

Texte de la décision

LA COUR DE CASSATION, siégeant en ASSEMBLEE PLENIERE, a rendu l'arrêt suivant :

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Paris, 20 novembre 2003), rendu en matière de référé, que le syndicat des pilotes d'Air France (SPAF) de même que plusieurs autres syndicats de pilotes de ligne ont déposé un préavis de grève pour la période comprise entre le 2 février 2003 à 0 heure 01 et le 5 février à 23 heures 59 ; que M. Le X..., président du SPAF, a effectué, en qualité de commandant de bord, le vol Paris - Pointe-à-Pitre le 31 janvier 2003 ; que, sans assurer le vol Pointe-à-Pitre - Paris du 2 février 2003 à 23 heures, heure de Paris, compris dans sa mission, il a quitté Pointe-à-Pitre le 1er février à 23 heures, heure de Paris, comme passager d'un avion qui est arrivé le 2 février à 10 heures 25 à l'aéroport d'Orly où il s'est joint au mouvement de grève déclenché depuis 0 heure 01 ; qu'il a fait l'objet d'une sanction disciplinaire ; que M. Le X... a, sur le fondement de l'article R. 516-31 du code du travail, saisi la formation de référé du conseil de prud'hommes d'une action tendant à faire juger que cette sanction était constitutive d'un trouble manifestement illicite ; que l'arrêt a retenu l'existence d'un tel trouble ;

Sur le premier moyen :

Attendu que la société Air France fait grief à l'arrêt d'avoir ainsi statué alors, selon le moyen :

1 / qu'il ressort des termes clairs et précis de la lettre du 11 avril 2003 par laquelle la société Air France a prononcé à l'encontre de M. Le X... la sanction litigieuse, expressément rappelés par l'arrêt, que celui-ci a été sanctionné pour un abandon de poste antérieur au déclenchement de la grève ; que, dès lors, en affirmant "qu'il n'est pas reproché au commandant de bord son retour à sa base d'affectation comme passager d'un vol parti une heure avant le début de la grève mais les conséquences de cet acte, à savoir de ne pas avoir assuré le vol Pointe-à-Pitre - Paris du 2 février qui constituait la deuxième partie de sa rotation", la cour d'appel a tout à la fois dénaturé la portée de la dite lettre et méconnu les conséquences légales de ses propres constatations, en violation des articles 1134 du code civil et L. 122-40 du code du travail ;

2 / que, après avoir déduit de la dénaturation de la portée de la lettre de sanction que "l'appréciation du comportement de Michel Le X... ne peut être dissocié de sa participation au mouvement", la cour d'appel a limité ensuite cette appréciation à la seule question de savoir si l'intéressé avait ou non commis une faute en n'assurant pas le vol Pointe-à-Pitre - Paris du 2 février après le déclenchement de la grève, sans s'interroger à aucun moment sur le caractère fautif de l'abandon de poste antérieur ; que, ce faisant, elle a entaché sa décision tout à la fois d'une méconnaissance des termes du litige, en violation de l'article 4 du nouveau code de procédure civile, et d'un manque de base légale au regard des articles L. 122-40 et L. 122-43 du code du travail ;

3 / qu'un acte illicite ne perd pas son caractère d'illicéité du fait qu'il a été commis en vue de l'accomplissement d'un acte licite ; que, dès lors à supposer que la cour d'appel ait implicitement jugé que, l'appréciation de l'abandon de poste antérieur au déclenchement de la grève reproché à M. Le X... ne pouvant être dissocié de sa participation ultérieure au mouvement de grève, la licéité - par hypothèse - de la participation de l'intéressé à la grève privait nécessairement de tout caractère fautif l'abandon de poste, elle a alors violé les articles L. 122-40, L. 122-43 et L. 122-45 du code du travail ;

Mais attendu que la cour d'appel a, sans dénaturation ni modification de l'objet du litige, souverainement retenu que le

véritable motif de la sanction infligée à M. Le X... tenait à sa participation au mouvement de grève ;

