Le : 10/05/2018

Cour de cassation

chambre sociale

Audience publique du 19 décembre 2012

N° de pourvoi: 11-11799

Non publié au bulletin

Rejet

M. Lacabarats (président), président

Me Le Prado, avocat(s)

REPUBLIQUE FRANCAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE SOCIALE, a rendu l'arrêt suivant :

Sur les deux moyens réunis :

Attendu, selon l'arrêt attaqué (Paris, 22 novembre 2010), que par délibérations du 18 novembre 2009, le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) du personnel navigant technique et le CHSCT du personnel navigant commercial de l'établissement Direction générale des opérations aériennes de la société Air France ont décidé de recourir à une mesure d'expertise relative aux problèmes de sécurité et de santé liés à la qualité de l'air de la cabine et du poste de pilotage ; que la société a saisi le tribunal de grande instance, statuant en référé, d'une demande d'annulation de ces délibérations ;

Attendu que la société fait grief à l'arrêt de rejeter cette demande, alors, selon le moyen :

1°/ qu'aux termes de l'article L. 4614-12 du code du travail, le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail peut faire appel à un expert agréé lorsqu'un risque grave, révélé ou non par un accident du travail, une maladie professionnelle ou à caractère professionnel, est constaté dans l'établissement ; qu'il en résulte que ce n'est qu'au cas où un risque grave est effectivement constaté dans l'établissement qu'une expertise peut être ordonnée ; que pour débouter la société Air France de sa demande d'annulation des deux délibérations prises par le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail du personnel navigant technique et par le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail du personnel navigant commercial décidant d'une expertise relative à la qualité de l'air en cabine, la cour d'appel a relevé, par motifs propres, qu'il ressortait de l'avis émis par le professeur X..., référent incontestable en France, que s'il n'avait pas été établi de lien de causalité incontestable entre les vapeurs d'huile et les neuropathies observées chez un nombre limité de personnels navigants, il existait néanmoins des indices d'une "possible association", que ponctuellement

des passages transitoires de polluants dans le système de conditionnement d'air pouvaient être observés sous forme de fumées et que si le nombre d'incidents était faible en comparaison du nombre d'avions en circulation, il existait pour certains produits à risque toxicologique élevé, comme les additifs des huiles moteur, un degré d'imputabilité qualifié de possible ; que la cour d'appel a également relevé, par motifs adoptés, que si, au sein de la société Air France, il n'avait été relevé aucune pathologie neurologique grave alors que suivant un documentaire projeté aux membres des deux CHSCT, huit cents pilotes se plaignaient dans le monde d'avoir perdu leur licence en raison de l'inhalation de polluants, l'exposition accidentelle avérée des personnels navigants d'Air France à des produits chimiques potentiellement neurotoxiques suffisait à établir l'existence d'un risque grave pour la santé des salariés ; qu'en statuant par ces motifs, desquels il résultait que la cour d'appel s'était bornée à faire état d'un risque hypothétique et incertain sans nullement caractériser un risque grave objectif et effectif, au sein de l'établissement Direction générale des opérations aériennes, dont le constat était pourtant seul de nature à justifier le recours à l'expertise contestée par la société Air France, la cour d'appel a privé sa décision de toute base légale au regard de l'article L. 4614-12 du code du travail ;

2°/ que le recours à un expert agréé étant subordonné au constat effectif d'un risque grave pour les salariés de l'établissement concerné, la probabilité de la survenance d'un tel risque est un critère déterminant d'appréciation de la nécessité de recourir à une expertise ; qu'en affirmant que la gravité du risque ne s'appréciait pas en fonction de la probabilité de sa survenance, mais uniquement au regard de ses conséquences prévisibles, telles que l'indisposition en vol du personnel navigant, de nature à affecter leur nécessaire vigilance, sans d'ailleurs constater que de telles conséquences s'étaient effectivement réalisées lors des rares incidents recensés, la cour d'appel a violé l'article L. 4614-12 du code du travail ;

