

**GRÈVE** – Service public – Transports aériens – Inexécution d'un vol programmé pendant la période d'arrêt de travail – Pilote commandant de bord sanctionné pour abandon de poste – Motif véritable : exercice du droit de grève – Conditions normales de cet exercice – Absence d'obligation pour le salarié d'indiquer à l'avance s'il participera ou non au mouvement – Annulation de la sanction en référé.

COUR DE CASSATION (Ass. Plén.) 23 juin 2006  
Sté Air France contre L. et autres

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 0h01 et le 5 février à 23h59 ; que M. L., 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 1<sup>er</sup> février à 23 heures, heure de Paris, comme passager d'un avion qui est arrivé le 2 février à 10h25 à l'aéroport d'Orly où il s'est joint au mouvement de grève déclenché depuis 0h01 ; qu'il a fait l'objet d'une sanction disciplinaire ; que M. L. 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. L. 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 ;

2 / que, après avoir déduit de la dénaturé de la portée de la lettre de sanction que "l'appréciation du comportement de Michel L. 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 ;

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. L. 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 ;

Mais attendu que la Cour d'appel a, sans dénaturé ni modification de l'objet du litige, souverainement retenu que le véritable motif de la sanction infligée à M. L. 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. L., 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. L. 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. L. 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 ;

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 circonstance que s'était trouvé sur place, disponible, un commandant de bord susceptible de remplacer M. L. 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 ;

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. L. 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.

(M. Canivet, prés. - M. Taïj, rapp. - M. Duplat, av. gén. - M<sup>e</sup> Cossa, SCP Waquet, Farge et Hazan, av.)

## Note.

Par cet arrêt, l'assemblée plénière confirme et renforce la protection de l'exercice du droit de grève dans les services publics, notamment en matière de préavis (étant précisé que le champ d'application ne sera pas examiné dans la présente note) (1).

L'arrêt examine la situation d'un commandant de bord de la société Air France sanctionné pour avoir participé à un mouvement de grève dans des conditions contestées par son employeur. Les termes du débat font, pour partie, appel à la réglementation spécifique de l'aviation civile. Toutefois la solution est riche d'enseignements

(1) La Cour de cassation édite, selon une périodicité trimestrielle, un bulletin de droit du travail qui est désormais disponible sur le site [www.courdecassation.fr](http://www.courdecassation.fr) dans les pages

"Publications/BICC". Le numéro du deuxième trimestre 2006 reproduit les différents éléments de cette affaire (rapport, avis, etc.).

pour l'ensemble des agents et salariés des services publics (Etat, collectivités territoriales, personnes morales diverses – publiques ou privées – auxquels est dévolue une mission de service public).

Les faits sont les suivants. Un commandant de bord est chargé d'un vol aller-retour Paris-Pointe-à-Pitre, interrompu par une période de repos. A la suite d'un préavis déposé par des organisations syndicales, une grève est prévue dont le commencement se situe durant le vol de retour. Le salarié ayant décidé de se joindre au mouvement, il quitte Pointe-à-Pitre pendant sa période de repos intercalaire, par ses propres moyens, et regagne Paris d'où il prévient l'employeur, quatre heures avant le décollage, de sa défection.

L'entreprise engage une procédure disciplinaire qui aboutit à une mise à pied d'une durée de quinze jours. La sanction, contestée en référé, est finalement annulée par le juge d'appel (2). Cet arrêt est présenté à la Cour de cassation qui, par la voix de son Assemblée plénière, confirme l'illicéité manifeste de la sanction infligée.

L'Assemblée plénière approuve la Cour d'appel d'avoir restitué à la sanction son motif véritable, l'exercice du droit de grève.

Le prétendu abandon de poste découlait selon la société Air France de ce que le préavis courait du 2 février à 0h01 alors que M. L. avait quitté Pointe-à-Pitre pour regagner la France, le 1<sup>er</sup> février à 23 heures. L'arrêt de travail aurait donc été antérieur au début de la grève. Cette anticipation d'une heure était bien courte pour qu'il y ait eu véritablement abandon de poste alors qu'il n'était pas démontré que des obligations de service pesaient alors sur l'intéressé.

