28 mai 2026

Cour de cassation

Pourvoi n° 24-19.849

Chambre sociale - Formation restreinte hors RNSM/NA

Publié au Bulletin

ECLI:FR:CCASS:2026:SO00481

Titres et sommaires

STATUT COLLECTIF DU TRAVAIL - Conventions et accords collectifs - Dispositions générales - Action en justice - Action en nullité - Recevabilité - Délai pour agir - Délai de l'article L. 2262-14 du code du travail - Domaine d'application - Accord conclu postérieurement au 27 septembre 2017 - Conditions - Exclusion - Contenu de l'accord - Portée

Il résulte des dispositions de l'article L.2262-14 du code du travail et de l'article 15 de l'ordonnance n°2017-1385 du 22 septembre 2017, que les dispositions de l'article L.2262-14 s'appliquent à tout accord collectif conclu postérieurement au 27 septembre 2017, date de publication de l'ordonnance du 22 septembre 2017, peu important le contenu dudit accord. Doit dès lors être approuvée la cour d'appel qui déclare recevable l'action en nullité d'un accord conclu le 13 septembre 2019, engagée dans le délai de deux mois courant à compter de la notification ou de la publication de cet accord, peu important que certaines clauses de celui-ci soient la reprise d'un dispositif conventionnel issu d'un accord conclu le 10 décembre 2014 antérieurement à l'entrée en vigueur de l'ordonnance du 22 septembre 2017 précitée

---

STATUT COLLECTIF DU TRAVAIL - Conventions et accords collectifs - Accords collectifs - Accords collectifs conclus à des niveaux de négociation différents - Articulation - Articulation prévue par l'article L. 2253-5 du code du travail issu de la loi n° 2016-1088 du 8 août 2016 - Principe de primauté directe de l'accord de groupe sur l'accord d'entreprise - Applications diverses - Groupe Air France-KLM - Accord de groupe Pilotes du 13 septembre 2019 entre Air France et Transavia - Licéité de la clause de verrouillage de l'article 1 du titre 1 - Portée

Aux termes de l'article L. 2253-5 du code du travail, lorsqu'un accord conclu dans tout ou partie d'un groupe le prévoit expressément, ses stipulations se substituent aux stipulations ayant le même objet des conventions ou accords conclus antérieurement ou postérieurement dans les entreprises ou les établissements compris dans le périmètre de cet accord. Doit dès lors être approuvée la cour d'appel qui déclare licite, car conforme aux dispositions de ce texte, l'accord de groupe qui interdit aux partenaires sociaux, au niveau des deux entreprises comprises dans son périmètre, de négocier des clauses dérogatoires à cet accord de groupe concernant exclusivement la catégorie professionnelle des pilotes de ligne, lesquelles auraient nécessairement le même objet que celles prévues par l'accord de groupe.

STATUT COLLECTIF DU TRAVAIL - Conventions et accords collectifs - Accords de groupe - Groupe Air France-KLM - Accord de groupe Pilotes du 13 septembre 2019 entre Air France et Transavia - Principe de primauté directe de l'accord de groupe sur l'accord d'entreprise - Effets - Article 1 du titre 1 - Licéité de la clause de verrouillage - Portée

---

STATUT COLLECTIF DU TRAVAIL - Conventions et accords collectifs - Accords collectifs - Accords de groupe - Groupe Air France-KLM - Accord de groupe Pilotes du 13 septembre 2019 entre Air France et Transavia - Nature - Accord catégoriel spécifique aux personnels navigants techniques - Effets - Négociation de l'accord - Organisations syndicales devant être

conviées à la négociation - Détermination - Portée

Il résulte, d'une part des articles L.2232-11, L.2232-33, L.2232-34 et L.2232-13 du code du travail, d'autre part des articles L.6524-1, dans sa rédaction antérieure à la loi n°2020-1525 du 7 décembre 2020, L.6524-2, L.6524-3, premier alinéa, et L.6524-4 du code des transports, que la validité d'un accord de groupe s'apprécie selon ces dispositions du code des transports, combinées à celles du code du travail, s'il ne concerne dans sa globalité que les personnels navigants techniques. Doit dès lors être approuvée la cour d'appel qui, ayant retenu que l'accord de groupe ne contient aucune disposition s'appliquant à une catégorie professionnelle tels que les personnels navigants commerciaux ou les personnels au sol, ne modifie aucun dispositif conventionnel applicable à une catégorie autre que les personnels navigants techniques et ne concerne que les conditions d'emploi et de rémunération des pilotes sans affecter les conditions de travail et de rémunération des autres catégories professionnelles, en déduit que cet accord de groupe, qui ne concerne que les conditions d'emploi, de carrière et de rémunération des pilotes de ligne, est un accord catégoriel spécifique aux personnels navigants techniques, de sorte que seules les organisations syndicales représentant les personnels navigants techniques représentatives au niveau du groupe et ayant la capacité statutaire de signer un tel accord catégoriel devaient être conviées à la négociation de cet accord catégoriel de groupe

