42/2007

RECLAMATION

Enregistrée au Secrétariat le 26 février 2007

**Réclamation soumise au Comité européen des Droits sociaux
en application du Protocole additionnel à la Charte sociale européenne prévoyant
un système de réclamations collectives**

Réclamant: Fédération internationale des Ligues des Droits de l'Homme (FIDH)

Etat partie: Irlande

Réclamation – L'Irlande n'applique pas de manière satisfaisante l'article 23 de la Partie II de la Charte sociale européenne révisée combiné à l'article E de la Partie V de la Charte sociale révisée, et n'applique pas ou ne met pas en oeuvre de manière satisfaisante l'article 12§4 de la Partie II de la Charte sociale révisée.

Résumé - La Fédération internationale des Ligues des Droits de l'Homme (FIDH) reproche à l'Irlande d'exercer une discrimination à l'encontre des titulaires d'une pension de vieillesse qui ne résident pas de manière permanente en Irlande, dans la mesure où elle leur refuse l'accès à la gratuité des transports lorsqu'ils viennent en Irlande pour rendre visite à des proches ou à des amis, participer à des manifestations sociales ou culturelles, ou se recueillir sur la tombe de leurs défunts. Elle soutient que cette attitude des autorités irlandaises est contraire à l'article 23 de la Partie II de la Charte sociale européenne révisée combiné à l'article E de la Partie V de la Charte, par lesquels l'Irlande s'est engagée à prendre ou à promouvoir, sans discrimination, des mesures appropriées tendant :

« à permettre aux personnes âgées de demeurer le plus longtemps possible des membres à part entière de la société, moyennant:
des mesures suffisantes pour leur permettre de mener une existence décente et de participer activement à la vie publique, sociale et culturelle;
la diffusion des informations concernant les services et les facilités existant en faveur des personnes âgées et les possibilités pour celles-ci d'y recourir ».

La FIDH soutient également que le refus des autorités irlandaises de permettre aux retraités non-résidents de bénéficier de la gratuité des transports est contraire à l'engagement contracté par l'Irlande au titre de l'article 12§4 de la Charte sociale révisée, qui exige des Etats Parties:

« de prendre des mesures, par la conclusion d'accords bilatéraux ou multilatéraux appropriés *ou par d'autres moyens* (italique de notre fait), et sous réserve des conditions arrêtées dans ces accords, pour assurer:

(a) l'égalité de traitement entre les nationaux de chacune des Parties et les ressortissants des autres Parties en ce qui concerne les droits à la sécurité sociale, y compris la conservation des avantages accordés par les législations de sécurité sociale, quels que puissent être les déplacements que les personnes protégées pourraient effectuer entre les territoires des Parties ».

Recevabilité

L'Irlande a ratifié, en date du 4 novembre 2000, la Charte sociale européenne révisée, en ce compris les articles 12 et 23 de la Partie II et l'article E de la Partie V de la Charte, ainsi que le Protocole additionnel à la Charte sociale européenne prévoyant un système de réclamations collectives ; ces textes ont tous deux pris effet en Irlande au 1^{er} janvier 2001. La présente réclamation porte sur le fait que l'Irlande n'appliquerait pas de manière satisfaisante des articles de la Charte sociale révisée qu'elle a acceptés, à savoir l'article 12§4 et l'article 23 combiné à l'article E de la Partie V de la Charte.

La Fédération internationale des Ligues des Droits de l'Homme (FIDH) est une organisation internationale non gouvernementale dotée du statut consultatif auprès du Conseil de l'Europe. Elle figure sur la liste, établie par le Comité gouvernemental, des organisations non gouvernementales ayant le droit de présenter des réclamations au titre du Protocole additionnel à la Charte sociale européenne prévoyant un système de réclamations collectives.

Réclamation

Dispositif accordant la gratuité des transports

En 1967, le Gouvernement irlandais a mis en place un système accordant la gratuité des transports publics aux titulaires d'une pension de vieillesse ou d'une pension pour aveugles. Ce dispositif a été annoncé comme suit par le Ministre des Finances dans son discours budgétaire prononcé devant le Dail Eireann (chambre basse du Parlement irlandais) le 11 avril 1967: « En concertation avec la CIE [Compagnie nationale de transports assurant des services d'autobus et des services ferroviaires], nous mettons en place un dispositif qui permettra aux titulaires d'une pension de vieillesse ou d'une pension pour aveugles d'utiliser gratuitement les bus et trains de la CIE, en dehors des périodes de pointe ». ¹

Ce système, devenu opérationnel en octobre 1967, était géré par le ministère de la Protection sociale – l'actuel ministère des Affaires sociales et familiales. Il ne concernait à l'origine que les bénéficiaires d'une pension de vieillesse servie par le ministère de la Protection sociale, ainsi que leur conjoint âgé d'au moins 70 ans. A l'époque, l'âge d'ouverture du droit à pension était fixé à 70 ans. Les intéressés étaient autorisés à voyager gratuitement sur présentation de leur livret de retraite.² Les femmes de plus de 70 ans titulaires d'une pension de veuve figuraient également parmi les bénéficiaires de ce dispositif.

La première année, 166 000 personnes y ont été admises. Le ministère a versé des subventions à la compagnie nationale de transports (CIE), ainsi qu'à une autre entreprise plus modeste, calculées sur la base d'une estimation du nombre de passagers "gratuits" transportés. Un système de prise en charge des frais d'électricité des retraités a été institué à la même époque.

Lors de l'annonce de ce dispositif en avril 1967, le Ministre des Finances avait déclaré que le Gouvernement était préoccupé par « la situation difficile des personnes âgées isolées » (*voir note de bas de page n° 1 ci-dessus*). Plus de trente ans plus tard, en 1998, celui qui était alors le Ministre des Affaires sociales et familiales a expliqué plus en détail ce que

¹ Débats du Dail Eireann du 11 avril 1967, colonne 1267

² Courrier adressé le 4 juillet 1967 par le ministère de la Protection sociale au ministère des Finances, avec pièce jointe; Débats du Dail Eireann, Volume 231, 23 novembre 1967, questions au Ministre de la Protection sociale; question 102.

voulait faire le Gouvernement en instituant ce service : « L'objectif du dispositif est d'inciter ces personnes à continuer de mener une vie active au sein de la collectivité... »³.

