

**COUR DES ASSURANCES SOCIALES**

---

---

Arrêt du 26 août 2013

---

Présidence de M. MERZ, juge unique  
Greffière : Mme Pellaton

\*\*\*\*\*

Cause pendante entre :

**V.** \_\_\_\_\_, à Bursins, recourant,

et

**SERVICE DE L'EMPLOI**, Instance Juridique Chômage, à Lausanne, intimé.

---

**Art. 1a al. 2, 59 al. 1 et 2 et 60 al. 1 LACI**

## **E n f a i t :**

**A.** Après l'école obligatoire, V.\_\_\_\_\_ (ci-après : l'assuré ou le recourant), né en 1953, ressortissant suisse, a suivi de 1969 à 1972 une formation de mécanicien en automobiles. Il a reçu en été 1972 son certificat de capacité (ci-après : CFC). Puis, il a travaillé dans cette fonction jusqu'en 1974. Par la suite, il a travaillé depuis Genève, successivement pour différents employeurs, en qualité de mécanicien sur avions sur divers types d'appareils (notamment SE-210 Caravelle, Douglas DC-8, Boeing 747, 767 et 777, Lockheed L-1011 et Airbus A320), en dernier lieu et pendant de nombreuses années pour la Compagnie N.\_\_\_\_\_. Dans le cadre de son activité en tant que mécanicien sur avions, l'assuré a suivi des formations continues concernant divers types d'avions. La Compagnie N.\_\_\_\_\_ a mis fin au rapport de travail avec l'assuré au 31 janvier 2011, au motif qu'elle fermait son département de maintenance à Genève.

En date du 7 janvier 2011, l'assuré s'est inscrit à l'assurance-chômage. Un délai-cadre d'indemnisation de deux ans lui a été ouvert à partir du 1<sup>er</sup> février 2011.

De fin octobre 2011 à fin janvier 2012, l'assuré a travaillé au Luxembourg en tant que mécanicien sur avions, pour une durée déterminée de trois mois.

**B.** Par lettre du 20 mars 2012, l'assuré s'est adressé comme suit à l'Office régional de placement de Nyon (ci-après : l'ORP) :

« Je vous fais part de mon désir de participer à un cours de formation sur Airbus A330. Ce cours d'une durée de quatre semaines (21 mai - 15 juin 2012, dates à confirmer) pour la partie théorique, il devra être suivi d'un cours pratique d'environ deux semaines à une date non encore précisée. Ce cours coûte 3'000.00 £ plus TVA [réd. : environ 5'250 fr.], je n'ai pas encore le coût de la partie pratique. Je dois bien évidemment également prendre un hôtel et des repas.

Ce cours aura lieu chez : [...], [...], [...] [réd. : Grande Bretagne], [...].

Le nombre de jours de cours est de 20 jours ouvrables, environ sept heures par jour selon les directives Easa, voir syllabus pour le programme par jour. (doc. joint).

J'appuie ma demande avec les faits suivants :

- Ce cours n'est malheureusement pas donné par les écoles d'aviation existante en Suisse
- Lettre de l'Office fédéral de l'aviation civile (ci-jointe) mentionnant que tout cours agréé Easa Part-147 sera un plus pour retrouver du travail.
- Offres d'emplois jointes à ce courrier montrant le besoin de cette qualification, manquante sur ma licence pour répondre à l'offre.
- J'ai déjà accepté deux postes temporaires à l'étranger, permettant à la caisse de chômage de réduire mes indemnités d'environ 12'000.00 Frs en 2011 et de 5'000.00 Frs en janvier 2012.
- Mon âge étant également un handicap certain, je me dois d'augmenter mes chances de retrouver un emploi, raison pour laquelle je demande cette formation.