STATUT COLLECTIF DU TRAVAIL - Conventions et accords collectifs - Accords collectifs - Accords de groupe - Validité - Appréciation - Textes applicables - Détermination - Cas - Accord ne concernant dans sa globalité que les personnels navigants techniques. - Portée

STATUT COLLECTIF DU TRAVAIL - Négociation collective - Négociation d'un accord de groupe - Négociation d'un accord catégoriel de groupe - Organisations syndicales devant être conviées à la négociation - Détermination - Cas - Groupe Air France-KLM - Accord de groupe Pilotes du 13 septembre 2019 entre Air France et Transavia - Portée

Texte de la **décision**

Entête

SOC.

ZB1

COUR DE CASSATION

_____

Arrêt du 28 mai 2026

Rejet

M. HUGLO, conseiller doyen
faisant fonction de président

Arrêt n° 481 F-B

Pourvois n°
W 24-19.849
X 24-20.034 JONCTION

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

_____

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

_____

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE SOCIALE, DU 28 MAI 2026

I. Le Syndicat des pilotes de lignes CFDT (SPL CFDT), dont le siège est [Adresse 1],

II. La Fédération nationale des syndicats de transports CGT (FNST CGT), dont le siège est [Adresse 2],

ont formé respectivement les pourvois n° W 24-19.849 et X 24-20.034 contre l'arrêt rendu le 13 juin 2024 par la cour d'appel de Paris (pôle 6, chambre 2), dans les litiges les opposant :

1°/ à la société Air France, société anonyme, dont le siège est [Adresse 3],

2°/ à la société Transavia France, société par actions simplifiée, dont le siège est [Adresse 4],

3°/ au syndicat SNPL France Alpa, dont le siège est [Adresse 5],

défendeurs à la cassation.

La société Transavia France a formé des pourvois incidents éventuels contre le même arrêt.

Le demandeur au pourvoi principal n° W 24-19.849 invoque, à l'appui de son recours, sept moyens de cassation.

La demanderesse au pourvoi incident éventuel n° W 24-19.849 invoque, à l'appui de son recours, un moyen de cassation.

La demanderesse au pourvoi principal n° X 24-20.034 invoque, à l'appui de son recours, cinq moyens de cassation.

La demanderesse au pourvoi incident éventuel n° X 24-20.034 invoque, à l'appui de son recours, deux moyens de cassation.

Les dossiers ont été communiqués au procureur général.

Sur le rapport de Mme Ott, conseillère, les observations de la SARL Thouvenin, Coudray et Grévy, avocat du Syndicat des pilotes de lignes CFDT et de la Fédération nationale des syndicats de transports CGT, de la SCP Gatineau, Fattaccini et Rebeyrol, avocat de la société Transavia France, de la SARL Le Prado - Gilbert, avocat de la société Air France, de la SCP Lyon-Caen et Thiriez, avocat du syndicat SNPL France Alpa, après débats en l'audience publique du 15 avril 2026 où étaient présents M. Huglo, conseiller doyen faisant fonction de président, Mme Ott, conseillère rapporteure, Mme Bérard, conseillère, et Mme Jouanneau, greffière de chambre,

la chambre sociale de la Cour de cassation, composée du président et des conseillères précités, après en avoir délibéré conformément à la loi, a rendu le présent arrêt.

Jonction

1. En raison de leur connexité, les pourvois n° W 24-19.849 et X 24-20.034 sont joints.

Exposé du litige

Faits et procédure

2. Selon l'arrêt attaqué (Paris, 13 juin 2024), en 2004, les sociétés Air France et KLM ont fusionné et donné naissance au groupe Air France-KLM. La société Transavia France, filiale de la société Air France, a été créée pour répondre à la concurrence des compagnies « low cost » sur le réseau moyen-courrier en proposant des vols réguliers moyen-courrier et « charters » au départ de la France et des Pays-Bas.

3. Le 13 septembre 2019, un accord, intitulé « Accord de Groupe Pilotes relatif à la mobilité des pilotes, à l'harmonisation progressive des systèmes de rémunération et à l'adaptation des règles collectives des pilotes d'Air France et de Transavia France » a été signé d'une part par les sociétés Air France et Transavia France, d'autre part par le Syndicat national des pilotes de ligne France Alpa (le SNPL France Alpa), représentatif au niveau du groupe.