La gratuité des transports était une idée très novatrice en son temps et, sur ce point, l'Irlande devançait la plupart des pays européens. Le système a réussi, au fil des ans, à donner aux personnes âgées aux revenus souvent modestes la possibilité de rester socialement actives et de garder le contact avec leur famille et leurs amis.

A cette époque, les plus de 70 ans n'avaient pas tous droit à une pension de vieillesse, du fait de l'existence d'une condition de ressources ; pour éviter les situations précaires et intégrer dans le dispositif le petit groupe d'individus qui vivaient en République d'Irlande tout en percevant une pension du Royaume-Uni, le système a été étendu en 1972 à tous ceux qui avaient atteint l'âge de la retraite. La grande majorité de ceux qui pouvaient en bénéficier y avaient cependant droit parce qu'ils percevaient une pension de vieillesse servie par l'Irlande, et que la gratuité des transports était considérée comme un avantage supplémentaire ou accessoire attaché à ladite pension.

Dans les années qui ont suivi, l'âge de la retraite a été progressivement abaissé jusqu'à atteindre 66 ans en 1977, ce qui est également l'âge requis pour être admis au bénéfice de la pension de vieillesse. Les plus de 66 ans se sont vu remettre une carte de transport gratuit et n'ont plus eu besoin de présenter leur livret de retraite. Ces cartes étaient délivrées automatiquement aux titulaires d'une pension de vieillesse irlandaise et, pour les autres, sur demande. Le système a été progressivement étendu aux personnes handicapées et à leurs accompagnateurs ; les demandes émanant de ces personnes étaient cependant gérées par un service distinct, et la présente réclamation ne concerne que la situation des retraités.

Ce sont ensuite les trajets effectués à bord de bus privés ou de nouveaux moyens de transports publics tels que le métro léger de Dublin qui ont été intégrés dans le dispositif. Plus récemment, celui-ci a encore été élargi pour couvrir les voyages aériens à destination de certaines îles côtières et, sur une base de réciprocité, les voyages à destination ou en provenance de l'Irlande du Nord, zone ayant une frontière terrestre avec la République d'Irlande. En février 2007, à l'issue de négociations entre le Gouvernement irlandais et le Secrétariat d'Etat britannique pour l'Irlande du Nord, il a été annoncé que la gratuité des transports pour toute l'Irlande serait instaurée à compter du 2 avril 2007, et ce pour les plus de 66 ans en Irlande et les plus de 65 ans en Irlande du Nord.⁴

En août 2006, le Ministre irlandais des Affaires sociales et familiales, M. Seamus Brennan, a annoncé la fin des restrictions à la gratuité des transports, qui empêchaient les détenteurs d'une carte de transport gratuit de voyager aux heures de pointe à Dublin et dans deux autres villes d'Irlande.⁵ Le lien entre gratuité des transports et utilisation de la capacité excédentaire des transports - qui était l'une des raisons à l'origine de la création de ce dispositif - a ainsi été définitivement supprimé. La disparition de ce lien a confirmé que l'objectif du système est bien d'encourager les personnes âgées et handicapées, en leur en donnant la possibilité, à mener une existence plus active, à s'impliquer davantage, à maintenir les liens familiaux et sociaux et à continuer à participer à des activités.

³ Débats du Dail Eireann, Volume 486, 4 février 1998, questions au Ministre des Affaires sociales, communautaires et familiales

⁴ Communiqué de presse du ministère des Affaires sociales et familiales, 16 février 2007

⁵ Communiqué de presse du ministère des Affaires sociales et familiales, 9 août 2006

En août 2006, un peu plus de 600 000 personnes possédaient une carte de transport gratuit, dont 430 000 avaient plus de 66 ans. Quelque 355 000 personnes percevaient une pension de vieillesse du ministère des Affaires sociales et familiales. Les autres étaient des veufs et veuves de plus de 66 ans, des personnes à charge de retraités, et des titulaires de pensions versées par d'autres organismes. A cela s'ajoutaient 145 000 allocataires d'une prestation d'invalidité ou d'incapacité, et 25 000 accompagnateurs s'occupant de personnes malades ou âgées (*voir note bas de page n° 5 ci-dessus et note n° 7 ci-dessous*).

Emigration

Jusqu'au milieu des années 1990, l'Irlande était un pays d'émigration; au fil des ans, de très nombreux Irlandais étaient partis chercher du travail au Royaume-Uni, aux Etats-Unis et dans d'autres pays, principalement anglophones. L'émigration a été particulièrement marquée entre les années 1940 et le début des années 1970, si bien que l'on trouve aujourd'hui une importante communauté de retraités irlandais à l'étranger, principalement au Royaume-Uni et en plus petit nombre dans d'autres pays.

La présente réclamation porte sur le fait que sont exclus du dispositif permettant d'obtenir la gratuité des transports tous les titulaires de pensions de vieillesse irlandaises vivant à l'étranger, le groupe le plus important étant constitué par les Irlandais installés au Royaume-Uni; les données factuelles ci-après concerneront donc, dans une large mesure, les titulaires d'une pension irlandaise qui demeurent dans ce pays. Cela étant, les arguments s'appliquent également, *mutatis mutandis*, à ceux qui sont installés dans d'autres pays.

Si beaucoup d'Irlandais se sont bien intégrés dans la société britannique, d'autres ont eu plus de mal et un nombre non négligeable de ressortissants irlandais âgés se retrouvent aujourd'hui seuls et démunis au Royaume-Uni. Ils ont encore, pour la plupart, de la famille et des proches en Irlande, qui constituent parfois le seul lien familial qui leur reste. Mais, pour ces émigrants irlandais moins chanceux, le coût du voyage pour se rendre en Irlande et parvenir à leur destination finale sur le territoire irlandais est souvent un obstacle majeur – beaucoup viennent des régions reculées situées au sud et à l'ouest du pays. Les liens avec la famille et les amis finissent aussi par se distendre, ce qui nuit aux personnes âgées elles-mêmes, à leurs familles et amis, ainsi qu'à la société dans son ensemble.

En outre, plusieurs études montrent que l'incidence des maladies mentales et des dépressions est supérieure à la moyenne parmi les Irlandais résidant au Royaume-Uni, et que l'on recense chez eux de fréquents cas d'alcoolisme.⁶ S'ils pouvaient maintenir des liens plus étroits avec leur famille et amis, et s'ils avaient la possibilité d'aller régulièrement les voir en Irlande, cela contribuerait à briser l'isolement et la solitude de ces émigrants âgés, et cela leur permettrait de "mener une existence décente et de participer activement à la vie publique, sociale et culturelle" (article 23§1 (a) de la Charte sociale européenne révisée), ou "de rester actifs au sein de la communauté" comme l'avait déclaré en 1998 le Ministre des Affaires sociales, communautaires et familiales à l'occasion de la présentation des objectifs du dispositif de gratuité des transports (*voir note en bas de page n° 3 supra*).

