

**COUR DE CASSATION
CHAMBRE CRIMINELLE**

N° : 00-85852

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

M. COTTE , Président

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Audience publique du 2 mai 2001

Rejet

Sur le rapport de Mme le conseiller référendaire FERRARI, les observations de la société civile professionnelle MASSE-DESSEN, GEORGES et THOUVENIN, et de la société civile professionnelle BACHELLIER et POTIER de la VARDE, avocats en la Cour, et les conclusions de Mme l'avocat général FROMONT ;

Statuant sur les pourvois formés par :

- A,
- B,
- C,
- D,
- E,
- F,

contre l'arrêt de la cour d'appel de NOUMEA, chambre correctionnelle, du 11 juillet 2000, qui, notamment, pour entrave à la circulation des aéronefs et complicité, les a condamnés à des amendes et a prononcé sur les intérêts civils ;

Joignant les pourvois en raison de la connexité ;

Vu les mémoires produits, en demande et en défense ;

Sur le premier moyen de cassation, pris de la violation de l'alinéa 7 du Préambule de la Constitution du 27 octobre 1946, de l'article L. 521-1 du Code du travail, de l'article 122-4 du Code pénal et de l'article L. 282-1 du Code de l'aviation civile, de l'article 593 du Code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale ; "en ce que l'arrêt attaqué a déclaré A et F coupables de s'être à Tontouta, aux mois d'octobre, novembre 1999 ou janvier 2000, rendus complices d'infractions d'entraves volontaires à la libre circulation des aéronefs en donnant des instructions ou des ordres pour les provoquer ; "aux motifs que, sur les faits

reprochés à A, il lui est exclusivement reproché des délits de complicité d'entraves volontaires à la libre circulation des aéronefs en donnant des instructions ou des ordres pour les provoquer ; qu'il ressort des propres déclarations du prévenu qu'il était présent chaque jour à l'aéroport et qu'il dirigeait et organisait, en tant que plus haut responsable présent du Syndicat USTKE, les assemblées générales, secondé en cela par B ; qu'il a ainsi indiqué qu'à l'issue des réunions, il invitait les personnes concernées par les mesures du jour à rejoindre leur poste pour poursuivre l'action syndicale ; qu'il a précisé avoir donné, en fin de réunion et durant la journée, des précisions à certains syndicats sur les modalités des actions arrêtées en assemblée générale et qu'il avait conscience que ces faits perturbaient le trafic aérien ; qu'il a enfin expressément déclaré au tribunal correctionnel qu'il assumait totalement ce qui a été fait sur l'aéroporté ; que, concernant la journée du 8 octobre 1999, A a expliqué qu'il a été décidé, ce jour-là, d'organiser un mouvement social sur la plate-forme de la Tontouta pour une durée de 24 heures devant se matérialiser par le blocage du siège de la TAS, de l'hôtellerie et de l'aéronef d'Aircalin ; qu'il a précisé qu'il était présent sur les lieux jusqu'en fin d'après-midi ;

qu'B a confirmé que l'action était dirigée par tous les délégués ;

que D et E ont exposé que les modalités d'exécution sur le terrain du mouvement social ont été prises par l'assemblée générale dirigée par le secrétaire général A et par B ; qu'ils ont précisé que l'avion de la compagnie aérienne est resté par suite bloqué toute la journée ;

que, selon F, les deux responsables syndicaux étaient présents sur les lieux et dirigeaient le mouvement ;

que, concernant la journée du 9 novembre 1999, il résulte des déclarations de B et de C que les mouvements sociaux ont été dirigés par A, secrétaire général, et qu'ils avaient conscience que ces actions entraveraient la libre circulation des aéronefs ;

que A a admis devant le tribunal correctionnel qu'il a donné l'ordre à C de dire au personnel navigant commercial de ne pas monter dans l'avion d'Air France ; que, concernant la journée du 27 novembre 1999, A a reconnu avoir expressément donné des instructions à F pour bloquer et empêcher le départ de l'avion de la compagnie aérienne ACI, et qu'il avait conscience que cette action perturberait le trafic aérien ; que cet aveu est confirmé par les déclarations circonstanciées de F ;

que, concernant la journée du 29 novembre 1999, A a également reconnu devant le premier juge qu'il avait été convenu ce jour-là de bloquer l'avion de la compagnie aérienne Air Calédonie International en empêchant le commandant de bord d'ôter la barre de retient au véhicule tracteur ;