4. Dûment autorisé à procéder à jour fixe, le Syndicat des pilotes de ligne CFDT (le syndicat SPL CFDT) a assigné devant le tribunal judiciaire les sociétés Air France et Transavia France afin d'annuler l'accord de groupe du 13 septembre 2019, en soutenant que l'accord, constituant un accord intercatégoriel car contenant des dispositions affectant les autres personnels au-delà des seuls pilotes de ligne, aurait dû être négocié avec l'ensemble des organisations syndicales représentatives de sorte que l'accord, conclu avec les syndicats catégoriels, n'est pas valide. Il a demandé également la nullité de certaines des dispositions de l'accord de groupe du 13 septembre 2019, entraînant l'annulation de l'ensemble de l'accord constituant un tout indivisible.

5. La Fédération nationale des syndicats de transports CGT (la fédération FNST CGT), intervenue volontairement à l'instance, a formé des demandes similaires.

Moyens

Examen des moyens

Sur le premier moyen du pourvoi incident éventuel n° X 24-20.034, qui est préalable, les premier moyen, deuxième moyen, pris en sa première branche, troisième, quatrième, sixième et septième moyens du pourvoi principal n° W 24-19.849 et les premier moyen, pris en ses première et troisième branches, deuxième, troisième, quatrième et cinquième moyens du pourvoi principal n° X 24-20.034

Motivation

6. En application de l'article 1014, alinéa 2, du code de procédure civile, il n'y a pas lieu de statuer par une décision

spécialement motivée sur ces griefs, qui sont irrecevables en ce qui concerne les quatrième moyen du pourvoi principal n° W 24-19.849 et troisième moyen du pourvoi principal n° X 24-20.034 ainsi que les deuxième moyen du pourvoi principal n° W 24-19.849 et premier moyen du pourvoi principal n° X 24-20.034, pris en leur première branche, et qui ne sont manifestement pas de nature à entraîner la cassation en ce qui concerne les autres griefs.

Moyens

Sur le moyen du pourvoi incident éventuel n° W 24-19.849 et sur le second moyen du pourvoi incident éventuel n° X 24-20.034, rédigés en des termes identiques, réunis, qui sont préalables

Enoncé des moyens

7. La société Transavia France fait grief à l'arrêt de rejeter les exceptions d'irrecevabilité de l'action du syndicat SPL CFDT et de la fédération FNST CGT, alors « qu'aux termes de l'article L. 2262-14 du code du travail, issu de l'ordonnance n° 2017-1385 du 22 septembre 2017, "toute action en nullité de tout ou partie d'une convention ou d'un accord collectif doit, à peine d'irrecevabilité, être engagée dans un délai de deux mois à compter : 1° De la notification de l'accord d'entreprise prévue à l'article L. 2231-5, pour les organisations disposant d'une section syndicale dans l'entreprise ; 2° De la publication de l'accord prévue à l'article L. 2231-5-1 dans tous les autres cas. Ce délai s'applique sans préjudice des articles L. 1233-24, L. 1235-7-1 et L. 1237-19-8 du code du travail." ; que l'article 15, alinéa 3, de l'ordonnance n° 2017-1385 du 22 septembre 2017 dispose que "pour les conventions ou accords conclus antérieurement à la publication de la présente ordonnance
et pour lesquels aucune instance n'a été introduite avant cette publication, le délai de deux mois mentionné à l'article L. 2262-14 court à compter de cette publication" ; que lorsqu'un accord collectif conclu postérieurement à la publication de l'ordonnance n° 2017-1385 du 22 septembre 2017 reprend un dispositif déjà prévu par un accord collectif conclu antérieurement à cette publication, l'action en nullité dirigée contre le nouvel accord est irrecevable si l'accord antérieur n'a fait l'objet d'aucune contestation dans le délai de forclusion prévu par l'article 15, alinéa 3 précité, soit avant le 24 novembre 2017 ; qu'en l'espèce, l'action en nullité engagée par le syndicat contre l'accord de groupe "Pilotes" du 13 septembre 2019 visait notamment à contester plusieurs dispositifs déjà prévus au sein de l'accord relatif au détachement de pilotes Air France au sein de Transavia France du 10 décembre 2014, qui n'avait jamais fait l'objet de la moindre contestation en justice ; que pour écarter la fin de non-recevoir soulevée par la société Transavia à ce titre, la cour d'appel a affirmé que toutes les clauses de l'accord du 13 septembre 2019 qui venait se substituer à tous les accords précédents pouvaient être contestées dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication, que l'instance ayant été engagée le 31 octobre 2019, la contestation des clauses de l'accord du 13 septembre 2019 avait été engagée dans le délai prescrit par l'article L. 2262-14, qu'en outre, même si les acteurs de la négociation collective de 2019 avaient souhaité intégrer dans l'accord des stipulations qui avaient pu exister en partie dans un dispositif conventionnel antérieur soit, en l'espèce l'accord de détachement du 10 décembre 2014, il devait être néanmoins considéré qu'il s'agissait de stipulations figurant dans un nouvel accord de groupe et que dans cette mesure, au regard du caractère autonome de l'accord du 13 septembre 2019, un nouveau délai de contestation devait nécessairement courir ; qu'en statuant de la sorte, quand il résultait de ses constatations que l'accord du 13 septembre 2019 reprenait des stipulations d'un accord du 10 décembre 2014, dont il était constant qu'elles n'avaient fait l'objet d'aucune contestation, la cour d'appel a violé les textes susvisés. »

