

Grosses délivrées  
aux parties le :

**REPUBLIQUE FRANCAISE**  
**AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS**

**COUR D'APPEL DE PARIS**

**Pôle 2 - Chambre 2**

**ARRET DU 01 OCTOBRE 2010**

(n° , 7 pages)

Numéro d'inscription au répertoire général : **08/23998**

Décision déferée à la Cour : Jugement du 20 Novembre 2008 -Tribunal de Grande Instance  
de BOBIGNY - RG n° 08/10276

**APPELANT**

**SYNDICAT ALTER représenté par Monsieur Bruno SINATTI en sa qualité de  
Président**

21 rue Léon Geffroy  
94400 VITRY SUR SEINE

représenté par la SCP TAZE-BERNARD-BELFAYOL, avoués à la Cour  
assisté de Maître David METIN, avocat au barreau de Versailles

**INTIMEE**

**SA AIR FRANCE représentée par son Président Directeur Général en exercice y  
domicilié**

45 rue de Paris  
95747 ROISSY CHARLES DE GAULLE CEDEX

représentée par Maître Frédéric BURET, avoué à la Cour  
assistée de Maître Aurélien BOULANGER, avocat au barreau de Paris (T 03)

**COMPOSITION DE LA COUR :**

L'affaire a été débattue le 1<sup>er</sup> juin 2010, en audience publique, devant la Cour  
composée de :

Jacques BICHARD, Président  
Marguerite-Marie MARION, Conseiller  
Marie-Hélène GUILGUET-PAUTHE, Conseillère

qui en ont délibéré

**GREFFIER**

lors des débats : Gilles DUPONT

**ARRET :**

- contradictoire
- par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été  
préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du code  
de procédure civile.
- signé par Jacques BICHARD, Président et par Gilles DUPONT, Greffier

Estimant que la société AIR FRANCE S.A. mettait à disposition du personnel des documents non conformes aux exigences légales, le syndicat ALTER, autorisé par ordonnance du 22 juillet 2008 rendue par le Président du Tribunal de grande instance de BOBIGNY, a fait assigner cette dernière à jour fixe devant le Tribunal de grande instance par exploit d'huissier de Justice du 30 juillet 2008 aux fins d'obtenir les documents idoines;

**Par jugement contradictoire du 20 novembre 2008 le Tribunal de grande instance de BOBIGNY a :**

- débouté chacune des parties de ses demandes,
- condamner le syndicat ALTER aux dépens ;

**Par déclaration du 19 décembre 2008, le syndicat ALTER a interjeté appel de ce jugement ;**

**Par ordonnance de roulement du 1<sup>er</sup> Président de cette Cour en date du 27 mars 2009, l'affaire a été redistribuée du Pôle II-Chambre 1 à la présente Chambre;**

**Dans ses dernières conclusions déposées le 31 mars 2010, le syndicat ALTER demande à la Cour, au visa des articles L 1321-6 et L 2132-3 du Code du travail, de :**

- ⇒ le recevoir en son appel et l'y déclarer bien fondé,
- ⇒ infirmer le jugement entrepris,

*Et statuant à nouveau,*

- ⇒ constater que la société AIR FRANCE ne respecte pas les dispositions de l'article L 1321-6 du Code du travail,

*En conséquence,*

- ⇒ ordonner la mise à disposition à ses salariés par la société AIR FRANCE, en langue française des :

- fichiers ATLAS,
- documents techniques d'utilisation des appareils des familles Boeing et Airbus,
- enseignements assistés par ordinateur,
- documentations relatives à la légende des cartes,

sous astreinte de 10 000 € par document et par jour de retard à compter du 6<sup>ème</sup> mois suivant la signification de la décision à intervenir, la Cour se réservant le droit de liquider l'astreinte,

- ⇒ condamner la société AIR FRANCE à payer au syndicat ALTER la somme de 10 000€ en réparation du préjudice subi,
- ⇒ condamner la société AIR FRANCE à payer au syndicat ALTER la somme de 5 000 € sur le fondement de l'article 700 du Code de procédure civile,
- ⇒ condamner la société AIR FRANCE aux entiers dépens ;

**Dans ses dernières conclusions déposées le 26 février 2010, la société AIR FRANCE S.A. demande à la Cour de :**

- confirmer le jugement déféré,
- condamner le syndicat ALTER à lui payer la somme de 5 000 € au titre de l'article 700 du Code de procédure civile,
- condamner le syndicat ALTER aux dépens ;