que, concernant la journée du 4 janvier 2000, il résulte du témoignage de l'adjudant-chef Roussel de la BGTA que A était associé à l'attroupement ;

que A a expliqué qu'il a décidé d'effectuer un débrayage général de tous les employés affiliés à l'USTKE en immobilisant tous les véhicules et en empêchant l'avion de la compagnie aérienne AOM de décoller, les autres aéronefs des compagnies Air France, Air New Zeland et Air Vanuatu ayant préféré se détourner vers d'autres destinations ou annuler les vols ;

qu'il a précisé qu'il a ainsi été refusé à G de prendre une échelle pour assurer le départ du DC 10 d'AOM (...) ;

que, sur les faits reprochés à F, il est poursuivi pour complicité d'entrave à la circulation des aéronefs, commis le 27 novembre 1999 ;

qu'il a spontanément reconnu avoir expressément donné pour instruction à E de bloquer l'avion de la compagnie aérienne ACI ;

qu'il a précisé avoir agi pour répondre aux instructions des dirigeants syndicaux A et B ; "alors que l'exercice du droit de grève, constitutionnellement reconnu, a pour effet nécessaire, sur un aéroport, d'entraver la libre circulation des aéronefs ;

qu'en ne distinguant pas les faits d'entrave à la circulation des aéronefs résultant de l'exercice du droit de grève d'actes les générant directement, lourdement fautifs, qui en seraient détachables, la cour d'appel n'a pas légalement justifié sa décision" ;

Et sur le deuxième moyen de cassation, pris de la violation de l'alinéa 7 du Préambule de la Constitution du 27 octobre 1946, de l'article L. 521-1 du Code du travail, de l'article 122-4 du Code pénal et de l'article L. 282-1 du Code de l'aviation civile, de l'article 593 du Code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale ; "en ce que l'arrêt attaqué a déclaré B, C, D et E coupables d'avoir à Tontouta, aux mois d'octobre et novembre 1999 et janvier 2000, volontairement entravé la libre circulation des aéronefs ; "aux motifs que, sur les faits reprochés à B, que, concernant la journée du 8 octobre 1999, il lui est tout d'abord reproché d'avoir entravé, d'une part, la libre circulation de l'aéronef B 737 d'Air Calédonie International en faisant obstacle à son mouvement au sol et, d'autre part, l'exercice du droit du travail, de manière concertée et à l'aide de menaces, en proférant des propos intimidants voire menaçants à l'encontre de H, de la compagnie aérienne ACI ;

que B, délégué en second du Syndicat USTKE après A, a reconnu que l'action a été dirigée ce jour-là par tous les délégués ;

qu'il a indiqué qu'il a personnellement empêché, par la présence en grand nombre de grévistes autour de lui, M. G et son mécanicien M. H, en présence d'I, de débloquent l'avion d'ACI en utilisant les véhicules tracteurs ;

qu'il a admis que son action a été dissuasive en précisant avoir renforcé le blocage par la mise en place jusque tard dans la soirée de plusieurs véhicules supplémentaires ; que la matérialité de ces faits est attestée par les auditions des personnes susvisées, par celles de D et Thomas Paita ;

que H a expliqué qu'alors que MM. GH tentaient de déplacer un camion de marque Renault en levant les stabilisateurs hydrauliques pour dégager l'avion, B est venu à sa rencontre pour le menacer en ces termes : "(...) si tu veux la merde, ton avion on va te le bloquer, et ça va durer (...)";

qu'il a précisé qu'aussitôt, sur un ordre de ce dernier, une cinquantaine de manifestants sont intervenus en renfort pour s'opposer au dégagement de l'avion ;

que les menaces suivies d'actions subséquentes de B pour entraver l'exercice de la liberté du travail sont attestées par les témoignages de G et de I ; que, concernant les actions menées le 29 novembre 1999, B a expliqué que l'action du syndicat a repris le 9 novembre 1999 pour durer jusqu'au 30 novembre 1999 ;

qu'il est ainsi personnellement intervenu le 29 novembre 1999 pour empêcher le commandant de bord du vol ACI 140 de toucher à la barre de tractage pour désolidariser l'avion et lui permettre d'être autonome ;

que J a confirmé cette entrave à la circulation aérienne en précisant que B l'a, au surplus, menacé de durcir le blocage de l'avion s'il persistait ;

que l'existence de cette altercation est confirmée par A ; que, concernant les actions menées le 4 janvier 2000, B a reconnu avoir eu ce jour-là une attitude menaçante ;