De nombreux Irlandais installés aujourd'hui au Royaume-Uni et ailleurs ont travaillé en Irlande avant d'émigrer et peuvent désormais prétendre à une pension contributive de

⁶ "L'Irlande et les Irlandais de l'étranger, Rapport du groupe de travail sur la politique à l'égard des émigrants", Ministère des Affaires étrangères, août 2002, pages 40-41.

vieillesse, souvent au prorata du nombre d'années de travail. D'après le Ministre des Affaires sociales et familiales, ils étaient environ 31 000 Irlandais résidant au Royaume-Uni à percevoir une pension de vieillesse irlandaise en mars 2006. Les chiffres du ministère des Affaires sociales et familiales indiquaient qu'en août 2006, une pension de vieillesse ou de veuvage servie par l'Irlande était versée à 30 556 Irlandais âgés de plus de 66 ans au Royaume-Uni (hors Irlande du Nord). A cela s'ajoutaient 951 bénéficiaires vivant dans d'autres pays européens, et 8 764 dans le reste du monde, soit au total 40 271 personnes. On en dénombrait également 4 632 en Irlande du Nord mais, comme indiqué plus haut, le Gouvernement irlandais a récemment signé un accord de principe en vue d'étendre la gratuité des transports à tous les Irlandais retraités vivant en Irlande du Nord, sur une base de réciprocité avec les collectivités locales de cette région.⁷

Les pensions en question sont servies par le ministère des Affaires sociales et familiales ; elles sont distinctes de toutes les autres rentes qui pourraient être attribuées à des Irlandais par les autorités du Royaume-Uni ou de quelque autre pays de résidence. Les retraités irlandais vivant au Royaume-Uni perçoivent pour la plupart une pension britannique car ils ont exercé la majeure partie de leur activité professionnelle dans ce pays. Les pensions servies par l'Irlande sont toutes des pensions contributives ; cela s'explique par le fait – pour reprendre l'exemple du Royaume-Uni – que ceux qui n'avaient pas suffisamment cotisé en Irlande avant d'aller travailler au Royaume-Uni ont simplement droit à une pension britannique ordinaire, car les pensions irlandaises non contributives ne sont pas versées à l'étranger.

Certains de ces « retraités irlandais » installés au Royaume-Uni – *expression employée dans la présente réclamation pour désigner les personnes qui perçoivent une pension irlandaise, par opposition à celles qui n'ont droit qu'à une pension britannique* – ont demandé au ministère irlandais des Affaires sociales et familiales de pouvoir obtenir une carte de transport gratuit, à l'instar des retraités résidant en Irlande, afin de pouvoir utiliser gratuitement les transports publics lorsqu'ils reviennent en Irlande voir famille et amis. Cela leur a été refusé au motif qu'ils « ne résident pas à titre permanent en République d'Irlande ». Nous nous référons ici à un courrier adressé en septembre 2006 à Mme Kathleen Waddington, qui vit à Keighley, dans le Yorkshire.⁸

Mme Waddington perçoit, outre une pension de vieillesse servie par le Royaume-Uni, une modeste pension contributive irlandaise. Agée de 69 ans, elle est originaire du Comté de Kerry, dans le sud-ouest de l'Irlande. Elle a travaillé quelques années en Irlande, où elle a cotisé à l'assurance vieillesse, puis a émigré au Royaume-Uni et a travaillé ici de nombreuses années. Elle y a épousé un homme de nationalité britannique.

Mme Waddington touche une pension de vieillesse et une allocation d'invalidité – elle est malentendante – servies par le Royaume-Uni. Son mari perçoit une prestation d'invalidité britannique. Deux ou trois fois par an, elle se rend pour une semaine environ en Irlande. Le dernier de ses frères est décédé il y a quelques années, mais elle continue de voir un cousin âgé ainsi que des neveux et nièces. Elle va également se recueillir sur la tombe de ses parents et de ses frères, inhumés dans différents comtés d'Irlande.

⁷ Débats du Dail Eireann, 22 mars 2006, Vol. 616, n° 5, Questions au Ministre des Affaires sociales et familiales; Question 53; Courrier adressé le 8 août 2006 par le ministère des Affaires sociales et familiales aux centres de consultations juridiques gratuites.

⁸ Lettre adressée le 27 septembre 2004 par le Service des pensions, ministère des Affaires sociales et familiales à Mme Kathleen Waddington de Keighley, Yorkshire, Royaume-Uni.

Mme Waddington et son époux ne peuvent plus ni l'un ni l'autre conduire un véhicule, de sorte qu'ils sont tributaires des transports publics pour aller en Irlande. S'ils étaient admis au bénéfice de la gratuité des transports, ils pourraient voyager plus librement et venir peut-être plus souvent en Irlande.

Comme nous l'avons indiqué, un certain nombre de retraités irlandais résidant au Royaume-Uni se sont vu refuser la gratuité des transports pour les mêmes motifs que Mme Waddington ; ces dix dernières années, diverses associations représentant les émigrants irlandais du Royaume-Uni - la Fédération des sociétés irlandaises, le Centre irlandais de Londres, le Groupement des personnes âgées irlandaises de Camden et le Groupement des personnes âgées irlandaises de Londres notamment – ont appelé le Gouvernement irlandais à étendre ce dispositif aux retraités irlandais résidant au Royaume-Uni qui se rendent en Irlande.

Le Gouvernement irlandais s'est inquiété du sort des émigrants irlandais installés au Royaume-Uni, et plus particulièrement celui des personnes âgées et vulnérables, à telle enseigne qu'en 2001, le Ministre des Affaires étrangères, M. Brian Cowen, a mis en place une « Commission d'étude sur la politique à l'égard des émigrants ».

En août 2002, cette commission a présenté un rapport qui a fait ressortir que la situation des émigrants irlandais âgés, en particulier ceux vivant au Royaume-Uni, posait problème. Le rapport a ainsi préconisé de prendre sans délai des mesures « afin de permettre aux retraités irlandais établis à l'étranger d'utiliser gratuitement les transports publics pour venir en Irlande »⁹.