D'où il suit que le moyen n'est pas fondé ;

Sur le deuxième moyen :

Attendu que la société Air France fait le même reproche que ci-dessus à l'arrêt alors, selon le moyen :

1 / qu'en réduisant les contraintes exceptionnelles que génère la réglementation de l'aviation civile aux seules prérogatives et obligations du commandant de bord en cours de vol, pour en déduire, au prix d'ailleurs d'une lecture partielle et erronée des dispositions du code de l'aviation civile, que la mission dont celui-ci est investi est assimilable à la notion de vol et que, la définition de la rotation ni celle de courrier ne faisant référence à la notion de mission, le commandant de bord en escale ne saurait être tenu, après le déclenchement d'un mouvement de grève auquel il participe, d'assurer un vol prévu par sa rotation, la cour d'appel a violé les articles L. 122-45, L. 134-1, L. 412-1, L. 521-1 du code du travail, ensemble l'article R. 516-31 du même code ;

2 / que, à tout le moins, en se cantonnant dans une lecture, au demeurant restrictive, des dispositions du code de l'aviation civile relatives à la mission du commandant de bord, sans s'interroger sur ce que recouvre la nécessité d'assurer la continuité des vols au-delà du seul constat d'achever un vol commencé ni rechercher si, de par ses caractéristiques et sa finalité, la rotation - définie comme une "période d'activité aérienne" - n'est pas au nombre des contraintes exceptionnelles inhérentes à la réglementation de l'aviation civile applicable au sein de la société Air France et si l'obligation d'achever une rotation ne participe donc pas elle aussi de la nécessité d'assurer la continuité des vols, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des articles L. 122-45, L. 134-1, L. 412-1, L. 521-1 du code du travail, ensemble l'article R. 516-31 du même code ;

Mais attendu que le droit de grève s'exerce dans le cadre des lois qui le réglementent ; qu'aucun salarié ne peut être sanctionné en raison de l'exercice normal de ce droit ; qu'ayant constaté que M. Le X..., commandant de bord, était chargé d'assurer une rotation d'équipage comprenant deux services distincts de vol Paris - Pointe-à-Pitre et retour séparés par un temps de repos et qu'il avait cessé son service après le premier vol, la cour d'appel, sans méconnaître ni la mission spécifique du commandant de bord et la nécessité d'assurer la continuité des vols résultant du code de l'aviation civile ni les dispositions du code du travail, a pu en déduire que les sanctions prises contre M. Le X... étaient constitutives d'un trouble manifestement illicite ;

D'où il suit que le moyen n'est pas fondé ;

Sur le troisième moyen :

Attendu que la société Air France fait encore le même grief à l'arrêt alors, selon le moyen :

1 / que même si la grève en escale était licite, abuserait du droit de grève, eu égard aux responsabilités dont il est investi, le commandant de bord qui n'informe que tardivement son employeur de sa participation au mouvement collectif, après avoir non seulement dissimulé son intention d'y participer, mais encore fait croire qu'il assurerait normalement son service ; que la société Air France faisait valoir que tel était le cas en l'espèce, M. Le X... ayant eu son intention de

participer à la grève bien qu'il eût acheté le billet de retour comme passager avant même d'effectuer le vol du 31 janvier, ayant signé sans réserve son planning par lequel il s'engageait à assurer le vol du 2 février et n'ayant prévenu son co-pilote (et non d'ailleurs sa hiérarchie) que plus de dix heures après son retour à Paris et donc moins de quatre heures avant l'heure prévue du vol qu'il devait assurer ; que, dès lors, en considérant que ces faits, dont elle n'a pas contesté la réalité, ne caractérisaient pas un abus du droit de grève, la cour d'appel a violé les articles L. 122-40, L. 122-45 et L. 521-1 du code du travail ;