Mais attendu que la cour d'appel a relevé, par motifs propres et adoptés, qu'il existait un risque sérieux de pollution accidentelle par vaporisation de substances chimiques contenues dans l'huile de moteur, que les produits contenus dans cette huile étaient potentiellement neurotoxiques et inscrits au tableau n° 34 des maladies professionnelles depuis 1975, que d'autres contaminations par d'autres produits chimiques étaient possibles lors des opérations de dégivrage et que la gravité du risque était suffisamment caractérisée par l'importance des dommages prévisibles ; qu'en l'état de ces constatations dont elle a déduit que le risque grave d'atteinte à la santé des salariés et des passagers était établi et qu'il justifiait le recours aux expertises contestées, la cour d'appel a légalement justifié sa décision ;

PAR CES MOTIFS :

REJETTE le pourvoi ;

Condamne la société Air France aux dépens ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre sociale, et prononcé par le président en son audience publique du dix-neuf décembre deux mille douze.
MOYENS ANNEXES au présent arrêt

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

Le moyen reproche à l'arrêt attaqué :

D’AVOIR débouté la société Air France de sa demande d’annulation des décisions CHSCT PNT 2009-11-18-02 et CHSCT PNC 2009-11-18-01 votées le 18 novembre 2009 par le CHSCT PNT et le CHSCT PNC désignant la société Technologia en qualité d’expert et condamné la société Air France à leur verser la somme supplémentaire globale de 3.500 € HT au titre de leurs honoraires d’avocat ;

AUX MOTIFS PROPRES QU’« il est constant que la SA Air France est divisée en 8 établissements distincts au sens de l’article L.2327-1 du Code du travail, dont l’établissement Direction Générale Opérations Aériennes (DGOA) doté de 3 CHSCT, dont le CHSCT PNT et le CHSCT PNC ; le 18 novembre 2009 s’est tenue, dans le cadre des mesures de coordination de l’activité des différents CHSCT au sein d’un même établissement, une réunion d’information commune aux deux CHSCT précités, ayant pour objet “la qualité de l’air en cabine” ainsi que des réunions distinctes de chacun des CHSCT portant sur “l’information de l’air en cabine” “pollutions diverses, problématique des huiles moteurs, filtres et examen des incidents” ; à l’issue de ces réunions, le CHSCT PNC et le CHSCT PNT ont décidé de recourir à l’expertise prévue par l’article L.4614-12 du Code du travail et de désigner le cabinet Technologia pour y procéder ; le 26 janvier 2010 la SA Air France saisissait le Président du Tribunal de grande instance de Bobigny, statuant en la forme des référés, pour contester les décisions en date du 18 novembre 2009 de recourir à l’expertise, prises respectivement par le CHSCT PNT et par le CHSCT PNC ; qu’aux termes de l’article L.4614-12 du Code du travail le comité d’hygiène et sécurité et des conditions de travail peut faire appel à un expert agréé lorsqu’un risque grave, révélé ou non par un accident du travail, une maladie professionnelle ou à caractère professionnel est constaté dans l’établissement, ou en cas de projet important modifiant les conditions de santé et de sécurité ou les conditions de travail prévues à l’article L.4612-8 du même Code ; qu’il convient en premier lieu de relever, sans qu’il soit besoin de s’attarder sur les qualifications et les mérites des conclusions de M. Jean-Christophe Z..., que c’est à tort que le premier juge a retenu qu’il était expert auprès des Tribunaux, ce qu’il admet ne pas être ; qu’en dehors de cette rectification c’est par des motifs tout à fait pertinents que la Cour fait siens que le premier juge, après avoir procédé à l’analyse des différentes pièces du dossier, a débouté la SA Air France de sa demande tendant à voir annuler les délibérations susvisées des CHSCT PNT et CHSCT PNC de la SA Air France ; en effet, qu’il ne peut être en l’espèce sérieusement contesté, ainsi qu’il ressort de l’avis émis par le Professeur Lionel X... “réfèrent incontestable en France” comme le désigne elle même la SA Air France dans ses écritures, que s’il n’a pas été établi de lien de causalité incontestable entre les vapeurs d’huile et les neuropathies observées chez un nombre limité de personnels navigants, il existe néanmoins des indices d’une “possible association” ; que le Professeur X... a également souligné dans ce même avis, que la problématique soulevée par le CHSCT était liée au passage potentiel de polluants dans le système de conditionnement d’air à destination des postes de pilotage et des cabines d’avion et a, notamment, relevé que, ponctuellement, des passages transitoires de polluants dans le système de conditionnement d’air pouvaient être observés sous forme de fumées, ajoutant, que si le nombre d’incidents était faible en comparaison du nombre d’avions en circulation, il existait pour certains produits à risque toxicologique élevé comme les additifs des huiles moteur (organo-phosphorés neurotoxiques) un degré d’imputabilité qualifié de possible ; qu’il s’en déduit que le risque allégué par les CHSCT PNT et PNC est réel et reconnu par la société Air France ; par ailleurs, que, contrairement à ce que soutient la SA Air France, la gravité du risque ne s’apprécie pas en fonction de la probabilité de sa survenance, étant sur ce point observé qu’un nombre non négligeable d’incidents - 15 incidents recensés en 2009 - a été mis en évidence, mais au regard de ses conséquences prévisibles, lesquelles peuvent aller jusqu’à une indisposition, en vol, des personnels navigants de nature à affecter leur nécessaire vigilance, ce qui, compte tenu de l’activité concernée, est évidemment susceptible d’entraîner de graves conséquences ; qu’il convient en conséquence de confirmer l’ordonnance dont appel en toutes ses dispositions ; qu’en l’absence évidente, eu égard au sens de la décision, d’abus de la part des CHSCT PNT et PNC, il convient, en outre, de condamner la SA Air France à payer aux CHSCT, sur le fondement de l’article L.4614-13 du Code du travail, 3.500 € HT