Le Gouvernement a approuvé l'orientation générale du rapport, son souci de maintenir et de favoriser les contacts, ou encore de porter assistance aux membres vulnérables de la communauté des émigrants ; il n'en a cependant pas accepté toutes les recommandations. Parmi celles qu'il a rejetées, figurait l'extension du dispositif accordant la gratuité des transports.

La commission d'étude et la plupart des groupes de pression d'émigrants irlandais avaient demandé, du moins au début, l'extension du dispositif à tous les émigrants irlandais ayant atteint l'âge de la retraite, qu'ils perçoivent une pension irlandaise, britannique ou autre. La présente réclamation se limite néanmoins au problème que posent les titulaires d'une pension contributive de vieillesse irlandaise vivant hors d'Irlande – au Royaume-Uni pour l'essentiel -, et à la distinction qui est faite entre eux et les retraités qui vivent en Irlande.

Bien que la gratuité des transports ait été étendue – et l'on s'en félicite - à toutes les personnes âgées de plus de 66 ans résidant en Irlande, la grande majorité des détenteurs d'une carte de transport gratuit admis à en bénéficier du fait de leur âge perçoivent une pension de vieillesse irlandaise. Le lien entre pension de vieillesse et gratuité des transports est si étroit que le Service des pensions du ministère des Affaires sociales et familiales fait savoir qu'il délivre automatiquement des cartes de transport gratuit aux titulaires d'une pension de vieillesse. Il existe bien un formulaire de demande, mais il comporte la mention liminaire suivante: « Ne remplissez pas ce formulaire si vous avez plus de 66 ans et percevez une pension du ministère des Affaires sociales et familiales; une carte de transport gratuit vous sera automatiquement envoyée »¹⁰. Le Service des pensions semble donc dissocier les retraités qui ont une adresse à l'étranger et les exclut du dispositif.

⁹ Voir note n° 6 ci-dessus; paragraphe 5.15, page 44 du rapport.

¹⁰ Service des pensions, formulaire FT1 de demande de carte de transport gratuit

Cette distinction repose entièrement sur le lieu de résidence des retraités, qui tous sont des titulaires d'une pension contributive ayant cotisé aux caisses de retraite lorsqu'ils travaillaient en Irlande ; elle est vraisemblablement fondée sur l'hypothèse qu'ils recevront en définitive les mêmes prestations – au prorata du niveau de leurs cotisations – que les autres personnes ayant cotisé à la même caisse.

Législation

Le dispositif de gratuité des transports est une initiative lancée en 1967 qui n'avait pas été, à l'origine, prévue par la loi. Il n'est pas issu d'un texte de loi voté par le Parlement ni d'un instrument réglementaire (législation secondaire adoptée dans le cadre des compétences attribuées à un ministre par le Parlement). Il est né d'une annonce faite par le Ministre des Finances lors de son discours budgétaire ; il avait alors simplement évoqué la mise en place d'un « dispositif ... permettant aux titulaires d'une pension de vieillesse ou d'une pension pour aveugles de voyager gratuitement ... » (*Voir note de bas de page n° 1 supra*). Bien qu'il lui en ait été fait la demande à plusieurs reprises, le ministère des Affaires sociales et familiales a été dans l'incapacité de produire un quelconque document ministériel (règlement, arrêté ou circulaire) qui fonderait ce dispositif et fixerait les critères d'admission. L'annonce initiale ne faisait état d'aucune condition de résidence. En octobre 1970, le Ministre de la Protection sociale avait indiqué que « le dispositif accordant la gratuité des transports ... était principalement destiné aux personnes âgées de 70 ans ou plus percevant une pension au titre de la protection sociale ».¹¹

Les extensions et modifications apportées par la suite au dispositif l'ont été de manière tout aussi informelle. Dans un courrier d'avril 2006, l'agent du Service des pensions responsable des questions touchant à la liberté d'information indique que ce dispositif n'a fait l'objet d'aucun arrêté ministériel: « toutes les modifications à ce dispositif résultent de réorganisations budgétaires ou de décisions émanant de la direction du Service de la gratuité des transports ultérieurement avalisés par le ministère des Finances ».¹²

La première mention d'une condition de résidence que nous avons pu retrouver figure dans une réponse à une question parlementaire faite par le Ministre de la Protection sociale en décembre 1974: « le dispositif de gratuité des transports que gère mon ministère couvre à présent toutes les personnes âgées de plus de 68 ans qui résident à titre permanent sur le territoire ».¹³ Il est ici fait référence à l'extension du dispositif, mentionnée plus haut, qui avait alors été ouvert aux titulaires de pensions britanniques vivant en Irlande et à quelques autres personnes très âgées ne percevant aucune pension nationale. De nouvelles catégories de bénéficiaires sont ainsi venues s'ajouter à un dispositif qui restait foncièrement basé sur l'octroi d'une pension nationale. L'extension en question avait été mise en place en juillet 1972, alors que l'âge requis pour bénéficier de la gratuité des transports était encore de 70 ans et qu'aucune condition de résidence n'était évoquée^{13A}. Cette condition figure désormais dans un document du ministère des Affaires sociales et familiales intitulé « Directives à l'intention des directeurs régionaux et inspecteurs chargés du dispositif accordant la gratuité des transports ».¹⁴

¹¹ Débats du Dail Eireann, volume 249, 29 octobre 1970; question au Ministre de la Protection sociale

¹² Courrier adressé le 6 avril 2006 par l'agent du Service des pensions responsable des questions touchant à la liberté d'information.

¹³ Débats du Dail Eireann, volume 276, 4 décembre 1974; question au Ministre de la Protection sociale.

^{13A} Note du ministère des Finances au ministère de la Protection sociale du 11 juillet 1972.

¹⁴ Ministère des Affaires sociales et familiales, « liberté d'information, gratuité des transports, directives à l'intention des directeurs régionaux et inspecteurs chargés de la gratuité des transports ».

Ce document précise tout d'abord que « le dispositif accordant la gratuité des transports n'a pas de fondement législatif, en ce qu'il a été institué, et étendu par décision ministérielle ». Les explications relatives à la condition de résidence sont assez ambiguës. Les paragraphes 3.1 et 3.2 dudit document y font allusion en ces termes (paragraphe 3.2) : « Pour bénéficier de la gratuité des transports, il faut solliciter une carte de transport gratuit au ministère. La demande sera accordée si l'intéressé vit à *titre permanent* [italiques dans l'original] sur le territoire de l'Etat (c.-à-d. toute l'année) et est âgé de 66 ans ou plus ».