J'espère que ces lignes vous auront convaincu et que je recevrai une réponse positive de votre part au moins en ce qui concerne les indemnités ce qui m'aidera grandement financièrement. »

L'assuré a joint à son envoi, entre autres, six offres d'emploi non personnalisées de mécanicien notamment pour le modèle d'avion Airbus A330, demandant de l'expérience sur ce modèle d'avion (p. ex. : « must have experience on A330 » ou « must be current on A330 ») ainsi qu'une lettre de l'Office fédéral de l'aviation civile (ci-après : OFAC) du 29 août 2011 formulée comme suit :

« Mesdames et Messieurs de l'office régional de placement,

Suite à la récente demande écrite de Monsieur V. \_\_\_\_\_, par cette présente lettre, nous confirmons que tout cours agréé EASA Part-147 de formation professionnelle additionnelle que Monsieur V. \_\_\_\_\_ aurait la possibilité de suivre auprès d'un constructeur d'avion, moteur ou organisme de formation aéronautique pourraient éventuellement augmenter substantiellement ses chances de retrouver un emploi plus rapidement. »

**C.** Par décision du 13 avril 2012, l'ORP a refusé la demande de « participation au cours » pour mécanicien sur avions Airbus A330 du 9 juillet au 3 août 2012 (dates mentionnées sur les documents de cours annexés à la demande de l'assuré). En se référant à une jurisprudence du Tribunal fédéral (ci-après : TF), l'ORP a estimé qu'il fallait que, selon toute

probabilité, l'aptitude au placement soit effectivement améliorée de manière importante dans le cas concret par un perfectionnement accompli dans un but professionnel précis. L'ORP a conclu :

« Sans mettre en doute le fait que ce cours pourrait constituer un atout dans la recherche d'un emploi, il n'apparaît pas, compte tenu des règles mentionnées plus haut, comme une mesure permettant d'améliorer notablement l'aptitude au placement de l'assuré.

Par contre, si ce cours est demandé par un employeur, comme condition d'engagement, l'ORP reconsidère la situation. »

**D.** Par courrier du 11 mai 2012, l'assuré a formé une opposition. Il y explique ce qui suit :

« [...] j'ai eu deux possibilités réelles de retrouver un emploi sur des offres vues la semaine [du] 07 au 11 mai et dans les deux cas la certification de l'Airbus A330 était une condition du poste à pourvoir.

J'ai malgré tout envoyé mon dossier de candidature stipulant à chaque fois que j'étais prêt à suivre le cours sur cet avion Airbus A330 si j'obtiens l'emploi. Ces deux candidatures ont été faites la semaine passée. Une auprès de l'agence de placement F.\_\_\_\_\_ et l'autre auprès de I.\_\_\_\_\_. J'en ai fait d'autres auparavant mais n'avait reçu de réponse. Dans ces deux cas, j'ai reçu une réponse une par e-mail et l'autre téléphonique.

Je joins à cette lettre les documents nécessaires à l'étude du dossier. Vous constaterez à la lecture du mail reçu que la société doit enquêter auprès du client si il accepte ma candidature en l'état. Lors de la conversation téléphonique avec le représentant d'I.\_\_\_\_\_ il a aussi mentionné que j'aurais plus de chance à obtenir le poste si j'avais en tout cas un autre avion tel que l'A330 sur ma licence. »

L'assuré a joint à son opposition des échanges de courriels avec les deux entreprises précitées.

Par un deuxième courrier daté du 11 mai 2012, mais reçu le 21 mai 2012 par le Service de l'emploi (ci-après aussi : l'intimé), l'assuré a fait parvenir à l'intimé un courriel du 15 mai 2012 d'un représentant de X.\_\_\_\_\_, selon lequel ce dernier reconsidérerait sa candidature, s'il présentait en plus de son expérience sur les B777 un cours sur les A330.

Par décision sur opposition du 19 juin 2012, l'intimé a rejeté l'opposition et confirmé la décision de l'ORP du 13 avril 2012. L'intimé retient notamment ce qui suit :

« 6. a) [...] Il ressort du curriculum vitae de l'opposant qu'il est notamment au bénéfice d'un CFC de mécanicien automobile auprès d'Y. \_\_\_\_\_ à Genève. Puis il a travaillé deux ans en cette qualité pour ce tourner ensuite vers le domaine de l'aviation. Dès 1979, il est entré auprès de la compagnie d'aviation de N. \_\_\_\_\_ jusqu'en 2011. De 1985 à 2011, il a travaillé en qualité de directeur du service de maintenance auprès de cette même compagnie. Il a notamment travaillé sur les avions L-1011, B-747, B-777 et A-320.