correspondant aux honoraires d'avocat qu'ils ont exposés en cause d'appel » ;

ET AUX MOTIFS EVENTUELLEMENT ADOPTES LES PREMIERS JUGES QU'« en application de l'article L.4614-12 du Code du travail, le CHSCT peut faire appel à un expert agréé lorsqu'un risque grave, révélé ou non par un accident du travail ou une malade professionnelle ou à caractère professionnel est constaté dans l'établissement. L'article L.4614-13 complété par l'article R.4614-19 prévoit pour sa part la possibilité pour l'employeur de contester la nécessité de l'expertise, la désignation de l'expert, le coût, l'étendue ou le délai de l'expertise en saisissant du litige le Président du Tribunal de grande instance, lequel statue en urgence, dans la forme des référés. Il ressort des pièces versées aux débats que l'air respiré dans les avions est directement prélevé à l'extérieur de l'appareil sur le flux d'air d'un étage de compression basse pression du turboréacteur. Si cet étage de compression situé en amont de tout mélange avec le carburant exclue l'admission d'hydrocarbures ou de gaz de combustions dans l'air ambiant, tant le rapport du docteur A... que celui du Professeur X... mettent en évidence un risque sérieux de pollution accidentelle par vaporisation de substances chimiques contenues dans l'huile de moteur, dont notamment le tricrésyl-phosphate, composant de la famille des organophosphorés, utilisé comme additif anti-usure. Le docteur A..., médecin du travail, explique en effet que si le flux d'air compressé est physiquement séparé de l'huile moteur par le joint de palier, ce système n'est pas toujours parfaitement étanche en particulier lors de la mise en route des turbomoteurs ou en cas de défaillance ou d'usure du joint. Ce type de pollution qui en l'absence de système de détection en vol est repéré par l'apparition de fumées ou d'odeurs fortes en cabine ne constitue pas une hypothèse d'école ou un phénomène exceptionnel comme l'affirme la société AIR FRANCE, le Président du CHSCT PNT ayant lors de la réunion d'information du 18 novembre 2009 admis l'existence de 15 incidents de ce type sur la seule période de l'année 2009. Par ailleurs, le recensement des incidents liés à la pollution chimique ne peut être considéré comme étant complet et exhaustif dans la mesure où il est apparu lors de la réunion d'information du 18 novembre 2009 que les personnels navigants, mal informés des risques encourus, n'avaient pas toujours conscience de la nécessité de signaler chaque épisode d'émergence de fumées ou d'odeurs inhabituelles. Les informations contenues dans les rapports A... et X... permettent de retenir que le tricrésyl-phosphate et son isomère, le triorthocrésyl-phosphate, contenus dans l'huile de moteur utilisée pour l'ensemble des avions de la flotte de la compagnie AIR FRANCE, sont des produits potentiellement neurotoxiques, inscrits au tableau n° 34 des maladies professionnelles depuis 1975. Le professeur X..., même s'il se veut rassurant dans son rapport, admet que les organophosphorés au nombre desquels se trouve le tricrésyl-phosphate, sont des substances toxiques dont l'effet principal est l'inhibition de l'acétylcholinestérase, enzyme qui détruit l'acétylcholine au niveau des synapses où ce neuromédiateur agit sur les récepteurs muscuraniques ou nicotiniques. Monsieur Jean Christophe Z..., professeur d'université, expert auprès des Tribunaux en matière d'environnement et invité comme sachant lors de la réunion d'information du 18 novembre 2009 a en particulier affirmé : « on a la preuve matérielle que dans un certain nombre de cas, le lien entre l'exposition aux organophosphorés des huiles ou des hydrauliques est associé à une contamination partielle des navigants... Ce qui est important de comprendre, c'est l'évaluation du risque. Les choses sont très claires. Le risque c'est quoi ? C'est la gravité des conséquences. Là, ça peut être une incapacité occasionnelle, sporadique, mais ça peut aller jusqu'à l'effet à long terme sur la personne avec des problèmes neurologiques ; ça peut aussi aller à l'extrême avec une incapacité telle que l'avion tombe et les passagers et l'équipage y restent... ». Les vapeurs d'huile de moteur ne sont pas en outre les seuls produits chimiques dont les effets néfastes peuvent affecter la santé des personnels navigants, le Docteur A... ayant recensé dans son rapport plus de 200 polluants et Monsieur Z... ayant également évoqué des contaminations aux esters phosphates via le système hydraulique de l'aéronef et de diffusions d'esters de glycol lors des opérations de dégivrage. Même si au sein de la société AIR FRANCE, il n'a été relevé aucune pathologie neurologique grave alors que suivant un documentaire projeté aux membres des deux CHSCT 800 pilotes se plaignent dans le monde d'avoir perdu leur licence en raison de l'inhalation de polluants, l'exposition accidentelle avérée des personnels navigants d'AIR FRANCE à des produits chimiques potentiellement neurotoxiques suffit à caractériser l'existence d'un risque grave pour la santé