Le paragraphe 3.3 - « Comment obtenir une carte de transport gratuit » - précise toutefois « qu'une carte de transport gratuit sera délivrée automatiquement à l'âge de 66 ans si l'intéressé perçoit une pension servie par ce ministère. » Il n'y a pas mention d'une condition de résidence. Le paragraphe 4.1 - « Faut-il faire une demande? » - affirme également que « celui qui perçoit une pension servie par ce ministère se verra automatiquement délivrer une carte de transport gratuit à son 66^e anniversaire ».

En revanche, aux termes des paragraphes 3.12 et 5.1, le droit à la gratuité des transports s'éteint si le détenteur de la carte ne réside plus à titre permanent sur le territoire de l'Etat. Cette disposition pénalise les détenteurs de cartes de transport gratuit qui exercent leur droit de quitter le pays, prévu par l'article 2.2 du 4^e Protocole à la Convention européenne des Droits de l'Homme, ou leur droit, en tant que citoyens de l'Union européenne, de résider dans un autre Etat membre de l'Union, conformément à l'article 18 du Traité CE.

Le paragraphe 6 des directives - « Recours » - souligne le caractère informel du dispositif. « Le dispositif accordant la gratuité des transports n'ayant pas été institué par voie législative, il n'existe pas de droit de recours légal auprès des services de protection sociale [il faut sans doute lire le «Bureau chargé des recours en matière de protection sociale »]. Ceux qui ne sont pas satisfaits de la décision concernant leur demande d'obtention de la gratuité des transports, sont cependant en droit de la faire réexaminer par un fonctionnaire du ministère, hiérarchiquement supérieur au premier ». Il n'existe donc pas de droit à un recours extérieur indépendant. Les décisions ministérielles peuvent évidemment faire l'objet d'un contrôle juridictionnel, mais ce contrôle porte davantage sur la procédure que sur le bien-fondé de la décision.

La pension de vieillesse est encadrée quant à elle par des textes législatifs, à savoir les lois relatives à la protection sociale. La pension contributive de vieillesse n'est soumise à aucune condition de résidence et est ainsi servie à un grand nombre de personnes qui vit à l'étranger. La pension non contributive n'est pas due hors du territoire de l'Etat.

Si aucune distinction n'est faite entre résidents et non-résidents ou entre ressortissants nationaux et non-nationaux en ce qui concerne l'admission au bénéfice de la pension de vieillesse contributive, il n'en va pas de même pour ce qui est de la gratuité de transport - avantage accessoire attaché au droit à pension -, où l'on distingue entre résidents et non-résidents. Toutes les prestations accessoires attachées à la pension ne sont toutefois pas soumises à une condition de résidence. Le ministère des Affaires sociales et familiales verse ainsi chaque année aux titulaires de la pension de vieillesse une prime de Noël, sans différencier ceux qui résident en Irlande et ceux qui résident ailleurs.

Nous soutenons que le fait de refuser d'octroyer aux titulaires d'une pension contributive de vieillesse irlandaise vivant à l'étranger la gratuité des transports lorsqu'ils reviennent en Irlande pour de courtes périodes constitue une discrimination à raison de la résidence.

Charte sociale européenne révisée

Nous traiterons des articles visés par la présente réclamation dans l'ordre inverse, en commençant par l'article 23§1.

Article 23 – Droit des personnes âgées à la protection sociale

L'article 23§1 de la Charte sociale révisée exige des Etats parties à la Charte qu'ils prennent ou promeuvent des mesures tendant

« à permettre aux personnes âgées de demeurer le plus longtemps possible des membres à part entière de la société, moyennant:

(a) des ressources suffisantes pour leur permettre de mener une existence décente et de participer activement à la vie publique, sociale et culturelle;

(b) la diffusion des informations concernant les services et les facilités existant en faveur des personnes âgées et les possibilités pour celles-ci d'y recourir ».

Le Digest de jurisprudence du Comité européen des Droits sociaux déclare, à propos de l'alinéa 23§1 (a), que

« L'aspect principal du droit à des ressources suffisantes est constitué par les pensions. Les pensions et autres prestations servies par l'Etat doivent être d'un montant suffisant pour permettre aux personnes âgées de mener une « existence décente » et de participer activement à la vie publique, sociale et culturelle.... Le Comité examine aussi le coût des transports ... ».

S'agissant de l'alinéa 23§1(b), on peut lire dans le Digest que, lorsque le Comité contrôle la manière dont les Etats appliquent cette disposition, il « examine sous l'angle de la présente disposition les services et facilités [destinés aux personnes âgées] proprement dits et non pas seulement la diffusion d'informations les concernant. Il s'intéresse en particulier ... aux facilités auxquelles ont accès les personnes âgées en termes de loisirs et d'activités culturelles et éducatives ».

Nous soutenons que la gratuité des transports pour les retraités relève sans conteste des domaines couverts par l'article 23 de la Charte sociale révisée. Elle permet en effet aux personnes âgées de demeurer des membres à part entière de la société, de mener une « existence décente » et de participer activement à la vie publique, sociale et culturelle. Comme indiqué ci-dessus, le Digest de jurisprudence précise que le Comité, lors de l'examen de l'application de cet article, prend en compte le coût des transports. L'octroi de la gratuité des transports contribue indéniablement à permettre aux personnes âgées d'accéder à des facilités culturelles, récréatives et éducatives.

Cette accessibilité ne doit pas être assujettie à la condition exigeant que les intéressés résident à titre permanent sur le territoire de l'Etat. Comme nous l'avons dit plus haut, la gratuité des transports lors de séjours en Irlande donnerait aux émigrants irlandais âgés, à l'égard desquels le Gouvernement irlandais a accepté une certaine responsabilité et auxquels il alloue une pension, la possibilité de maintenir et de renforcer les liens avec leur famille et amis restés en Irlande, leur permettant ainsi de demeurer des membres à part entière de la société et de mener une existence active et « décente ». Elle les aiderait aussi à avoir une vie sociale et culturelle plus riche. Cela vaut non seulement pour les émigrants de nationalité irlandaise, mais aussi pour ceux qui ne sont pas Irlandais mais

qui ont résidé dans ce pays suffisamment longtemps pour pouvoir prétendre à une pension contributive de vieillesse et qui souhaiteraient rendre visite à des amis et relations et/ou garder, d'une manière générale, un lien avec l'Irlande.