Force est donc de constater que l'assuré dispose d'une formation et d'une expérience professionnelle suffisante pour retrouver un emploi et qu'il existe des possibilités de travail sur le marché qui sont en accord notamment avec son expérience. Par conséquent, la condition du placement difficile pour des raisons inhérentes au marché de l'emploi n'est pas remplie en l'espèce.

b) Il ressort également des règles exposées plus haut que, pour qu'une mesure soit prise en charge par l'assurance chômage, la perspective d'un avantage théorique éventuel ne suffit pas. Il faut plutôt que, selon toute probabilité, l'aptitude au placement soit effectivement améliorée de manière importante dans le cas concret par un perfectionnement accompli dans un but professionnel précis. Une amélioration potentielle sans avantage immédiat ne satisfait donc pas aux conditions de l'art. 59 LACI. Or, il n'apparaît pas que cette condition soit réalisée en l'espèce. En effet, l'assuré allègue seulement avoir fait deux offres d'emploi durant la semaine du 7 au 11 mai 2012 et dans les deux cas, la certification de l'Airbus A330 était une condition du poste à repourvoir. Au moment de la rédaction de son opposition, il n'avait toutefois pas encore reçu de réponse à ses postulations.

c) A cet effet, il y a lieu de mentionner que l'ORP a précisé que si l'assuré obtenait une promesse d'engagement de la part d'un employeur, il serait disposé à reconsidérer la situation.

L'assuré n'a toutefois pas fourni une telle promesse. En effet, dans son courrier complémentaire du 11 mai 2012, il fournit la réponse d'un employeur à sa postulation. La société X. \_\_\_\_\_ en Belgique lui a répondu que s'il suivait le cours relatif au A330 et l'ajoutait à son parcours PART 66, ils reconsidéreraient sa postulation. Il ne s'agit là toutefois pas d'une promesse d'engagement mais simplement d'une reconsidération de sa postulation qui n'a pas été retenue. »

**E.** Par acte du 4 juillet 2012, l'assuré a interjeté recours auprès de la Cour des assurances sociales du Tribunal cantonal. Il fait valoir ce qui suit :

« - Le cours que je désire suivre augmentera sensiblement mes chances de retrouver un emploi car de nombreuses compagnies aériennes ont des B777 et des A330 dans leur flotte. Le nombre d'offres d'emploi que j'ai vue demandant ces deux qualifications est assez conséquent. Mon aptitude au placement sera grandement améliorée, la preuve en est que si j'avais eu la qualification A330 ou étant inscrit pour le cours, j'aurais très certainement trouvé

un emploi auprès de X.\_\_\_\_\_. Aucun employeur n'a le temps d'attendre que je fasse cette formation, cette période pouvant être de plusieurs mois, entre le moment où j'ai le contrat, l'accord de suivre ce cours par l'ORP et le cours lui-même. Ayant perdu déjà quelques mois depuis ma première demande (20 mars 2012), et le temps sur mon délai cadre s'épuise.

- Le marché suisse étend assez restreint il n'y a que Swiss et D.\_\_\_\_\_ qui emploient du personnel ayant mes qualifications et B.\_\_\_\_\_ mais dans une moindre mesure que les deux premiers ayant plus axé sur le marché de l'aviation d'affaires. Pour information Swiss opère avec des A330 !! Je dois donc chercher du travail presque exclusivement à l'étranger. Le créneau est certainement limité sur les USA où il me faudra la « Green Card » peu d'employeurs sont prêts à vous sponsoriser pour l'obtenir.

- Je ne vois pas en quoi dans mon aptitude au placement, mon CFC de mécanicien sur voitures vieux tout de même de 40 ans et n'ayant plus travaillé dans l'automobile depuis février 1974 va m'aider à retrouver un emploi. J'ai travaillé moins de deux ans en qualité de mécanicien sur automobile à la fin de mon apprentissage.

- Vous faites mention à l'alinéa 6a des avions de type L-1011 qui ne sont pratiquement plus en service à quelques exceptions près, cette formation ne m'est plus d'une grande utilité. J'avais d'ailleurs répondu à une offre où un instructeur pour ce type d'appareil était demandé. Ma formation en tant qu'instructeur n'était pas suffisante aux yeux du client pour répondre à sa demande qui était urgente.