Motivation

Réponse de la Cour

8. Aux termes de l'article L. 2262-14 du code du travail, toute action en nullité de tout ou partie d'une convention ou d'un accord collectif doit, à peine d'irrecevabilité, être engagée dans un délai de deux mois à compter :
1° De la notification de l'accord d'entreprise prévue à l'article L. 2231-5, pour les organisations disposant d'une section syndicale dans l'entreprise ;
2° De la publication de l'accord prévue à l'article L. 2231-5-1 dans tous les autres cas.
Ce délai s'applique sans préjudice des articles L. 1233-24, L. 1235-7-1 et L. 1237-19-8 du code du travail.

9. Aux termes de l'article 15 de l'ordonnance n° 2017-1385 du 22 septembre 2017, les dispositions de l'article L. 2262-14 du code du travail, dans sa rédaction issue de la présente ordonnance, s'appliquent aux conventions ou accords conclus postérieurement à la date de publication de celle-ci. Lorsqu'une instance a été introduite avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, l'action est poursuivie et jugée conformément à la loi ancienne. Cette loi s'applique également en appel et en cassation. Pour les conventions ou accords conclus antérieurement à la publication de la présente ordonnance et pour lesquels aucune instance n'a été introduite avant cette publication, le délai de deux mois mentionné à l'article L. 2262-14 court à compter de cette publication.

10. Il en résulte que les dispositions de l'article L. 2262-14 précité s'appliquent à tout accord collectif conclu postérieurement au 27 septembre 2017, date de publication de l'ordonnance du 22 septembre 2017, peu important le contenu dudit accord.

11. L'arrêt constate que l'action en nullité de l'accord du 13 septembre 2019 et de certaines de ses clauses, fussent-elles la reprise d'un dispositif conventionnel antérieur issu d'un accord de détachement du 10 décembre 2014, a été engagée par assignation à jour fixe du 31 octobre 2019 sur autorisation du président du tribunal judiciaire le 21 octobre 2019.

12. La cour d'appel en a exactement déduit que le délai de contestation de l'accord du 13 septembre 2019 courait à compter de la notification ou de la publication de cet accord et que, en conséquence, l'action en nullité était recevable.

13. Les moyens ne sont, dès lors, pas fondés.

Moyens

Sur le deuxième moyen, pris en ses deuxième et troisième branches, du pourvoi principal n° W 24-19.849 et sur le premier moyen, pris en ses deuxième et quatrième branches, du pourvoi principal n° X 24-20.034, rédigés en termes identiques, réunis

Enoncé des moyens

14. Par son deuxième moyen, le syndicat SPL CFDT et, par son premier moyen, la fédération FNST CGT, font grief à l'arrêt de les débouter de leurs demandes d'annuler l'accord de groupe du 13 septembre 2019 et ses annexes, ainsi que tout accord de révision de cet accord, dont l'accord du 4 septembre 2020, alors :

« 2°/ que le SPL CFDT et la FNST CGT faisaient notamment valoir que l'accord du 13 septembre 2019 a la nature d'un accord intercatégoriel, dès lors que les restrictions imposées par les dispositions de l'article 2 de son titre II ne concernent pas exclusivement les pilotes de ligne des sociétés Air France et Transavia France, mais intéressent l'ensemble des salariés de ces deux sociétés, de telle sorte que cet accord de groupe ne pouvait avoir été valablement