2 / que le risque de désorganisation de l'entreprise suffit à caractériser l'abus d'exercice du droit de grève peu important que ce risque ne se réalise pas, du fait notamment qu'y a fait obstacle un événement contingent ; qu'en l'espèce, la société Air France faisait valoir que c'était uniquement par un heureux concours de circonstances que s'était trouvé sur place, disponible, un commandant de bord susceptible de remplacer M. Le X... pour assurer le vol Pointe-à-Pitre - Paris et être l'instructeur du co-pilote, ce qui n'avait pas moins entraîné des remplacements en cascade impromptus et en fin de compte nécessité l'envoi sur place d'un commandant de bord supplémentaire ; que, dès lors, en considérant que l'intéressé avait fait part suffisamment tôt de sa défaillance puisqu'il avait pu être remplacé sur le vol Pointe-à-Pitre - Paris qui avait pu être assuré à l'heure prévue, et en se déterminant ainsi par un motif rendu inopérant par l'absence de recherche des circonstances qui avaient permis ce remplacement, la cour d'appel a en toute hypothèse privé sa décision de base légale au regard des articles L. 122-40, L. 122-45 et L. 521-1 du code du travail ;

Mais attendu qu'ayant exactement retenu qu'il ne pouvait être imposé à un salarié d'indiquer à son employeur son intention de participer à la grève avant le déclenchement de celle-ci et relevé que la signature d'un planning de rotation ne pouvait être considérée comme un engagement de ne pas cesser le travail, puis constaté que M. Le X... avait avisé de son état de gréviste suffisamment tôt pour permettre son remplacement dans le commandement du vol Pointe-à-Pitre - Paris, de sorte que le risque de désorganisation de l'entreprise n'était pas caractérisé, la cour d'appel a pu en déduire que l'abus dans l'exercice du droit de grève n'était pas établi ;

D'où il suit que le moyen n'est pas fondé ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne la société Air France aux dépens ;

Vu l'article 700 du nouveau code de procédure civile, rejette la demande présentée par les défendeurs ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, siégeant en assemblée plénière, et prononcé par le premier président en son audience publique du vingt-trois juin deux mille six.

Moyens produits par Me Cossa, avocat aux Conseils pour la société Air France.

MOYENS ANNEXES à l'arrêt n° 539.P (assemblée plénière)

PREMIER MOYEN DE CASSATION

Il est reproché à l'arrêt infirmatif attaqué d'AVOIR, constatant la nullité de la mise à pied conservatoire et de la mise à pied de quinze jours infligées à M. Michel Le X..., commandant de bord, ordonné à la société Air France de lui verser les salaires dont il a été privé en exécution de ces mesures ;

AUX MOTIFS QUE, selon l'article L. 122-45 du code du travail, aucun salarié ne peut être sanctionné en raison de l'exercice normal du droit de grève ; qu'il s'ensuit qu'une sanction infligée à un salarié qui n'a fait qu'exercer normalement son droit de grève lui cause un trouble manifestement illicite qu'il appartient au juge des référés de réparer ; que, certes la société Air France soutient d'abord que l'abandon de mission reproché à Michel Le X... ne doit pas être analysé par rapport à sa qualité de gréviste puisque la faute a été commise avant le déclenchement de la grève, intervenu le 2 février à 00h01 ; que, toutefois, cette argumentation ne peut être suivie dès lors qu'il ressort à l'évidence des pièces de la procédure qu'il n'est pas reproché au commandant de bord son retour à sa base d'affectation comme passager d'un vol parti une heure avant le début de la grève mais les conséquences de cet acte, à savoir de ne pas avoir assuré le vol Pointe-à-Pitre/Paris du 2 février qui constituait la deuxième partie de sa rotation ; or que le départ de ce vol étant prévu à 23 heures (heure de Paris) soit pratiquement à la fin de la première journée de grève, l'appréciation du comportement de Michel Le X... ne peut être dissociée de sa participation au mouvement ; qu'il appartient donc à la cour de rechercher, comme l'a fait le premier juge, s'il est contraire aux normes régissant l'activité des commandants de bord de la société Air France de se mettre en grève au cours d'une rotation ;