- Vous mentionnez également sous le même alinéa le B-747, je suis qualifié sur le type 200 et 300... Aujourd'hui la plupart des compagnies volent avec des modèles - 400 et - 8. Ma qualification là aussi n'est plus suffisante et une formation est là aussi nécessaire pour répondre à la demande des compagnies. Je me suis gardé de vous demander également la possibilité de suivre une formation sur ce type d'appareil.

- Sous l'alinéa 6.b vous mentionnez que je n'ai fait que deux offres d'emploi entre le 7 et le 11 mai ce qui est inexact, j'ai fait deux offres d'emploi où l'A330 est mentionné. Il est à noter que sur certaines offres d'emploi il y a des filtres et que si vous ne pouvez répondre affirmativement à la question, vous êtes automatiquement éliminé. Il y a donc un certain nombre d'offres auquel je ne peux répondre. Quand cela était possible, j'ai mentionné que je pouvais suivre un cours sur l'A330 si j'obtenais le poste. Je n'ai reçu à ce jour obtenu que la réponse de X.\_\_\_\_\_ mentionnant l'absence du type d'avion pour lequel je désire prendre le cours.

- Des possibilités de retrouver du travail existent et je ne ménage pas ma peine pour en retrouver, je pense que ma carrière professionnelle en fait foi. J'ai par ailleurs eu à deux reprises des emplois, certes temporaires, dans des entreprises à l'étranger. J'ai ainsi fait économiser pratiquement quatre mois de salaire complet à l'assurance-chômage.

[...]

- Ces cours étant particulièrement onéreux je ne peux me permettre de payer le cours, l'hôtel, les frais annexes en prenant un congé non payé et de ce fait ne pas recevoir la compensation salariale qui m'est due en retour.

- Les besoins du marché du travail montrent clairement que bien qu'ayant un long parcours professionnel et ayant suivi tout au long de ma carrière un certain nombre de cours de rafraîchissement et des cours sur de nouveaux modèles d'avion, il me manque aujourd'hui un ou deux types d'avion sur ma licence pour être à même de répondre aux offres qui pourraient me permettre de retrouver du travail dans le peu de temps qui me reste sur mon délai cadre. Ces deux types d'avion sont l'A330 et le B747. Une demande commence à se faire sentir pour deux autres avions l'A380 et le B787.

- Comme vous pouvez le constater, je n'ai pas fait ma demande dès le début de mon chômage mais au moment où je me suis rendu compte que sans ces formations (A330 et/ou B747) il me sera très difficile de retrouver un travail en Suisse ou à l'étranger malgré mes capacités et mes références professionnelles.  
»

**F.** Par réponse du 28 août 2012, le Service de l'emploi a proposé le rejet du recours. Le recourant n'aurait pas invoqué des arguments susceptibles de modifier sa décision.

Par réplique du 15 septembre 2012, le recourant a déclaré qu'il était depuis maintenant plus de 18 mois à la recherche d'un emploi fixe. Durant cette période, il avait offert à maintes reprises ses services où il ne lui manquait que l'Airbus A330 comme type d'avion sur sa licence, tout en expliquant qu'il pouvait faire ce cours avant d'être engagé. Le seul employeur qui lui avait répondu était X.\_\_\_\_\_. Il existait suffisamment de techniciens avions qualifiés sur le marché du travail. Aucun employeur n'attendrait qu'il soit formé dans un laps de temps de plusieurs mois qui s'écouleraient entre une demande de cours auprès du Service de l'emploi, l'autorisation par ce service, la possibilité de pouvoir commencer le cours, qui n'est pas disponible avant un ou deux mois, et l'achèvement du cours. Le recourant a terminé comme suit sa réplique :

« Je finirais en disant que j'avais demandé soit le paiement du cours, soit le paiement des indemnités journalières pour me permettre de suivre le cours et l'on m'a répondu c'est tout ou rien... curieuse manière d'aider à retrouver un emploi quand la personne montre son bon vouloir et son envie de retrouver un emploi. »

Dans sa duplique du 3 octobre 2012, le Service de l'emploi s'est à nouveau restreint à déclarer que le recourant n'avait pas invoqué des arguments susceptibles de modifier sa décision du 19 juin 2012.