des salariés, et ce quel que soit le rapport existant entre le nombre d'incidents recensés et le nombre de vols quotidiens. En effet, l'approche purement statistique n'est pas pertinente en matière d'exposition à un produit dangereux pour la santé, hypothèse dans laquelle le risque doit s'apprécier sur un plan qualitatif en fonction de la nocivité du produit. Par ailleurs, la notion de risque grave est distincte de celle de préjudice et se trouve en l'espèce suffisamment caractérisée en raison de l'importance des dommages prévisibles liés à l'inhalation de polluants neurotoxiques tels que décrits par Monsieur Z... dans son allocution. Par ailleurs, l'ancienneté du phénomène est sans incidence sur sa gravité, étant observé que le problème de contamination en cause n'apparaît ni résolu ni même maîtrisé et que les résultats et conclusions du groupe de travail mis en place en novembre 1999 par la société AIR FRANCE pour prévenir ce risque chimique n'ont été communiqués ni aux CHSCT concernés ni au Président du Tribunal de grande instance de BOBIGNY. La mesure d'expertise ordonnée par les CHSCT PNT et PNC apparaît ainsi justifiée par un risque grave avéré nécessitant un éclairage technique par un organisme indépendant. Il est tout à fait pertinent dans le cadre de l'expertise que des analyses chimiques soient mises en oeuvre, une telle mesure n'étant pas destinée à faire la preuve du risque invoqué mais à en étudier les effets sur la santé et la sécurité des salariés à partir d'un corpus de données techniquement fiables. Il est également pertinent que l'expert désigné s'intéresse à l'ensemble des mesures de prévention possibles, lesquelles ne se limitent pas à une modification de la composition chimique de l'huile de moteur et peuvent concerner également la mise en place d'un système de détection des polluants en vol, la mise en place d'une formation approfondie des personnels navigants et d'un protocole standardisé en cas de risques chimiques, l'instauration enfin en cas d'exposition d'un suivi médical durable incluant des tests sanguins et urinaires. Enfin, l'information des CHSCT sur la réglementation applicable constitue une composante utile de l'expertise. Au bénéfice de ces observations, il convient de débouter la société AIR FRANCE de sa demande d'annulation des délibérations des CHSCT PNT et PNC du 18 novembre 2009 décidant de recourir à un expert agrée. Il n'y a pas lieu d'assortir la présente décision du bénéfice de l'exécution provisoire, l'employeur ne pouvant en tout état de cause faire obstacle à l'expertise sans se rendre coupable d'entrave. En application des dispositions de l'article L.4614-13 du Code du travail, l'employeur qui est tenu de prendre en charge le coût de l'expertise doit également supporter les frais de la procédure de contestation qu'il initie dès lors qu'aucun abus de droit n'est établi à rencontre du CHSCT qui ne dispose d'aucun budget qui lui soit propre. Aucun abus dans le recours à l'expertise n'étant caractérisé, la société AIR FRANCE devra assumer le coût des honoraires de l'avocat ayant assisté les CHSCT PNT et PNC. En l'absence de facture produite, il sera alloué aux défendeurs une somme de 3.500 € » ;