Il ne faut pas oublier que les rapports des personnes âgées à la société sont à double sens et que le fait de leur permettre de participer activement à la vie publique, sociale et culturelle ne profite pas uniquement aux personnes âgées concernées mais à la société dans son ensemble, de sorte que la possibilité offerte aux émigrants de conserver des liens étroits avec leur famille et amis en Irlande profite aussi à la société irlandaise.

En octroyant la gratuité des transports aux titulaires d'une pension et à certaines autres personnes très âgées, les gouvernements irlandais successifs ont pris une initiative progressiste et novatrice et ce dispositif continue d'être, certes, en avance sur la plupart des autres pays européens. Toutefois, l'article E de la Partie V de la Charte sociale révisée dispose que « la jouissance des droits reconnus dans la présente Charte doit être assurée sans distinction aucune fondée notamment sur la race, la couleur, le sexe, la langue, la religion, les opinions politiques ou toutes autres opinions, l'ascendance nationale ou l'origine sociale, l'appartenance à une minorité nationale, la naissance ou toute autre situation ».

Discrimination

La liste des motifs prohibés de discrimination qui figure à l'article E n'est pas exhaustive et nous soutenons qu'en l'espèce, les retraités irlandais résidant au Royaume-Uni, dans un pays de l'Union européenne ou ailleurs, sont victimes d'une discrimination du fait qu'ils résident hors du territoire irlandais, ce qui est contraire à l'article E. En effet, en résidant à l'étranger, dans un autre pays de l'Union européenne, ces retraités exercent les droits qui leur sont conférés par la législation européenne (voir notamment la jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés européennes et l'affaire C-520/04, *Pikko Marjatta Turpeinen*, arrêt du 9 novembre 2006 non encore enregistré (qui confirme que l'article 18 du Traité CE interdit la discrimination fondée sur le fait qu'un retraité a choisi de résider dans un autre Etat membre de l'Union européenne exerçant ainsi un droit fondamental attaché à la citoyenneté européenne). Ils ne doivent pas être défavorisés au motif qu'ils exercent un droit reconnu par la législation européenne. Ils ne doivent pas l'être davantage au motif qu'ils exercent un droit qui leur est conféré par l'article 2.2 du 4^e Protocole à la Convention européenne des Droits de l'Homme.

L'annexe à la Charte sociale révisée dispose, s'agissant de l'article E, qu'« une différence de traitement fondée sur un motif objectif et raisonnable n'est pas considérée comme discriminatoire ». L'article G de la Charte sociale révisée autorise par ailleurs des restrictions à l'exercice des droits protégés par la Charte si elles sont « prescrites par la loi et sont nécessaires, dans une société démocratique, pour garantir le respect des droits et des libertés d'autrui ou pour protéger l'ordre public, la sécurité nationale, la santé publique ou les bonnes mœurs ».

Le traitement différencié des retraités irlandais – c.-à-d. des titulaires de pensions contributives de vieillesse servies par l'Irlande et vivant en Irlande ou ailleurs - repose-t-il sur un motif objectif et raisonnable, ou la restriction du droit à la gratuité des transports sur le territoire irlandais qui leur est imposée est-elle justifiée pour les motifs énoncés à l'article G ?

Les éventuelles justifications d'une différence de traitement étant liées, nous les aborderons conjointement.

Auparavant, il nous faudra cependant aborder une question préliminaire. Le Gouvernement irlandais pourrait arguer que le droit de bénéficier de la gratuité des transports n'est pas susceptible d'être examiné sous l'angle de la Charte sociale révisée et de la procédure de réclamations collectives pour les mêmes raisons que celles pour lesquelles il a été écarté de la procédure de recours externe applicable aux litiges relatifs à d'autres prestations de protection sociale, à savoir qu'il s'agit d'un dispositif non prévu par la loi, dont l'application est dès lors laissée à l'entière discrétion du Ministre.

Il nous paraît que le dispositif de gratuité des transports entre manifestement dans le champ d'application des mesures envisagées par l'article 23 de la Charte et tombe sous le coup de l'interdiction de la discrimination au titre de l'article E. D'autre part, un dispositif vieux de près de 40 ans, qui concerne quelque 430 000 personnes et qui porte sur des aspects d'une importance non négligeable pour ses bénéficiaires ne peut, dans une société démocratique, être totalement discrétionnaire ; il doit être entouré de certaines garanties fondamentales, telle que l'interdiction d'une discrimination arbitraire ou injustifiée.

Prescrite par la loi?

Deuxièmement, s'agissant de savoir si la restriction d'accès au dispositif accordant la gratuité des transports peut être justifiée au regard de l'article G, il faut se demander si la condition de résidence satisfait à l'obligation d'être « prescrite par la loi ». Comme indiqué précédemment, ni le dispositif original ni ses modifications ultérieures ne résultent d'un texte de loi, d'un instrument réglementaire ou d'un arrêté ministériel, et le ministère des Affaires sociales et familiales a indiqué que les aménagements qui y ont été apportés étaient soit le fait de correctifs budgétaires soit de décisions administratives, avalisés ensuite par le ministère des Finances. Le ministère des Affaires sociales et familiales n'a pas été jusqu'ici en mesure de produire une copie des décisions en question.

En l'espèce, il n'est pas établi que les conditions exactes de la restriction d'accès à la gratuité des transports pour les titulaires d'une pension ne résidant pas en Irlande, son fondement juridique et les limites du pouvoir discrétionnaire laissé aux instances décisionnaires sont suffisamment accessibles et clairement énoncés pour satisfaire à l'obligation contenue à l'article G voulant qu'elle soit prescrite par la loi, et ce d'autant plus qu'il n'existe pas de véritable procédure de recours contre les décisions concernant l'admission au bénéfice du dispositif de gratuité des transports.

Objectivement justifiée/nécessaire dans une société démocratique?

Sans préjuger de la légalité de la restriction en cause, on peut s'interroger sur le point de savoir si elle est objectivement justifiée et/ou nécessaire dans une société démocratique pour la protection des droits d'autrui ou de l'intérêt public? Elle ne met pas en jeu la sécurité nationale, la santé publique ou les bonnes mœurs.

Les seuls arguments de poids qui ont été avancés au fil des ans par les différents ministres pour tenir les retraités non résidents à l'écart du dispositif étaient son coût excessif et le fait que son extension à ces retraités, ou à des citoyens irlandais vivant à l'étranger d'une manière générale, alors que d'autres ressortissants de l'Union européenne en étaient exclus, pourrait être contraire à la législation communautaire.