A cet égard, l'Assemblée plénière souligne, en réponse au deuxième moyen, que l'interdiction d'interrompre un vol ne saurait s'appliquer à une rotation entrecoupée de périodes de repos.

L'Assemblée plénière recherche quel était le motif véritable de l'employeur dans l'exercice de son pouvoir disciplinaire en estimant, comme la Cour d'appel de Paris, qu'il n'y a pas une inexécution fautive par le salarié des obligations nées du contrat de travail mais exercice du droit de grève et que c'est celui-ci qui a été sanctionné.

A défaut d'une faute lourde commise par le salarié, ce qui n'est pas le cas en la circonstance, le gréviste ne peut être sanctionné sans que l'employeur ne commette un trouble, manifestement illicite, que le juge des référés est compétent pour faire cesser (3).

La société Air France a alors fait valoir que si l'on admet l'exercice du droit de grève, celui-ci ne l'a pas été de façon normale dans la mesure où le commandant de bord n'a pas fait part à l'avance à son employeur de son intention de participer à la grève, ce qui n'aurait pas permis à ce dernier de prendre des mesures utiles pour faire face à son absence et aurait abouti à une désorganisation de l'entreprise, le tout étant constitutif d'un abus dans l'exercice du droit de grève.

A cet égard, l'assemblée plénière est amenée en réponse à préciser la nature ainsi que la portée du préavis de grève dans les entreprises gérant un service public (art. L. 521-3 du Code du travail).

Cette obligation ne concerne que les syndicats de salariés représentatifs. Par contre, il ne peut être exigé de chaque salarié pris individuellement qu'il pré-avise son employeur de son intention de participer ou non à la grève. Certes, il ne peut participer que dans la période de temps visée au préavis mais le moment de sa participation ne relève que de sa décision individuelle (4) ; on notera sur ce point que le maintien contestable par le Conseil d'Etat de sa jurisprudence *Dehaene* (5) le conduit à des entorses à ce principe (6).

Le droit de grève est un droit insusceptible de renonciation, ce que traduit l'Assemblée en rappelant que la signature d'une note informant l'intéressé de la future consistance de son travail ne peut comporter cet effet.

Le préavis est l'annonce par les syndicats d'une possibilité de cessation collective du travail et par suite d'une menace de grève.

Elle permet aux usagers, notamment d'un transporteur public, de prendre leurs dispositions pour en éviter les conséquences éventuelles. Mais elle n'a pas le même objet pour l'employeur. L'article L. 521-3 indique que pendant la durée du préavis "*les parties intéressées sont tenues de négocier*". Il s'agit donc en particulier de rechercher les mesures d'apaisement susceptibles de faire disparaître la menace et non de mettre au point les

(2) CA Paris 20 nov. 2003, Dr. Ouv. 2005 p. 221 n. F. Saramito.

(3) Cass. Soc. 16 décembre 1992, Bull. civ. V n° 582 ; 16 septembre 1990, Bull. civ. V n° 387, Dr. Ouv. 1990 p. 457.

(4) Sur cette question, Soc. 8 déc. 2005, Dr. Ouv. 2006 p. 306 n. A. de Senga, et "Grève dans les services publics (à propos de

faits têtus et de quelques bonnes intentions") Dr. Ouv. 2003 p. 405 spec. 409.

(5) Dr. Ouv. 1950 p. 500 ; E. Devaux, *La grève dans les services publics*, PU Limoges, 1995, spéc. p. 199-223.

(6) CE, 29 déc. 2006, req. n° 286294 à paraître au Dr. Ouv.

mesures destinées à neutraliser les effets de la menace si elle se réalise. C'est ce que fait observer fort justement Emmanuel Dockès dans le commentaire de cet arrêt (7).

Ajoutons qu'en la circonstance la volonté de sanctionner était d'autant plus grande que l'exercice du droit de grève concernait un des cadres dont l'activité est indispensable à l'exécution d'un transport aérien, le trouble illicite se doublant manifestement de l'intention de faire un exemple.

**Francis Saramito**

(7) Droit social 2006 p. 936 à 938.