ALORS QU'aux termes de l'article L.4614-12 du Code du travail, le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail peut faire appel à un expert agréé lorsqu'un risque grave, révélé ou non par un accident du travail, une maladie professionnelle ou à caractère professionnel, est constaté dans l'établissement ; qu'il en résulte que ce n'est qu'au cas où un risque grave est effectivement constaté dans l'établissement qu'une expertise peut être ordonnée ; que pour débouter la société Air France de sa demande d'annulation des deux délibérations prises par le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail du personnel navigant technique et par le comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail du personnel navigant commercial décidant d'une expertise relative à la qualité de l'air en cabine, la Cour d'appel a relevé, par motifs propres, qu'il ressortait de l'avis émis par le professeur X..., référent incontestable en France, que s'il n'avait pas été établi de lien de causalité incontestable entre les vapeurs d'huile et les neuropathies observées chez un nombre limité de personnels navigants, il existait néanmoins des indices d'une "possible association", que ponctuellement des passages transitoires de polluants dans le système de conditionnement d'air pouvaient être observés sous forme de fumées, et que si le nombre d'incidents était faible en comparaison du nombre d'avions en circulation, il existait pour certains produits à risque toxicologique élevé, comme les additifs des huiles moteur, un degré d'imputabilité qualifié de possible ; que la Cour d'appel a également relevé par motifs adoptés, que si au sein de la société Air France, il n'avait été relevé aucune pathologie neurologique grave alors que suivant un documentaire projeté aux membres des deux CHSCT, huit cents pilotes se plaignaient dans

le monde d'avoir perdu leur licence en raison de l'inhalation de polluants, l'exposition accidentelle avérée des personnels navigants d'Air France à des produits chimiques potentiellement neurotoxiques suffisait à établir l'existence d'un risque grave pour la santé des salariés ; qu'en statuant par ces motifs, desquels il résultait que la Cour d'appel s'était bornée à faire état d'un risque hypothétique et incertain sans nullement caractériser un risque grave objectif et effectif, au sein de l'établissement Direction générale des opérations aériennes, dont le constat était pourtant seul de nature à justifier le recours à l'expertise contestée par la société Air France, la Cour d'appel a privé sa décision de toute base légale au regard de l'article L.4614-12 du Code du travail ;

ET ALORS QUE le recours à un expert agrée étant subordonné au constat effectif d'un risque grave pour les salariés de l'établissement concerné, la probabilité de la survenance d'un tel risque est un critère déterminant d'appréciation de la nécessité de recourir à une expertise; qu'en affirmant que la gravité du risque ne s'appréciait pas en fonction de la probabilité de sa survenance, mais uniquement au regard de ses conséquences prévisibles, telles que l'indisposition en vol du personnel navigant, de nature à affecter leur nécessaire vigilance, sans d'ailleurs constater que de telles conséquences s'étaient effectivement réalisées lors des rares incidents recensés, la Cour d'appel a violé l'article L.4614-12 du Code du travail.

Décision attaquée : Cour d'appel de Paris , du 22 novembre 2010