**L'ordonnance de clôture a été rendue le 6 mai 2010 ;**

## CELA ETANT EXPOSE, LA COUR,

Considérant que la société AIR FRANCE S.A. (AIR FRANCE) met à disposition des pilotes et des mécaniciens des fiches ATLAS (permettant de rouler, décoller et atterrir sur les aéroports en suivant un cheminement très réglementé, rédigé en anglais pour la charte des légendes des aérodromes et en français pour la cartographie standard), des documents techniques d'utilisation des appareils des familles Boeing et Airbus dits TU (manuel d'utilisation de l'appareil rédigé, selon les parties, en français ou en anglais), des enseignements assistés par ordinateur dits EAO (programme de formation accessible par ordinateur rédigé et illustré en anglais) et des documentations relatives à la légende des cartes (permettant de comprendre les cartes de vol) ;

Qu'invoquant les difficultés rencontrées par les pilotes et les mécaniciens dans l'usage des documents rédigés en anglais, les délégués du personnel ont demandé à plusieurs reprises mais sans succès, l'application de l'article L 1321-6 du Code du travail prévoyant au profit du salarié la rédaction en français des documents nécessaires pour l'exécution de son travail ;

Que c'est dans ce contexte que le syndicat ALTER (ALTER) a saisi le Tribunal de grande instance de Bobigny qui a rendu le jugement déféré à la Cour ;

## SUR QUOI,

Considérant que, dans ses dernières conclusions auxquelles il convient de se référer pour le détail de son argumentation, ALTER, faisant un rappel des textes et de la jurisprudence relative à l'usage de la langue française :

- estime que le critère de nécessité de l'utilisation des documents dans l'exécution de leur travail par les salariés est un facteur prépondérant devant conduire à la traduction systématique de ceux-ci quel que soit le nombre de salariés concernés,
- relève que si l'activité d'AIR FRANCE est dirigée vers l'international, les traductions demandées concernent uniquement les pilotes et ne remet pas en cause l'usage de la langue anglaise dans les échanges quotidiens internationaux hors hexagone ;
- analysant chacun des documents litigieux (ATLAS, TU, EAO et légendes de cartes) dont il rappelle qu'ils sont réservés aux pilotes d'AIR FRANCE, ne concernent ni la maintenance des appareils ni les conditions de délivrance de la licence de pilote, soutient que ceux-ci ne peuvent bénéficier de l'exception prévue à l'article L 1321-6 du Code du travail selon lequel l'obligation de rédaction en français ne s'applique pas aux documents reçus de l'étranger ou destinés à des étrangers,
- note que l'article L 1321-6 précisant "tout document (...) dont la connaissance est nécessaire (...) pour l'exécution de son travail", ALTER ne peut donner une liste exhaustive des documents en cause dont certains n'existent pas encore et qu'en tout état de cause, sa demande est déterminée puisqu'il vise précisément les quatre documents précités ;

Considérant que, dans ses dernières conclusions auxquelles il convient de se référer pour le détail de son argumentation, AIR FRANCE :

- à titre principal, estime que l'application de l'article L 1321-6 est exclue dès lors qu'elle a une activité aéronautique, par nature internationale, pour laquelle la notion de langue commune est essentielle dans l'exécution des vols et de leur sécurité qui a nécessité une harmonisation des documents, termes et abréviations utilisés, d'ailleurs prévue par la Convention de Chicago du 7 décembre 1994 et les textes subséquents notamment sur l'usage de la langue anglaise,

- à titre subsidiaire, analysant les documents dénoncés par ALTER, relève que ceux-ci, en provenance de l'étranger bénéficient de l'exception prévue à l'article L 1321-6 et, de surcroît, sont obsolètes et, pour la plupart, traduits en français ; qu'en tout état de cause, les demandes, imprécises, se heurtent au principe essentiel de la relativité de la chose jugée, enfin que l'astreinte est disproportionnée en ce qu'elle fait peser sur AIR FRANCE un risque financier considérable qu'elle ne pourrait contrôler ;

\*\*\*

Considérant qu'aux termes de l'article L 1321-6 du Code du travail "Le règlement intérieur est rédigé en français. Il peut être accompagné de traductions en une ou plusieurs langues étrangères. Il en va de même pour tout document comportant des obligations pour le salarié ou des dispositions dont la connaissance est nécessaire pour l'exécution de son travail. Ces dispositions ne sont pas applicables aux documents reçus de l'étranger ou destinés à l'étranger." ;

Considérant que c'est avec raison que ALTER relève que les développements d'AIR FRANCE tendant à considérer que l'article L 1321-6 du Code du travail ne s'applique pas en l'espèce en raison de son activité aéronautique par nature internationale pour laquelle l'usage d'une langue commune, l'anglais, est primordial et nécessaire pour l'obtention d'une licence ne sont pas pertinents, dès lors que la question posée est celle de savoir si les documents litigieux (ATLAS, TU, EAO et légendes de cartes), ont été reçus de l'étranger ou sont destinés à des étrangers, étant observé qu'il est acquis aux débats que la connaissance de ceux-ci est nécessaire pour l'exécution de leur travail par les pilotes d'AIR FRANCE ;