négocié et conclu qu'avec des syndicats de pilotes représentatifs dans le collège des pilotes et que toutes les organisations syndicales représentatives dans le périmètre de l'accord auraient dû être convoquées à la négociation ; que, pour le débouter de leurs demandes, la cour d'appel a encore retenu, d'une part, que, "dans le préambule il est disposé ainsi : 'Les dispositions du présent accord de groupe visent à : – Lever des contraintes de Transavia France – Organiser la mobilité des pilotes au sein du groupe constitué des sociétés Air France et Transavia France – Harmoniser progressivement les systèmes de rémunération des pilotes au sein du groupe constitué des sociétés Air France et Transavia France – Adapter les règles collectives pilotes applicables au sein de Transavia France.' ", d'autre part, que "l'article 1 qui dispose pour les dispositions générales et l'objet est ainsi libellé : 'Le présent accord : Organise la mobilité transversale des pilotes de ligne d'Air France vers la compagnie Transavia France ; – Lève des contraintes de la compagnie Transavia France ; – Harmonise progressivement les systèmes de rémunération des pilotes Air France et des pilotes Transavia France ; – Offre des perspectives nouvelles aux pilotes Transavia France sans bouleverser les règles de carrière des pilotes Air France' ", et, enfin, que "l'article 3 au titre du champ d'application précise que les dispositions de l'accord s'appliquent aux pilotes de la société Air France et aux pilotes de la société Transavia France exclusivement" ; qu'après avoir relevé qu'"il ne résulte nullement de l'accord qu'une modification du nombre de nautiques aurait un impact sur le contrat de travail des personnels navigants commerciaux ou des personnels au sol" et qu'"il en est de même s'agissant des bases d'exploitation", elle a ainsi estimé "qu'il résulte de ces dispositions, parfaitement claires et non susceptibles d'interprétation, y compris à la lumière d'un accord antérieur, que l'accord litigieux ne peut être autrement qualifié que d'accord catégoriel" ; qu'en statuant ainsi, cependant que l'article 2 du titre II de l'accord du 13 septembre 2019 définit le type d'avion constituant la flotte de la société Transavia France (ne lui autorisant ainsi que l'utilisation d'engins monocouloirs subsoniques), interdit à cette dernière de réaliser des étapes de plus de 3000 miles nautiques depuis le départ de ses bases, d'exploiter des vols transatlantiques et d'exploiter des vols réguliers au départ de l'aéroport Charles-de-Gaulle, sauf cas exceptionnel, et interdit à la société Air France de transférer totalement ou partiellement ces lignes du réseau domestique à la société Transavia France, ce qui exerce une influence sur le chiffre d'affaires, le nombre des emplois et les conditions de travail de tous les salariés des sociétés Air France et Transavia France, ce dont il résultait que l'accord du 13 septembre 2019, qui intéresse l'ensemble des salariés de ces deux sociétés et ne concerne pas exclusivement les pilotes de ligne des sociétés Air France et Transavia France, a la nature, au moins partiellement, d'un accord intercatégoriel et qu'il ne pouvait, dès lors, avoir été valablement négocié et conclu qu'avec des syndicats de pilotes représentatifs dans le collège des pilotes, toutes les organisations syndicales représentatives dans le périmètre de l'accord devant être convoquées à la négociation d'un tel accord, la cour d'appel a violé les articles L. 2232-31, L. 2232-32 et L. 2232-34 du code du travail, ensemble l'accord de groupe pilotes relatif à la mobilité des pilotes, à l'harmonisation progressive des systèmes de rémunération et à l'adaptation des règles collectives des pilotes d'Air France et de Transavia France du 13 septembre 2019 ;

3° et 4°/ qu'en relevant, par ailleurs, qu'"il n'est nullement justifié que l'accord de groupe Pilotes ait eu pour effet de modifier l'un quelconque des autres accords conventionnels applicables à une catégorie professionnelle autre que celle des personnels navigants techniques" et qu'"à l'opposé, il n'est nullement allégué que l'accord de groupe aurait pour effet de modifier l'un des dispositifs conventionnels applicables aux personnels navigants commerciaux et au personnel au sol", la cour d'appel s'est déterminée par des motifs inopérants et a privé sa décision de base légale au regard des articles L. 2232-31, L. 2232-32 et L. 2232-34 du code du travail, ensemble l'accord de groupe pilotes relatif à la mobilité des pilotes, à l'harmonisation progressive des systèmes de rémunération et à l'adaptation des règles collectives des pilotes d'Air France et de Transavia France du 13 septembre 2019. »

Motivation

Réponse de la Cour

15. D'une part, selon l'article L. 2232-11 du code du travail, sauf disposition contraire, les termes « convention d'entreprise » désignent toute convention ou accord conclu soit au niveau du groupe, soit au niveau de l'entreprise, soit au niveau de l'établissement.

16. En application de l'article L. 2232-33 du même code, l'ensemble des négociations prévues par le présent code au niveau de l'entreprise peuvent être engagées et conclues au niveau du groupe dans les mêmes conditions, sous réserve des adaptations prévues à la section « Conventions ou accords de groupe ».