qu'il a ainsi admis avoir empêché, alors qu'il était entouré d'une vingtaine de grévistes, G, de la société TAS, de récupérer une passerelle pour traiter le vol de la compagnie aérienne AOM et assurer son départ ;

que A a précisé qu'il était convenu de traiter les avions à leur arrivée mais pas à leur départ ; qu'ainsi, le vol AOM est resté immobilisé sur le tarmac ;

qu'il est également reproché à B d'avoir, de manière concertée, entravé le libre exercice du droit au travail en menaçant G des paroles suivantes : "(...) si la tentative persiste, on verrait bien ce qui se passerait (...)";

que la teneur de ces propos est confirmée par la victime, qui a indiqué que les gens qui l'entouraient étaient menaçants et vociféraient des propos dissuasifs sur son essai de récupération de l'outil de travail ; qu'il a ainsi préféré, sous cette contrainte, ne pas envenimer la situation en quittant les lieux, car autrement il y aurait eu un affrontement physique ;

que, sur les faits reprochés à C, il lui est également imputé d'avoir, le 9 novembre 1999, entravé la circulation des aéronefs en faisant obstacle au personnel navigant commercial de monter à bord de l'avion d'Air France ; que C a intégralement reconnu la matérialité de cette infraction ; que, sur les faits reprochés à D, il lui est également imputé d'avoir entravé la circulation aérienne ; que, concernant les faits du 8 octobre 1999, il a expressément avoué avoir participé à l'action menée par B tendant à empêcher MM. GH de débloquer l'avion de la compagnie aérienne ACI ; qu'il a précisé que leur intervention a été ferme et qu'en cas de résistance, la force aurait été utilisée ;

que I a indiqué que les manifestants étaient une cinquantaine environ ; que, concernant la journée du 29 novembre 1999, il a également reconnu avoir, avec B et E, empêché le commandant de bord de l'avion de la compagnie aérienne ACI de désolidariser la barre de repoussage reliant son appareil au push-back ;

que, sur les faits reprochés à E, il est accusé des mêmes délits d'entrave à la circulation aérienne ; que, concernant les faits du 27 novembre 1999, il a expliqué avoir eu pour instructions de F, qui les tenait de A, de ne pas procéder au repoussage de l'avion de la compagnie aérienne ACI ; que, concernant les faits du 29 novembre 1999, il a également admis avoir participé ce jour-là au blocage de l'avion ACI avec D et B en interdisant au commandant de bord de désolidariser son avion ; qu'il a affirmé avoir toujours agi sur instructions de son syndicat dirigé constamment par A et B ; "alors que l'exercice du droit de grève, constitutionnellement reconnu, a pour effet nécessaire, sur un aéroport, d'entraver la libre circulation des aéronefs ; qu'en ne distinguant pas les faits d'entrave à la circulation des aéronefs résultant de l'exercice du droit de grève d'actes les générant directement, lourdement fautifs, qui en seraient détachables, la cour d'appel n'a pas légalement justifié sa décision" ;

Les moyens étant réunis ;

Attendu qu'il résulte de l'arrêt attaqué qu'une partie du personnel de la société Tontouta Air Service s'est mise en grève du 8 octobre 1999 au 4 janvier 2000 ; que six salariés grévistes sont poursuivis, sur le fondement de l'article L. 282-1 du Code de l'aviation civile, pour avoir, au cours du mouvement social et à diverses reprises, comme auteurs principaux ou complices, entravé la circulation des aéronefs sur l'aéroport international de Tontouta (Nouvelle-Calédonie)

Attendu que, pour les déclarer coupables des infractions, les juges d'appel énoncent qu'C, délégué syndical, a, le 8 octobre 1999, bloqué sur le tarmac, à l'aide de plusieurs véhicules de piste, un boeing 737 de la compagnie Air Calédonie International et que D a empêché le directeur de la société et le chef de garage de dégager l'avion, dont le vol a dû être annulé ; que les mêmes prévenus et E, sur les instructions de F ont, le 29 novembre 1999, empêché le commandant de bord d'un avion de cette compagnie, à destination de Sydney, d'ôter la barre d'attelage reliant l'aéronef à un véhicule tracteur immobilisé, pour qu'il ne puisse manœuvrer l'appareil de façon autonome ; que C a, le 9 novembre 1999, interdit au personnel navigant commercial d'accéder à bord d'un avion de la compagnie Air France à destination de Paris ; que, le 4 janvier 2000, B a participé à l'immobilisation de tous les véhicules de service de manière à paralyser le trafic aérien, ce qui a conduit notamment la compagnie Air France à dérouter un vol sur Auckland ; qu'il a, en outre, empêché un préposé de son employeur de disposer d'une passerelle pour assurer le départ d'un DC10 de la compagnie AOM ;