Considérant, à titre préliminaire, que le fait qu'un autre syndicat a préconisé, dans un tract du 20 octobre 2009, "d'utiliser exclusivement la documentation avion du constructeur au lieu d'utiliser une documentation mal traduite, mal rédigée, mal organisée et souvent mal interprétée" est sans incidence sur le débat dès lors que, replacé dans son contexte par ALTER qui n'est pas contredit par AIR FRANCE, cette recommandation tendait à éviter une multiplication de "traductions sauvages" par les 4 400 pilotes d'AIR FRANCE ;

Que, de même, c'est à tort que AIR FRANCE reproche à ALTER de former des demandes imprécises en n'identifiant pas clairement les documents concernés mais en visant "tous les documents que la loi impose de traduire" ;

Qu'en effet, ALTER ne peut être contraint de déterminer au préalable quels documents seraient concernés alors que l'article L 1321-6 a édicté une obligation claire et précise à la charge de l'employeur ("tout document") et qu'en tout état de cause ceux-ci sont identifiés a minima, ALTER visant les fiches ATLAS, les TU, les EAO et les légendes de cartes ;

Considérant qu'il y a donc lieu de rechercher si ces documents sont "reçus de l'étranger" et, de ce fait, bénéficient de l'exception prévue dans le dernier alinéa de l'article L 1321-6, étant à nouveau rappelé qu'il n'est pas contesté que la connaissance de ces documents est nécessaires aux pilotes d'AIR FRANCE pour "l'exécution de leur travail";

**- s'agissant des manuels d'utilisation de l'appareil dits UT**

Considérant, étant observé qu'ALTER indique que les manuels relatifs aux appareils Airbus qui proviennent de constructeurs français ne souffrent d'aucune difficulté (p. 21 de ses conclusions), que selon les dires mêmes d'AIR FRANCE, la totalité de la

documentation relative aux appareils Boeing 777 (B 777) qu'elle exploite sont disponibles en version française à la seule exception du volume 4, consacré à la description technique de cet appareil (p. 14 des conclusions de l'intimée) et qu'il n'est pas discuté que ces mêmes documents relatifs au B 447 sont en français ;

Que le caractère obsolète des documents auxquels ALTER se réfère, invoqué par AIR FRANCE sera écarté dès lors que, d'une part l'appelant verse l'édition du 9 avril 2009 dont il n'est pas argué qu'elle n'est plus en vigueur (pièce n° 23 de l'appelant), d'autre part, que ce point n'est pas discuté s'agissant de la pièce n° 11 de l'appelant (relatif au manuel d'exploitation détenu par les pilotes) ;

Qu'il apparaît ainsi que AIR FRANCE a elle-même édité ces UT en France en y apposant, sur chaque page, son logo ainsi que la mention "société Air France 1997 all right reserved" (pièce n° 23) ou celle "toute reproduction et communication intégrale ou partielle non autorisée par la Compagnie nationale Air France, constitue une contrefaçon sanctionnée (etc...)" se terminant par "Compagnie nationale Air France 1997 Tous droits réservés" (pièce n° 11) ; qu'en outre, elle n'apporte aucun élément permettant d'établir que ces documents sont bien la simple reproduction des documents anglais d'origine rédigés et édités aux Etats Unis par Boeing ;

Que par ailleurs, peu importe que ces UT figurent éventuellement dans les Manuels d'Exploitation (dit MANEX) déposés auprès de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) en charge de la vérification de la conformité aux normes applicables dès lors que cette vérification est totalement étrangère au contrôle des dispositions relevant du droit du travail, en l'espèce l'article L 1321-6 et pour lequel elle n'a d'ailleurs aucune compétence ;

Qu'ainsi ALTER est fondé en sa demande ;

#### **- s'agissant des fiches ATLAS**

Considérant que AIR FRANCE, qui fait état de l'application progressive d'un nouveau standard AIR FRANCE - KLM en français, considère que ces documents étant obsolètes ou en voie de le devenir, il n'y a pas lieu de les traduire ;

Considérant cependant que ALTER n'est pas contredit par AIR FRANCE quand il indique que l'usage de ces nouvelles fiches reste très marginal depuis sa mise en oeuvre progressive début 2008 et que les pilotes d'AIR FRANCE continuent d'utiliser les fiches ATLAS qui, jusqu'au 10 juillet 2003, étaient publiées en français ;