17. Selon l'article L. 2232-34 du code du travail, la validité d'un accord conclu au sein de tout ou partie d'un groupe est appréciée selon les conditions prévues aux articles L. 2232-12 et L. 2232-13. Les taux de 30 % et de 50 % mentionnés aux mêmes articles sont appréciés à l'échelle de l'ensemble des entreprises ou établissements compris dans le périmètre de cet accord.

18. Il résulte de l'article L. 2232-13 du code du travail que la représentativité reconnue à une organisation syndicale catégorielle affiliée à une confédération syndicale catégorielle au titre des salariés qu'elle a statutairement vocation à représenter lui confère le droit de négocier toute disposition applicable à cette catégorie de salariés et que lorsque la convention ou l'accord ne concerne qu'une catégorie professionnelle déterminée relevant d'un collège électoral, sa validité est subordonnée à sa signature par, d'une part, l'employeur ou son représentant et, d'autre part, une ou plusieurs organisations syndicales de salariés représentatives ayant recueilli plus de 50 % des suffrages exprimés en faveur d'organisations représentatives dans ce collège au premier tour des dernières élections des titulaires au comité social et économique, quel que soit le nombre de votants, ce taux de 50 % étant apprécié à l'échelle du collège électoral.

19. D'autre part, il résulte des articles L. 6524-1, dans sa rédaction antérieure à la loi n° 2020-1525 du 7 décembre 2020, L. 6521-1 alors applicable, du code des transports et L. 6524-2 du même code que, par dérogation aux articles L. 2314-11 et L. 2316-5 du code du travail, dans les entreprises de transport et de travail aériens, lorsque le nombre de personnels navigants techniques, dont les fonctions sont définies par les deux premiers de ces textes, est au moins égal à vingt-cinq au moment de la mise en place ou du renouvellement du comité social et économique, cette catégorie constitue un collège spécial.

20. Aux termes de l'article L. 6524-3, premier alinéa, du code des transports, dans les entreprises de transport et de travail aériens ou leurs établissements, lorsqu'un collège électoral spécifique est créé pour le personnel navigant technique, est représentative à l'égard des personnels relevant de ce collège l'organisation syndicale qui satisfait aux critères prévus à l'article L. 2121-1 du code du travail et qui a recueilli au moins 10 % des suffrages exprimés au premier tour des dernières élections des titulaires au comité social et économique d'entreprise dans ce collège, quel que soit le nombre de votants.

21. Aux termes de l'article L. 6524-4 du même code, dans les entreprises dans lesquelles un collège électoral spécifique est créé pour les personnels navigants techniques, lorsque la convention ou l'accord d'entreprise ou d'établissement ne concerne que les personnels navigants techniques, sa validité est constatée dans les conditions définies à l'article L. 2232-12 du code du travail. Les taux de 30 % et de 50 % mentionnés au même article L. 2232-12 sont appréciés à l'échelle de ce collège.

22. Il s'ensuit que la validité d'un accord de groupe s'apprécie selon ces dispositions du code des transports, combinées à celles du code du travail, s'il ne concerne dans sa globalité que les personnels navigants techniques.

23. L'arrêt constate que l'accord, intitulé « Accord de Groupe Pilotes relatif à la mobilité pilotes, à l'harmonisation progressive des systèmes de rémunération et à l'adaptation des règles collectives des pilotes d'Air France et de Transavia France », conclu le 13 septembre 2019, prévoit, dans son préambule que « les dispositions du présent accord de groupe visent à : lever des contraintes de Transavia France, organiser la mobilité des pilotes au sein du groupe constitué des sociétés Air France et Transavia France, harmoniser progressivement les systèmes de rémunération des pilotes au sein du groupe constitué des sociétés Air France et Transavia France, adapter les règles collectives pilotes applicables au sein de Transavia France ».

24. Il constate également que l'article 1 de cet accord, intitulé « objet », dispose que « le présent accord : organise la mobilité transversale des pilotes de ligne d'Air France vers la compagnie Transavia France ; lève des contraintes de la compagnie Transavia France ; harmonise progressivement les systèmes de rémunération des pilotes Air France et des pilotes Transavia France ; offre des perspectives nouvelles aux pilotes Transavia France sans bouleverser les règles de

carrière des pilotes Air France. »

25. Il relève que l'article 3 dudit accord, relatif à son champ d'application, précise que les dispositions du présent accord s'appliquent aux pilotes de la société Air France et aux pilotes de la société Transavia France exclusivement.