Par courrier du 20 octobre 2012, le recourant a maintenu ses conclusions. Il venait encore de voir plusieurs offres qu'il aurait pu faire s'il avait déjà suivi le cours. Il était bien évident qu'il n'avait aucune garantie sur un engagement lors de ses offres. Il aurait montré, au vu du nombre de recherches d'emploi, une volonté très forte pour retrouver un emploi, malheureusement sans succès.

Ce dernier courrier a été transmis à l'intimé pour information. Depuis, les parties ne se sont plus exprimées.

### **E n d r o i t :**

**1. a)** Les dispositions de la LPGA (loi fédérale du 6 octobre 2000 sur la partie générale du droit des assurances sociales, RS 830.1) s'appliquent aux contestations relevant de la LACI (cf. art. 1 LACI [loi fédérale du 25 juin 1982 sur l'assurance-chômage obligatoire et l'indemnité en cas d'insolvabilité, RS 837.0]). Les décisions sur opposition et celles contre lesquelles la voie de l'opposition n'est pas ouverte sont sujettes à recours (cf. art. 56 al. 1 LPGA) auprès du tribunal des assurances compétent, à savoir celui du canton auquel appartient l'autorité qui a rendu la décision attaquée (cf. art. 100 al. 3 LACI et 128 al. 2 OACI [ordonnance du 31 août 1983 sur l'assurance-chômage obligatoire et l'indemnité en cas d'insolvabilité, RS 837.02]), dans les trente jours suivant la notification de la décision sujette à recours (cf. art. 60 al. 1 LPGA).

Dans le cas présent, le recours a été formé en temps utile et dans le respect des formalités prévues par la loi (cf. art. 61 let. b LPGA notamment) contre une décision sur opposition du Service de l'emploi basée sur la LACI, de sorte qu'il est recevable. On pourrait toutefois se poser la question de savoir si le recourant a encore un intérêt à recourir, vu que le cours, qui devait avoir lieu en juillet 2012, ne peut en soit plus être suivi. Vu qu'une situation similaire pourrait se présenter une nouvelle fois, sans qu'une décision du tribunal ne puisse forcément être rendue à

temps, et qu'en plus, la formation est proposée à différentes dates, il convient de constater que le recourant a un intérêt digne de protection à ce que le tribunal de céans traite son recours.

**b)** La LPA-VD (loi cantonale vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative, RSV 173.36) s'applique aux recours et contestations par voie d'action dans le domaine des assurances sociales (cf. art. 2 al. 1 let. c LPA-VD). La Cour des assurances sociales du Tribunal cantonal est compétente pour statuer (art. 93 let. a LPA-VD). La valeur litigieuse étant inférieure à 30'000 fr., la présente cause relève de la compétence d'un membre de la Cour des assurances sociales, statuant comme juge unique (cf. art. 94 al. 1 let. a LPA-VD). Cela vaut autant si l'on ne retient que le nombre d'indemnités journalières pendant la période du cours ou les frais du cours, que si l'on additionne tous les montants imaginables pour la participation au cours (notamment indemnités, frais d'inscription au cours, frais de déplacement et d'hébergement).

**2.** Le litige porte sur le point de savoir si le recourant a droit à une prise en charge par l'assurance-chômage, du moins d'une partie, d'un cours pour mécanicien sur les avions du type Airbus A330 (en l'espèce en particulier des frais de cours et / ou d'indemnités journalières pendant le cours).

**3. a)** Aux termes de l'art. 1a al. 2 LACI, cette loi vise à prévenir le chômage imminent, à combattre le chômage existant et à favoriser l'intégration rapide et durable des assurés dans le marché du travail. Tel est aussi le but des mesures relatives au marché du travail régies aux art. 59 ss LACI.