Attendu que les juges retiennent que ces diverses actions, effectuées sur les instructions de A, responsable syndical, ont fait obstacle au mouvement des aéronefs qui, notamment, sont restés immobilisés au sol ;

Attendu qu'en l'état de ces motifs qui caractérisent l'entrave à la circulation des avions sur l'aérodrome, résultant d'actes illicites commis par les grévistes, la cour d'appel a justifié sa décision ;

Que les moyens doivent dès lors, être écartés ;

Sur le troisième moyen de cassation, pris de la violation de l'alinéa 7 du Préambule de la Constitution du 27 octobre 1946, de l'article L. 521-1 du Code du travail, de l'article 1382 du Code civil et de l'article L. 282-1 du Code de l'aviation civile, de l'article 593 du Code de procédure pénale, défaut de motifs, manque de base légale ; "en ce que l'arrêt attaqué a condamné solidairement C et A à payer à la compagnie Air France 1 148 990 francs CFP au titre des frais, A, B la somme de 11 536 000 francs CFP au titre du préjudice matériel et les trois ensemble la somme de 2 000 000 francs CFT au titre du préjudice commercial ; "aux motifs adoptés des premiers juges que la compagnie Air France se constitue partie civile par l'intermédiaire de son conseil, Me Boissery, et sollicite la condamnation solidaire de B, A et C au paiement :

- pour les frais de parking des aéronefs (redevances CCI) : 81 765 francs CFP, pour les frais de carburant : 5 676 818 francs CFP,

- pour le préjudice matériel : 22 259 127 francs CFP,

- pour le préjudice commercial : 70 044 275 francs CFP, soit un total de 98 061 985 francs CFP (...) ; que la compagnie Air France fonde sa demande sur des faits commis les 9, 10, 11, 16 et 30 novembre 1999, 4 et 5 janvier 2000 et la dirige contre B, A et C ; que, d'une part, il n'est reproché à B aucun fait commis le 9 novembre 1999, d'autre part, il n'est reproché aux autres prévenus aucun fait commis les 10, 11, 16, 30 novembre 1999 et 5 janvier 2000 ; que, dès lors, seuls les faits commis par A et C les 9 novembre 1999, ainsi que ceux commis le 4 janvier 2000 par B et A (si la compagnie Air France a décidé de détourner son avion sur Auckland le 4 janvier, c'est en raison du blocage complet de l'aéroport ce jour, ce préjudice est donc en relation directe avec les faits poursuivis) peuvent donner lieu à indemnisation qui sera fixée comme suit :

- pour les faits du 9 novembre 1999 : frais de parking : 13 627 francs CFP, frais de carburant : 1 135 363 francs CFP,

- pour les faits du 4 janvier 2000 : préjudice matériel : 11 536 000 francs CFP ; "alors que, d'une part, concernant la journée du 29 novembre 1999, il résulte des constatations de l'arrêt attaqué qu'il était reproché à C d'avoir entravé la circulation des aéronefs en faisant obstacle au personnel navigant commercial de monter à bord de l'avion d'Air France ; qu'il en résulte, outre le fait qu'il pouvait difficilement constituer un obstacle à lui tout seul, qu'il y avait eu, au pire, entrave à la liberté du travail, laquelle n'était susceptible d'entraîner pour la compagnie Air France qu'un préjudice résultant indirectement de l'infraction dont elle n'était pas recevable à demander réparation ; que, faute d'avoir tiré cette conséquence nécessaire de ses constatations, la cour d'appel n'a pas légalement justifié sa décision ; "alors, en outre, que, de ce chef, les salariés intéressés faisaient valoir que C avait simplement demandé au personnel navigant d'attendre 14 heures, soit une demi-heure, pour accéder à bord, car ils étaient en grève, qu'il n'avait été ni menaçant ni insultant et qu'il n'y avait eu aucun contact physique, ce qui avait été confirmé par J, seule personne présente sur les lieux qui ait été entendue sur les faits en dehors de lui ; que, faute d'avoir répondu à ce chef déterminant des conclusions des salariés, la cour d'appel n'a pas, derechef, légalement justifié sa décision ; "alors que, d'autre part, concernant la journée du 4 janvier 2000, il résulte des constatations des juges du fond que, le 4 janvier 2000, il n'était reproché aucune entrave à la circulation d'un avion appartenant à la compagnie Air France, celle-ci ayant décidé de détourner son avion sur Auckland ;