L'argument de la législation communautaire consistait à laisser entendre que si le dispositif était appliqué à l'ensemble des émigrants irlandais, le droit européen pourrait exiger qu'il soit élargi plus encore et couvre tous les ressortissants de l'Union européenne âgés de plus de 66 ans qui se rendraient en Irlande, ce qui générerait des problèmes et des coûts administratifs et logistiques considérables. Cet argument avait notamment été donné dans un courrier adressé par le Ministre des Affaires sociales, communautaires et familiales à un parlementaire irlandais en novembre 1998.¹⁵ Il impliquait qu'une extension de ce type ferait peser une charge inacceptable sur le système irlandais de protection sociale et serait donc préjudiciable à l'intérêt public.

Le Gouvernement a donc fait valoir que l'extension de la gratuité des transports à tous les Irlandais en âge de percevoir une pension, au Royaume-Uni ou ailleurs, serait contraire à l'intérêt public parce qu'il faudrait alors ouvrir le dispositif à tous les ressortissants de l'Union européenne en âge de percevoir une pension qui se rendraient en Irlande ; cette situation entraînerait une hausse considérable des subventions versées aux compagnies de transports pour compenser la perte de revenus, ainsi qu'une augmentation des coûts administratifs que devrait supporter le ministère des Affaires sociales et familiales pour délivrer de nouvelles cartes de transport gratuit - probablement temporaires -, pour lutter contre la fraude, etc. Les maigres ressources publiques qu'il fallait mobiliser pour pouvoir fournir d'autres services aux catégories vulnérables de la population irlandaise seraient absorbées par le coût de cette extension. En l'espèce, le Gouvernement pourrait chercher à arguer que la condition de résidence est objectivement et raisonnablement justifiée.

En réponse à une question très générale posée en août 2005, le Commissaire européen à l'Emploi, aux Affaires sociales et à l'Égalité des chances, M. Vladimir Spidla, a souligné qu'un Etat membre proposant un dispositif de gratuité des transports devait le faire « de manière non discriminatoire pour tous les ressortissants de l'Union européenne satisfaisant aux mêmes conditions que ses propres citoyens ».¹⁶ Toutefois, interrogé sur l'extension de la gratuité des transports aux titulaires de pensions irlandaises vivant à l'étranger, M. Spidla a déclaré en février 2006 que « le droit communautaire n'empêcherait pas le Gouvernement irlandais d'octroyer une carte de transport gratuit aux retraités qui perçoivent une pension versée par l'Irlande mais résident hors du territoire irlandais. Le droit communautaire exige cependant que, dans l'hypothèse d'une telle extension du dispositif de gratuité des transports, elle devrait être non discriminatoire et offerte à tous les titulaires d'une pension irlandaise, quelle que soit leur nationalité ».¹⁷ La majeure partie des problèmes envisagés par le Gouvernement irlandais ne semble donc guère devoir se poser si l'extension du dispositif était limitée aux titulaires d'une pension irlandaise ne résidant pas en Irlande.

Nous tenons à préciser ici que la FIDH n'est pas du tout opposée à l'instauration de la gratuité des transports pour les personnes âgées, à l'échelon de l'Union européenne ou de l'Europe. Au contraire, nous apprécierions beaucoup la mise en place d'un tel dispositif sous les auspices de l'UE ou du Conseil de l'Europe, qui serait financièrement supporté par tous les gouvernements et qui donnerait aux personnes âgées accès au même niveau de service dans chaque Etat membre.

Quelques mois après sa réponse parlementaire de février 2006, et après que le Gouvernement irlandais eut laissé entendre qu'il envisageait d'étendre la gratuité des

¹⁵ Courrier adressé le 24 novembre 1998 par Dermot Ahern TD, Ministre des Affaires sociales, communautaires et familiales au député Brian Crowley.

¹⁶ Réponse à la question écrite E-2721/05 posée par le député Proinsias De Rossa à la Commission le 29 août 2005.

¹⁷ Réponse à la question écrite E-4723/05 posée par la députée Mary McDonald à la Commission le 1er février 2006.

transports aux retraités irlandais vivant à l'étranger, le Commissaire Spidla, interrogé à nouveau en septembre 2006, s'est montré plus prudent. Il a suggéré qu'une telle mesure pourrait être discriminatoire à l'égard des citoyens irlandais non résidents ayant exercé leur droit à la libre circulation mais ne percevant pas de pension irlandaise et/ou à l'égard de ressortissants d'autres Etats membres de l'UE qui, ayant établi avec l'Irlande des liens qu'ils souhaiteraient conserver, ne percevaient pas de pensions irlandaises.¹⁸ Il a précisé que la Commission et les autorités irlandaises examinaient quelles solutions pourraient être apportées à ces problèmes, qui soient conformes au droit communautaire.

Il ressort des informations fournies en août dernier par le ministère des Affaires sociales et familiales que 30 556 titulaires d'une pension irlandaise résidaient au Royaume-Uni (à l'exclusion de l'Irlande du Nord) et 10 000 autres environ dans le reste du monde. Les dépenses supplémentaires nécessaires pour leur faire bénéficier de la gratuité des transports ne seraient pas excessives et, du fait précisément qu'il s'agit de non-résidents, elles seraient même nettement moins élevées que pour les retraités vivant en Irlande. En effet, ces bénéficiaires n'utiliseraient gratuitement les transports que lorsqu'ils viendraient en Irlande, généralement pour un séjour de courte durée, et beaucoup d'entre eux n'en ferait pas du tout usage parce qu'ils sont trop âgés, parce qu'ils ne sont plus capables de supporter un voyage, en avion ou en bateau, vers l'Irlande ou parce qu'ils n'ont plus de liens avec ce pays.

Sur le plan administratif, ce coût serait faible puisque toutes les personnes concernées seraient déjà titulaires d'une pension irlandaise et donc inscrites dans les registres du ministère des Affaires sociales et familiales, et il ne serait guère difficile de leur délivrer une carte de transport gratuit. Cela pourrait même simplifier les choses, puisque le Service des pensions n'aurait plus besoin de distinguer entre résidents et non-résidents pour exclure ces derniers du dispositif. Le Ministre des Affaires sociales et familiales, Seamus Brennan, a confirmé en mars 2006 que l'aspect financier ne constituait plus un obstacle de taille à la suppression de la restriction empêchant les retraités non résidents d'accéder à la gratuité des transports et que le Gouvernement était favorable à sa suppression, s'il n'y avait les éventuelles implications au niveau du droit communautaire.¹⁹

Même si les préoccupations soulevées par le Commissaire Spidla en septembre 2006 devaient se matérialiser - ce qui n'est pas du tout certain -, le nombre de personnes supplémentaires concernées ne serait pas ingérable, compte tenu des facteurs indiqués ci-dessus, et ne nous paraît pas menacer gravement le système de protection sociale irlandais ni l'intérêt public.