ALORS D'UNE PART QU'il ressort des termes clairs et précis de la lettre du 11 avril 2003 par laquelle la société Air France a prononcé à l'encontre de M. Le X... la sanction litigieuse, expressément rappelés par l'arrêt, que celui-ci a été sanctionné pour un abandon de poste antérieur au déclenchement de la grève ; que, dès lors, en affirmant "qu'il n'est pas reproché au commandant de bord son retour à sa base d'affectation comme passager d'un vol parti une heure avant le début de la grève mais les conséquences de cet acte, à savoir de ne pas avoir assuré le vol Pointe-à-Pitre/Paris du 2 février qui constituait la deuxième partie de sa rotation", la cour d'appel a tout à la fois dénaturé la portée de ladite lettre et méconnu les conséquences légales de ses propres constatations, en violation des articles 1134 du code civil et L. 122-40 du code du travail ;

ALORS D'AUTRE PART QUE, après avoir déduit de la dénaturé de la portée de la lettre de sanction que "l'appréciation du comportement de Michel Le X... ne peut être dissociée de sa participation au mouvement", la cour d'appel a limité ensuite cette appréciation à la seule question de savoir si l'intéressé avait ou non commis une faute en n'assurant pas le vol Pointe-à-Pitre/Paris du 2 février après le déclenchement de la grève, sans s'interroger à aucun moment sur le caractère fautif de l'abandon de poste antérieur ; que, ce faisant, elle a entaché sa décision tout à la fois d'une méconnaissance des termes du litige, en violation de l'article 4 du nouveau code de procédure civile, et d'un manque de base légale au regard des articles L. 122-40 et L. 122-43 du code du travail ;

ALORS ENFIN QU'un acte illicite ne perd pas son caractère d'illicéité du fait qu'il a été commis en vue de l'accomplissement d'un acte licite ; que, dès lors, à supposer que la cour d'appel ait implicitement jugé que, l'appréciation de l'abandon de poste antérieur au déclenchement de la grève reproché à M. Le X... ne pouvant être dissociée de sa participation ultérieure au mouvement de grève, la licéité - par hypothèse - de la participation de l'intéressé à la grève privait nécessairement de tout caractère fautif l'abandon de poste, elle a alors violé les articles L. 122-40, L. 122-43 et L. 122-45 du code du travail.

DEUXIEME MOYEN DE CASSATION (SUBSIDIAIRE)

Il est reproché à l'arrêt infirmatif attaqué d'AVOIR, constatant la nullité de la mise à pied conservatoire et de la mise à

ped de quinze jours infligées à M. Michel Le X..., commandant de bord, ordonné à la société Air France de lui verser les salaires dont il a été privé en exécution de ces mesures ;

AUX MOTIFS QUE l'appréciation du comportement de Michel Le X... ne peut être dissociée de sa participation au mouvement ; qu'il appartient donc à la cour de rechercher, comme l'a fait le premier juge, s'il est contraire aux normes régissant l'activité des commandants de bord de la société Air France de se mettre en grève au cours d'une rotation ; qu'au soutien de l'affirmative, la société intimée invoque les dispositions des articles L. 422-2, L. 422-3, L. 422-4 et L. 423-3 du code de l'aviation civile et les dispositions réglementant l'activité de commandant de bord contenues dans le document intitulé GEN-OPS ; (...) que s'il ressort de la rédaction de ces textes que le commandant de bord est responsable de l'exécution de sa mission et qu'il doit la mener à son terme, ce qui trouve sa traduction dans le principe de l'obligation d'assurer la continuité des vols, il n'en résulte nullement qu'une rotation qui, comme en l'espèce, peut comprendre deux vols séparés de plusieurs jours, constitue une seule et même mission ; qu'au contraire la nature des consignes qui y sont données milite plutôt en faveur de l'assimilation de la mission à la notion de vol ; que d'ailleurs, dans l'accord PNT du 8 mars 1996 où figurent les définitions de la rotation - ensemble de caractéristiques d'itinéraire, d'horaire, d'activité et de repos définissant un courrier - et du courrier - période d'activité aérienne qui consiste à effectuer un ou plusieurs services de vol entre deux repos à la base d'affectation -, il n'est fait aucune référence à la notion de mission ; qu'il s'ensuit que l'assimilation entre rotation et mission faite par la société Air France et reprise dans l'ordonnance frappée d'appel apparaît dépourvue de base juridique en sorte qu'elle ne peut servir de fondement à l'atteinte au droit de grève, droit constitutionnellement reconnu, que constituerait l'obligation pour un commandant de bord d'assurer un vol après le déclenchement d'un mouvement de grève auquel il participe ;