Selon l'art. 59 al. 1 LACI, l'assurance alloue des prestations financières au titre des mesures relatives au marché du travail en faveur des assurés et des personnes menacées de chômage. Aux termes de l'art. 59 al. 2 LACI, dans sa teneur en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2003, les mesures relatives au marché du travail visent à favoriser l'intégration professionnelle des assurés dont le placement est difficile pour des raisons

inhérentes au marché de l'emploi. Ces mesures ont notamment pour but : d'améliorer l'aptitude au placement des assurés de manière à permettre leur réinsertion rapide et durable (a) ; de promouvoir les qualifications professionnelles des assurés en fonction des besoins du marché du travail (b) ; de diminuer le risque de chômage de longue durée (c) ; de permettre aux assurés d'acquérir une expérience professionnelle (d). Parmi les mesures relatives au marché figurent les mesures de formation, notamment les cours individuels ou collectifs de reconversion, de perfectionnement ou d'intégration, la participation à des entreprises d'entraînement et les stages de formation (art. 60 al. 1 LACI). Les assurés âgés de plus de 50 ans peuvent participer à des mesures de formation ou d'emploi jusqu'au terme de leur délai-cadre d'indemnisation, indépendamment de leur droit à l'indemnité de chômage (art. 59 al. 3bis LACI, introduit au 1<sup>er</sup> avril 2011).

**b)** Comme il ressort des dispositions précitées et l'a relevé à maintes reprises la jurisprudence fédérale (notamment le TF, ainsi que l'ancien Tribunal fédéral des assurances [TFA]), le droit aux prestations d'assurance pour la reconversion, le perfectionnement ou l'intégration professionnels est lié à la situation du marché du travail : des mesures relatives au marché du travail ne sauraient être mises en oeuvre que si elles sont directement commandées par l'état de ce marché. En effet, la formation de base et la promotion générale du perfectionnement ne relève pas de l'assurance-chômage. Le perfectionnement professionnel que l'assuré aurait de toute manière effectué s'il n'était pas au chômage, ne peut être suivi aux frais de l'assurance-chômage, celle-ci n'ayant pas pour tâche de promouvoir la formation continue. L'assurance-chômage a uniquement pour tâche de combattre dans des cas particuliers le chômage effectif ou imminent par des mesures concrètes de reclassement et de perfectionnement. Il doit s'agir de mesures permettant à l'assuré de s'adapter aux progrès industriels et techniques ou de mettre à profit sur le marché du travail, en dehors de son activité lucrative spécifique antérieure, ses aptitudes professionnelles existantes. La limite entre formation de base et perfectionnement professionnel général, d'une part, et entre le reclassement ou le perfectionnement professionnel au sens de

l'assurance-chômage, d'autre part, est fluctuante ; une même mesure peut présenter des caractères propres à l'une ou à l'autre des catégories précitées. Ce qui est donc déterminant, c'est la nature des aspects qui prédominent dans un cas concret compte tenu de toutes les circonstances (cf. ATF 111 V 398 consid. 2b et c ; 111 V 271 consid. 2b et c ; TF 8C\_301/2008 du 26 novembre 2008 consid. 3 et 8C\_48/2008 du 16 mai 2008 consid. 3.2 ; TFA C 48/2005 du 4 mai 2005 consid. 1.2, in : DTA 2005 p. 282 ; Boris Rubin, Assurance-chômage, 2<sup>e</sup> éd. 2006, p. 599 ss ; concernant des pilotes d'avion qui demandaient une formation pour un nouveau ou autre type d'avion : TFA C 222/04 du 19 avril 2005 consid. 2 et C 147/04 du 14 janvier 2005 consid. 2).

A cet effet, il faut tenir compte des critères suivants : Un cours demandé par l'assuré ne doit être pris en charge par l'assurance-chômage que si la formation envisagée est indispensable à l'assuré pour remédier à son chômage (ATF 111 V 398 précité consid. 2c ; TF 8C\_48/2008 précité consid. 3.2 in fine). La perspective d'un avantage théorique éventuel ne suffit pas. Cela reviendrait en définitive à accorder à la plupart des assurés au bénéfice d'une formation de base et qui tombe au chômage la prise en charge d'une formation complémentaire par l'assurance-chômage, ce qui n'est pas la vocation des mesures relatives au marché du travail. Il faut que, selon toute probabilité, l'aptitude au placement soit effectivement améliorée de manière importante dans le cas concret par un perfectionnement accompli dans un but professionnel précis. Une amélioration potentielle sans avantage immédiat ne satisfait donc pas aux conditions de l'art. 59 LACI (cf. TF 8C\_48/2008 précité consid. 4.2 ; 8C\_594/2008 du 1<sup>er</sup> avril 2009 consid. 5.2). L'assuré n'a droit qu'aux mesures nécessaires, aptes à atteindre le but de la reconversion, du perfectionnement ou de l'intégration professionnels, mais non pas à celles qui paraissent les meilleures selon les circonstances du cas concret (TF 8C\_600/2008 du 6 février 2009 consid. 5.1 et les références).