26. L'arrêt ajoute, par motifs adoptés, qu'aucune disposition de l'accord de groupe Pilotes ne s'applique à une autre catégorie professionnelle tels que les personnels navigants commerciaux ou les personnels au sol, que cet accord ne modifie aucun dispositif conventionnel applicable à une catégorie autre que les personnels navigants techniques et qu'il ne concerne que les conditions d'emploi et de rémunération des pilotes sans affecter les conditions de travail et de rémunération des autres catégories de personnel.

27. La cour d'appel en a exactement déduit que l'accord de groupe du 13 septembre 2019, qui ne concerne que les conditions d'emploi, de carrière et de rémunération des pilotes de ligne, est un accord catégoriel spécifique aux personnels navigants techniques, de sorte que seules les organisations syndicales représentant les personnels navigants techniques représentatives au niveau du groupe et ayant la capacité statutaire de signer un tel accord catégoriel devaient être conviées à la négociation de cet accord catégoriel de groupe.

28. Ayant constaté que cet accord catégoriel spécifique aux personnels navigants techniques a été signé par le SNPL France Alpa, représentatif et majoritaire dans le collège électoral des personnels navigants techniques au niveau du groupe, alors qu'il est constant que le SPL CFDT, syndicat catégoriel représentant les personnels navigants techniques, est représentatif uniquement dans la société Transavia France mais non au niveau du groupe, de sorte qu'il n'était pas exigé pour la validité de l'accord catégoriel de groupe que ce syndicat non-représentatif au niveau du groupe soit convié à la négociation d'un accord de groupe qu'il n'était pas en capacité de signer, la cour d'appel en a déduit à bon droit que ledit accord de groupe pilotes est valide et a rejeté les demandes en nullité.

29. Les moyens ne sont, dès lors, pas fondés.

Moyens

Sur le cinquième moyen du pourvoi principal n° W 24-19.849

Enoncé du moyen

30. Le syndicat SPL CFDT fait grief à l'arrêt de le débouter de sa demande d'annulation de l'article 1 du titre 1 de l'accord de groupe du 13 septembre 2019 pour atteinte à la liberté de négocier des accords d'entreprises et de le débouter de ses demandes d'annulation de l'accord de groupe du 13 septembre 2019 et ses annexes ainsi que de tout accord de révision de cet accord, dont l'accord du 20 septembre 2020, alors « qu'en vertu de l'article L. 2253-5 du code du travail, "lorsqu'un accord conclu dans tout ou partie d'un groupe le prévoit expressément, ses stipulations se substituent aux stipulations ayant le même objet des conventions ou accords conclus antérieurement ou postérieurement dans les entreprises ou les établissements compris dans le périmètre de cet accord" ; que ce texte, qui prévoit un principe de primauté de l'accord collectif de groupe sur les accords d'entreprise et d'établissement dans la seule hypothèse d'une identité d'objet des clauses respectives desdits accords, n'interdit pas aux partenaires sociaux des entreprises du groupe et des établissements de ces dernières de négocier des accords collectifs ; qu'il en résulte qu'est nulle la clause d'un accord collectif de groupe interdisant, de manière générale et abstraite, aux organisations syndicales représentatives au niveau de l'entreprise ou de l'établissement de négocier et de conclure des accords collectifs sur un ou plusieurs thèmes qu'elle précise ; qu'en l'espèce, le SPL CFDT faisait expressément valoir que les dispositions de l'article 1 du titre 1 de l'accord du 13 septembre 2019 - qui interdit aux partenaires sociaux des sociétés Air France et Transavia France d'engager des négociations et de conclure des accords collectifs, au niveau de l'entreprise ou des établissements, intéressant la catégorie professionnelle des pilotes - porte atteinte à la liberté de négocier des accords d'entreprises ; que, pour le débouter de ses demandes, la cour d'appel a retenu qu'"en application de l'article L. 2253-5 du code du travail, 'lorsqu'un