ALORS QU'il résulte de la réglementation de l'aviation civile le principe essentiel de l'obligation d'assurer la continuité des vols, la grève en escale étant incompatible avec ces contraintes exceptionnelles ; que la cour d'appel a constaté que l'accord d'entreprise du personnel navigant technique du 8 mars 1996 définit la "rotation d'équipage" comme un ensemble de caractéristiques d'itinéraire, d'horaire, d'activité et de repos définissant un courrier, et le "courrier" comme une période d'activité aérienne qui consiste à effectuer un ou plusieurs services de vol entre deux repos à la base d'affectation ; qu'il s'ensuit que la rotation, qui est une période d'activité aérienne en son entier, y compris les repos en escale imposés par la réglementation, et d'ailleurs rémunérée comme telle, comprend des vols successifs ayant l'escale pour étape ou pour point de départ et dont le personnel navigant est tenu d'assurer la continuité ; que, par ailleurs, il résulte des dispositions des articles L. 422-2 à L. 422-4 et L. 423-1 à L. 423-4 du code de l'aviation civile que "la mission" qui y est visée est au moins autant celle de l'aéronef que celle du commandant de bord et, d'autre part, que les responsabilités dont est investi ce dernier dépassent le cadre du vol ;

QUE, DES LORS, D'UNE PART, en réduisant les contraintes exceptionnelles que génère la réglementation de l'aviation civile aux seules prérogatives et obligations du commandant de bord en cours de vol, pour en déduire, au prix d'ailleurs d'une lecture partielle et erronée des dispositions du code de l'aviation civile, que la mission dont celui-ci est investi est assimilable à la notion de vol et que, la définition de la rotation ni celle du courrier ne faisant référence à la notion de mission, le commandant de bord en escale ne saurait être tenu, après le déclenchement d'un mouvement de grève auquel il participe, d'assurer un vol prévu par sa rotation, la cour d'appel a violé les articles L. 122-45, L. 134-1, L. 412-1, L. 521-1 du code du travail, ensemble l'article R. 516-31 du même code ;

ET QUE, DES LORS, D'AUTRE PART, à tout le moins, en se cantonnant dans une lecture, au demeurant restrictive, des dispositions du code de l'aviation civile relatives à la mission du commandant de bord, sans s'interroger sur ce que recouvre la nécessité d'assurer la continuité des vols au-delà du seul constat de l'obligation d'achever un vol commencé ni rechercher si, de par ses caractéristiques et sa finalité, la rotation - définie comme une "période d'activité aérienne" - n'est pas au nombre des contraintes exceptionnelles inhérentes à la réglementation de l'aviation civile applicable au sein de la société Air France et si l'obligation d'achever une rotation ne participe donc pas elle aussi de la nécessité d'assurer la continuité des vols, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des articles L. 122-45, L. 134-1, L. 412-1, L. 521-1 du code du travail, ensemble l'article R. 516-31 du même code ;

TROISIEME MOYEN DE CASSATION (SUBSIDIAIRE)

Il est reproché à l'arrêt attaqué d'AVOIR, constatant la nullité de la mise à pied conservatoire et de la mise à pied de quinze jours infligées à M. Michel Le X..., commandant de bord, ordonné à la société Air France de lui verser les salaires dont il a été privé en exécution de ces mesures ;