Dans sa réponse parlementaire de septembre dernier, le Commissaire Spidla a cité le point 20 de l'arrêt rendu le 29 avril 2004 par la Cour européenne de Justice dans l'affaire n° C-224/02:

« Une réglementation nationale désavantageant certains ressortissants nationaux du seul fait qu'ils ont exercé leur liberté de circuler et de séjourner dans un autre Etat membre engendrerait ainsi une inégalité de traitement, contraire aux principes qui sous-tendent le statut de citoyen de l'Union, à savoir la garantie d'un même traitement juridique dans l'exercice de sa liberté de circuler (Arrêt D'Hoop, points 34 et 35). Une telle réglementation ne pourrait être justifiée que si elle se fondait sur des considérations objectives,

¹⁸ Réponse à la question écrite E-2765/06 posée par le député Proinsias De Rossa à la Commission le 11 septembre 2006.

¹⁹ Débats du Seanad Eireann du 22 mars 2006

indépendantes de la nationalité des personnes concernées et proportionnelles à l'objectif légitimement poursuivi par le droit national (D'Hoop, point 36). »²⁰

Il nous semble qu'en fait, le principe énoncé dans ce jugement s'applique précisément à la présente réclamation ; en effet, la pratique/décision administrative (et non la législation) qui exclut du bénéfice de la gratuité des transports les titulaires d'une pension irlandaise non résidents en Irlande les désavantage parce qu'ils ont exercé leur liberté de circuler et de séjourner dans un autre Etat. Il nous semble aussi que les surcoûts et les problèmes administratifs que pourrait générer une extension de la gratuité des transports ne seraient pas à ce point importants qu'ils rendraient sa restriction nécessaire dans une société démocratique pour la protection de l'intérêt public, ou objectivement et raisonnablement justifié. Cette restriction n'est pas non plus proportionnelle à l'objectif poursuivi.

Article 12 – Droit à la sécurité sociale

L'article 12§4 (a) de la Charte sociale révisée porte sur « la conservation des avantages accordés par les législations de sécurité sociale » lorsque les bénéficiaires de prestations se déplacent entre les territoires des Parties en question. Nous avons déjà indiqué que le droit à la gratuité des transports est un avantage accessoire ou auxiliaire attaché à la pension de vieillesse, comme le montre la pratique du Service des pensions du ministère des Affaires sociales et familiales qui délivre automatiquement des cartes de transport gratuit à tous les titulaires d'une pension de vieillesse, sauf s'ils ne résident pas en Irlande.

Si l'article 12§4 fait état d'une manière générale d'accords de réciprocité avec les autres Etats parties, il prévoit également que l'on peut passer par « d'autres moyens » pour assurer la conservation des avantages, ce qui est à l'évidence plus adapté à une situation où la menace qui pèse sur la conservation ou la suspension de ces avantages est due à l'intervention de l'Etat partie qui les sert.

Nous soutenons que l'article 12§4(a) impose à l'Irlande une obligation positive de prendre des mesures pour protéger les prestations auxquelles les ressortissants irlandais ou autres qui ont travaillé en Irlande, ou ont acquis autrement le droit à bénéficier du dispositif de gratuité des transports pourraient prétendre s'ils étaient restés en Irlande et n'avaient pas exercé leur liberté de circuler au titre de l'article 18 du Traité CE ou de l'article 2§2 du 4^e Protocole à la Convention européenne des Droits de l'Homme. L'Irlande ne satisfait manifestement pas à cette obligation en maintenant une restriction qui empêche les titulaires d'une pension irlandaise non résidents en Irlande de bénéficier de la gratuité des transports lorsqu'ils reviennent en Irlande. Nous soutenons également qu'en ne protégeant pas les droits des retraités non résidents à la prestation en question, l'Irlande pratique une discrimination à leur encontre à raison de leur exercice du droit à la liberté de circulation, ce qui est contraire à l'article E de la Partie V de la Charte sociale révisée.

Conclusion

Nous considérons en l'espèce que la restriction empêchant les titulaires d'une pension de vieillesse contributive irlandaise ne résidant pas sur le territoire irlandais de bénéficier de la gratuité des transports pendant leurs séjours temporaires en Irlande n'est pas nécessaire pour protéger l'intérêt public ou les droits des autres membres de la société irlandaise, qu'elle ne repose pas sur des motifs objectifs et raisonnables, et que ses effets

²⁰ Heikki Antero Pusa c. Osuuspankkien Keskinainen Vakuutusyhtio, Affaire C-224/02, 29 avril 2004

ne sont pas proportionnés à l'objectif poursuivi. Par conséquent, nous considérons que cette restriction constitue une discrimination à l'égard de personnes ayant exercé leur droit à la liberté de circulation et de résidence prévu par les traités de l'Union européenne et par la Convention européenne des Droits de l'Homme, textes qui lient tous deux l'Irlande. Nous considérons qu'il s'agit là d'une discrimination prohibée par l'article E de la Partie V de la Charte sociale révisée, combiné à l'article 23 de la Charte et que, par conséquent, l'Irlande ne respecte pas son obligation d'appliquer de manière satisfaisante l'article 23 de la Charte combiné à l'article E.

Nous soutenons par ailleurs que le maintien de la restriction d'accès à la gratuité des transports pour les retraités non-résidents est contraire aux obligations souscrites par l'Irlande au titre de l'article 12§4 de la Partie II de la Charte sociale révisée et constitue également une discrimination prohibée par l'article E de la Charte, discrimination qui, pour les raisons évoquées plus haut, n'est ni nécessaire pour protéger l'intérêt public ou les droits d'autrui, ni proportionnée en l'espèce. Par conséquent, nous soutenons que l'Irlande n'a pas satisfait à ses obligations au regard de l'article 12§4 de la Charte sociale révisée en ce qui concerne ce groupe de personnes.

Fait à Paris, le 22 février 2007

Pour la Fédération internationale des ligues des droits de l'homme,
Le Président,

Sidiki Kaba