Qu'en outre, il y a lieu de relever que ces fiches sont éditées en France par AIR FRANCE et pour AIR FRANCE avec les mêmes mentions que celles relevées pour les UT; que AIR FRANCE, qui n'apporte aucun élément permettant d'établir que ces documents sont bien une reproduction des documents provenant des autorités internationales aéronautiques (AIS) et seraient rédigés en anglais, indique elle-même qu'elle procède, de surcroît, à des modifications par une mise en conformité au standard de représentation cartographique "pour leur donner une cohérence d'ensemble" (p. 12 des conclusions de l'intimée) ; que par ailleurs, peu importe que ces fiches ATLAS soient également destinées à des étrangers dès lors qu'il s'agit des salariés de compagnies étrangères non soumises aux dispositions de l'article L 1321-6 ;

Qu'enfin, comme précédemment et pour les mêmes raisons, le fait que ces fiches aient

été intégrées au MANEX déposé auprès de la DGAC est sans incidence sur le débat;

Qu'en conséquence, ALTER est fondé en sa demande ;

**- s'agissant des enseignements assistés par ordinateur dits EAO**

Considérant que AIR FRANCE n'apporte aucun élément susceptible de démontrer que ces logiciels sont développés directement par le constructeur Boeing alors que par ailleurs, outre qu'il n'est pas contesté que toute la partie théorique de l'apprentissage d'un appareil s'effectue nécessairement par EAO, ALTER n'est pas contredit quand il affirme que AIR FRANCE apporte à ceux-ci des modifications sensibles tout comme la compagnie Lufthansa selon ses propres dires ce qui, en tout état de cause, est sans incidence sur le débat puisque les destinataires de ces EAO sont les pilotes français de l'intimée ;

Qu'en conséquence, ALTER est fondé en sa demande ;

**- s'agissant des documentations relatives à la légende des cartes**

Considérant que c'est à tort que AIR FRANCE dénonce le caractère obsolète des documents soumis à discussion puisque ALTER verse aux débats des documents daté du 17 décembre 2009 et 11 mars 2010 dont il n'est pas démontré, pour ce dernier, qu'il a fait l'objet d'une nouvelle édition revue et corrigée (pièce n° 29 et 30) ;

Qu'en outre, AIR FRANCE, qui n'établit pas que ces cartes ont été rédigées à l'étranger, maintient par ailleurs avoir mis en service un nouveau standard en français depuis 2008 tout en admettant que le document litigieux est, toujours et majoritairement, en vigueur ;

Qu'enfin, étant de nouveau rappelé que la connaissance de cette légende des cartes est nécessaire aux pilotes d'AIR FRANCE pour l'exécution de leur travail, il sera également rappelé comme précédemment et pour les mêmes raisons, que le fait que cette légende des cartes aient été intégrées au MANEX déposé auprès de la DGAC est sans incidence sur le débat ;

Qu'ainsi, ALTER est fondé en sa demande ;

**- s'agissant de l'astreinte**

Considérant qu'il y a lieu d'enjoindre à AIR FRANCE de faire traduire en langue française les fiches ATLAS, les TU, les logiciels EAO et les documents relatifs à la légendes de cartes sous astreinte de 5 000 € par jour de retard dans les conditions indiquées dans le dispositif à venir ;

\*\*\*

Considérant qu'il n'y a pas lieu à dommages-intérêts, ALTER n'établissant pas un préjudice spécifique ;

Considérant que l'équité commande de faire application de l'article 700 du Code de procédure civile dans les termes du dispositif du présent arrêt ;

Considérant que succombant en appel, AIR FRANCE devra en supporter les dépens ;

**PAR CES MOTIFS,**

INFIRME en toutes ses dispositions le jugement déféré,

STATUANT À NOUVEAU,

ORDONNE la mise à disposition de ses salariés par la société AIR FRANCE S.A., en langue française :

- des fiches ATLAS,
  - des documents techniques d'utilisation (dits TU) des appareils de la famille BOEING - des enseignements assistés par ordinateur,
  - des documentations relatives à la légende des cartes,
- sous astreinte de 5 000 € par document et par jour de retard à compter du 6<sup>ème</sup> mois suivant la signification du présent arrêt,

SE RÉSERVE la possibilité de liquider l'astreinte,

CONDAMNE la société AIR FRANCE S.A. à verser au syndicat ALTER la somme de 10 000 € en application des dispositions de l'article 700 du Code de procédure civile,

REJETTE toutes autres demandes des parties,

CONDAMNE la société AIR FRANCE S.A. au paiement des entiers dépens de première instance et d'appel avec admission, pour ceux d'appel, de l'Avoué concerné au bénéfice des dispositions de l'article 699 du code de procédure civile.

**LE GREFFIER**

**LE PRÉSIDENT**