AUX MOTIFS QUE la société Air France fait aussi valoir, au-delà de la question de principe, que l'exercice abusif du droit de grève de la part de M. Le X... serait caractérisé par son attitude dans la période antérieure et concomitante au début de la grève ; qu'il lui est ainsi reproché d'avoir tu sa volonté de se mettre en grève en cours de rotation en signant sans réserve le planning de celle-ci alors qu'avant d'assurer le vol du 31 janvier il avait acheté son billet de retour comme passager ; qu'il lui est en outre fait grief de ne pas avoir avisé son officier-pilote de sa décision de ne pas assurer le vol Pointe-à-Pitre/Paris avant son départ de Pointe-à-Pitre et de ne l'avoir prévenu qu'après son retour à Paris, attitude témoignant de sa volonté de désorganiser le service d'autant qu'il ne pouvait être remplacé que par un commandant de bord ayant la qualité d'instructeur ; que, cependant, si l'exercice du droit de grève dans les services de la navigation aérienne doit être précédé d'un préavis, formalité qui, en l'occurrence, a été respectée, il ne peut être imposé à un salarié d'indiquer à son employeur, avant le déclenchement de la grève, qu'il participera au mouvement, étant observé que la signature d'un planning de rotation, à une date au demeurant non précisée, ne peut être considérée comme un engagement de ne pas cesser le travail ; que, quant au risque de désorganisation du service, il est inhérent à l'exercice du droit de grève, et il n'a pas été accru par l'attitude du salarié, puisque même en admettant qu'il ait prévenu tardivement de son état de gréviste, il l'a fait suffisamment tôt pour permettre son remplacement sur le vol Pointe-à-Pitre/Paris qui a ainsi pu être assuré à l'heure prévue ;

ALORS D'UNE PART QUE, même si la grève en escale était licite, abuserait du droit de grève, eu égard aux responsabilités dont il est investi, le commandant de bord qui n'informe que tardivement son employeur de sa participation au mouvement collectif, après avoir non seulement dissimulé son intention d'y participer, mais encore fait croire qu'il assurerait normalement son service ; que la société Air France faisait valoir que tel était le cas en l'espèce, M. Le X... ayant tu son intention de participer à la grève bien qu'il eût acheté le billet de retour comme passager avant même d'effectuer le vol du 31 janvier, ayant signé sans réserve son planning par lequel il s'engageait à assurer le vol du 2 février et n'ayant prévenu son copilote (et non d'ailleurs sa hiérarchie) que plus de dix heures après son retour à Paris et donc moins de quatre heures avant l'heure prévue du vol qu'il devait assurer ; que, dès lors, en considérant que ces faits, dont elle n'a pas contesté la réalité, ne caractérisaient pas un abus du droit de grève, la cour d'appel a violé les articles L. 122-40, L. 122-45 et L. 521-1 du code du travail ;

ALORS D'AUTRE PART QUE le risque de désorganisation de l'entreprise suffit à caractériser l'abus d'exercice du droit de grève peu important que ce risque ne se réalise pas, du fait notamment qu'y a fait obstacle un événement contingent ; qu'en l'espèce, la société Air France faisait valoir que c'était uniquement par un heureux concours de circonstances que s'était trouvé sur place, disponible, un commandant de bord susceptible de remplacer M. Le X... pour assurer le vol Pointe-à-Pitre/Paris et être l'instructeur du copilote, ce qui n'avait pas moins entraîné des remplacements en cascade impromptus et en fin de compte nécessité l'envoi sur place d'un commandant de bord supplémentaire ; que, dès lors, en considérant que l'intéressé avait fait part suffisamment tôt de sa défaillance puisqu'il avait pu être remplacé sur le vol Pointe-à-Pitre/Paris qui avait pu être assuré à l'heure prévue, et en se déterminant ainsi par un motif rendu inopérant par l'absence de recherche des circonstances qui avaient permis ce remplacement, la cour d'appel a en toute hypothèse privé sa décision de base légale au regard des articles L. 122-40, L. 122-45 et L. 521-1 du code du travail.