accord conclu dans tout ou partie d'un groupe le prévoit expressément, ses stipulations se substituent aux stipulations ayant le même objet des conventions ou accords conclus antérieurement ou postérieurement dans les entreprises ou les établissements compris dans le périmètre de cet accord' et que 'l'article 1er du titre ne constitue qu'une application de la possibilité prévue par l'article L. 2253-5 précité et constitue, en réalité, la stricte application de ces dispositions' " ; qu'en statuant ainsi, cependant, d'une part, que les dispositions de l'article L. 2253-5 du code du travail n'autorisent pas un accord collectif de groupe à interdire, de manière générale et abstraite, la négociation et la conclusion d'accords collectifs d'entreprise ou d'établissement concernant toute une catégorie professionnelle de salariés, d'autre part, que l'article 1 du titre 1 de l'accord du 13 septembre 2019 dispose qu'"à compter de la date de signature du présent accord, aucune négociation collective catégorielle pilotes au niveau de chacune des deux sociétés du groupe ainsi défini (Air France et Transavia France) dérogatoire au présent accord ne pourra être engagée. Aussi, il en résulte qu'aucun accord d'entreprise dérogatoire au présent accord, ni aucun avenant, ne pourra être conclu dès signature du présent accord", ce qui interdit aux partenaires sociaux aux niveaux des entreprises Air France et France Transavia et des établissements de celle-ci d'engager des négociations et de conclure des accords collectifs intéressant la catégorie professionnelle des pilotes et ce, sans que cette interdiction soit limitée aux seules clauses ayant le même objet que l'accord collectif de groupe, portant ainsi atteinte à la liberté de négocier, la cour d'appel a violé, par fausse interprétation, l'article L. 2253-5 du code du travail, et par refus d'application, les articles L. 2232-30 à L. 2232-35 du code du travail, le huitième alinéa du préambule de la Constitution du 27 octobre 1946 et l'article 1 du titre 1 de l'accord du 13 septembre 2019. »

Motivation

Réponse de la Cour

31. Aux termes de l'article L. 2253-5 du code du travail, lorsqu'un accord conclu dans tout ou partie d'un groupe le prévoit expressément, ses stipulations se substituent aux stipulations ayant le même objet des conventions ou accords conclus antérieurement ou postérieurement dans les entreprises ou les établissements compris dans le périmètre de cet accord.

32. Selon l'article 1 du titre 1 « objet » de « l'Accord de Groupe Pilotes relatif à la mobilité pilotes, l'harmonisation progressive des systèmes de rémunération et à l'adaptation des règles collectives des pilotes Air France et Transavia France », le présent accord définit des règles collectives spécifiques de carrière applicables aux pilotes Air France dans le cadre d'un détachement au sein de Transavia France ainsi que celles applicables aux pilotes Transavia France en dérogation aux règles collectives de carrière définies dans les accords collectifs Air France. A compter de la date de signature du présent accord, aucune négociation collective catégorielle pilotes au niveau de chacune des deux sociétés du groupe ainsi défini (Air France et Transavia France) dérogatoire au présent accord ne pourra être engagée. Aussi il en résulte qu'aucun accord d'entreprise dérogatoire au présent accord, ni aucun avenant, ne pourra être conclu dès signature du présent accord. Au sein de Transavia France et d'Air France, les négociations collectives d'entreprise intercatégorielle et catégorielles autres que celles relevant de la catégorie pilotes subsisteront. Au sein d'Air France toutes les négociations catégorielles portant sur un autre objet que les dispositions du présent accord subsisteront.

33. La cour d'appel, qui a fait ressortir que l'accord de groupe n'interdisait aux partenaires sociaux, au niveau des deux entreprises comprises dans son périmètre, que de négocier, s'agissant d'une négociation catégorielle concernant exclusivement les pilotes, des clauses dérogatoires à l'accord de groupe qui ont nécessairement le même objet que celles prévues par l'accord de groupe, en a exactement déduit que l'article 1 du titre 1 dudit accord de groupe, conforme aux dispositions de l'article L. 2253-5 du code du travail, était licite.

34. Le moyen n'est, dès lors, pas fondé.

Dispositif

PAR CES MOTIFS, la Cour :

REJETTE les pourvois principaux et les pourvois incidents éventuels ;

Condamne le Syndicat des pilotes de ligne CFDT et la Fédération nationale des syndicats de transports CGT aux dépens ;

En application de l'article 700 du code de procédure civile, rejette les demandes ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre sociale, et prononcé publiquement le vingt-huit mai deux mille vingt-six par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du code de procédure civile.

Décision **attaquée**

Cour d'appel de paris k2
13 juin 2024 (n°23/05395)

Textes **appliqués**

Article L. 2262-14 du code du travail.

Article 15 de l'ordonnance n° 2017-1385 du 22 septembre 2017 <.

Article L. 2253-5 du code du travail.

Article 1 du titre 1 de l'accord de groupe Pilotes du 13 septembre 2019 entre Air France et Transavia <.

Articles L. 2232-11, L. 2232-13, L. 2232-33 et L. 2232-34 du code du travail.

Articles L. 6524-1, dans sa rédaction antérieure à la loi n° 2020-1525 du 7 décembre 2020, L. 6524-2, L. 6524-3, premier alinéa, et L. 6524-4 du code des transports.

Article 1 du titre 1 de l'accord de groupe Pilotes du 13 septembre 2019 entre Air France et Transavia.

Les **dates clés**

- Cour de cassation SOC 28-05-2026
- Cour d'appel de Paris K2 13-06-2024