que, par suite, quelles que soient les raisons qui eussent décidé la compagnie Air France, de ce chef, il ne pouvait être retenu aucun préjudice en résultant à la charge des salariés ;

que, faute d'avoir tiré cette conséquence nécessaire de ses constatations, les juges du fond n'ont pas, derechef, légalement justifié leur décision ; "alors, en tout cas, que la cour d'appel ne pouvait mettre à la charge des trois salariés la réparation de l'entier préjudice subi ces jours-là par la compagnie Air France ;

qu'il lui aurait appartenu, en tout cas, d'évaluer le seul préjudice résultant des comportements fautifs incriminés imputés aux dits salariés ; qu'en statuant autrement, la cour d'appel a violé les textes susvisés" ;

Et sur le quatrième moyen de cassation ; "le moyen reproche à l'arrêt attaqué d'avoir condamné solidairement B, A et D à payer à la compagnie Air Calédonie International 5 138 976 francs CFP, B, A, E et D à payer à cette compagnie 150 000 francs CFP, A, E et F à payer à cette compagnie 50 000 francs CFP ; "aux motifs adoptés que les faits concernant la demande d'Air Calédonie International ont été commis les 8 octobre, 27 et 29 novembre 1999 ; qu'au titre de l'annulation du vol du 8 octobre, une somme de 5 138 976 francs CFP sera allouée ;

qu'au titre des retards, (1 heure 30 pour les 27 et 29 novembre 1999), une somme de 200 000 francs CFP sera allouée et réglée par A, E et F à hauteur de 50 000 francs CFP et par B, A, D et E pour le surplus, outre 120 000 francs CFP au titre de l'article 475-1 du Code de procédure pénale ; "alors qu'il résulte des constatations de l'arrêt attaqué, à la charge des salariés grévistes, des faits de grève (refus de travail) ou d'éventuelles atteintes à la liberté du travail, de sorte que la cour d'appel ne pouvait les condamner, de ce chef, à réparer le préjudice causé à la compagnie Air Calédonie International pour ces périodes ;

que, de ce chef, la cour d'appel n'a pas légalement justifié sa décision ; "alors, en tout cas, que la cour d'appel ne pouvait mettre à la charge des cinq salariés grévistes la réparation de l'entier préjudice subi par l'entreprise pour les journées considérées ; qu'il lui appartenait d'évaluer le seul préjudice résultant des comportements fautifs incriminés ; que, faute de l'avoir fait, elle n'a pas derechef légalement justifié sa décision ; "alors, enfin, que, dans leurs conclusions, les salariés grévistes faisaient valoir que l'évaluation du préjudice subi par la compagnie Air Calédonie International ne résultait que de documents internes à la compagnie et non contradictoires ; que, faute d'avoir répondu à ces conclusions des salariés, la cour d'appel a privé sa décision de motifs" ;

Les moyens étant réunis ;

Attendu qu'en condamnant les prévenus à réparer le préjudice subi par les compagnies Air France et Air Calédonie International, parties civiles, à raison des retards au décollage, annulation et déroutement du vol de leurs appareils, découlant des faits d'entrave dont ils sont déclarés coupables, la cour d'appel a fait l'exacte application des articles 2 et 3 du Code de procédure pénale ;

D'où il suit que les moyens ne sauraient être accueillis ;

Et attendu que l'arrêt est régulier en la forme ;

REJETTE les pourvois ;

Ainsi jugé et prononcé par la Cour de Cassation, chambre criminelle, en son audience publique, les jour, mois et an que dessus ;

Etaient présents aux débats et au délibéré : M. Cotte président, Mme Ferrari conseiller rapporteur, MM. Roman, Mistral, Blondet, Le Corroller, Béraudo conseillers de la chambre, Mme Beaudonnet conseiller référendaire ;

Avocat général : Mme Fromont ;

Greffier de chambre : Mme Daudé ;

En foi de quoi le présent arrêt a été signé par le président, le rapporteur et le greffier de chambre

Décision attaquée : cour d'appel de NOUMEA, chambre correctionnelle 2000-07-11