Selon le TF, il incombe en principe à la personne qui entend en déduire un droit d'apporter les preuves commandées par la nature du litige (cf. ATF 125 V 193 consid. 2 ; TF 8C\_48/2008 précité consid. 4.2).

Cela signifie que l'assuré qui entend suivre une formation aux frais de l'assurance-chômage, doit démontrer et apporter les preuves que dans sa situation actuelle il ne trouvera probablement pas ou très difficilement un nouvel emploi, mais qu'avec la formation demandée l'aptitude au placement sera, selon toute probabilité, effectivement améliorée de manière importante.

**c)** Dans cette mesure, le TF a admis la prise en charge d'un cours pour une assurée possédant un CFC d'employée de commerce qui avait travaillé durant 25 ans uniquement dans le milieu médical (aide-infirmière et réceptionniste-téléphoniste dans un hôpital) et qui, après plus d'une année de postulations infructueuses dans son ancien secteur d'activité, avait trouvé une étude d'avocats disposée à l'engager du fait qu'elle s'était inscrite à un cours de secrétariat juridique. Le TF avait considéré que la formation de secrétaire juridique avait vraisemblablement facilité son engagement auprès de l'étude d'avocats (TF 8C\_301/2008 du 26 novembre 2008 consid. 5). Par contre, dans un autre cas, où une assurée avec un CFC d'employée de commerce en gestion et possédant de bonnes connaissances en langues avait perdu son emploi suite à une réorganisation interne, le TF a refusé la prise en charge des coûts d'un cours du soir accéléré de secrétariat juridique pour un montant de 1'600 fr., au motif qu'il n'y avait pas de raison d'admettre que l'aptitude au placement allait, selon toute probabilité, être effectivement améliorée de manière importante par cette formation. Le Service de l'emploi avait en outre retenu que le cours n'était pas à même de suppléer le manque d'expérience professionnelle dans le milieu juridique, ce qui constituait son principal handicap vis-à-vis d'employeurs potentiels de la branche (TF 8C\_594/2008 précité consid. 4.2 et 5.2). Avec une argumentation similaire, c'est-à-dire qu'un avantage théorique ne suffit pas, le TF a refusé la prise en charge d'une formation de chauffeur de taxi à un chômeur qui avait travaillé pendant des années en qualité de chauffeur de limousines et de minibus. Le TF a en plus retenu que la durée du chômage ne laissait pas présumer à elle seule une difficulté de placement de l'intéressé dans les activités de chauffeurs de limousine ou de minibus (TF 8C\_48/2008 précité).

**4.** En l'espèce, le recourant prétend qu'il y a plusieurs offres d'emploi pour des places de mécaniciens sur avions qui exigent des connaissances ou une formation sur l'avion du type Airbus A330. A l'appui de sa demande il présente six offres d'emploi et une lettre de l'OFAC.

**a)** Certes, il est admis qu'il y a plusieurs offres d'emploi pour des mécaniciens d'Airbus A330. Le recourant dispose toutefois notamment d'expériences sur l'Airbus A320. Il s'avère que ce type d'avion est beaucoup plus répandu que l'Airbus A330. En juillet 2013, il y avait 5'481 Airbus A320 en service (pour 5'677 machines de ce type qui avait déjà été livrées et 9'812 commandes) contre 1'348 Airbus des types A330, 340 et 350 ensemble (avec un total de 1'378 machines de ces types livrées et 2'314 commandées). Le millième Airbus A330 venait d'être livré en juillet 2013 (cf. [www.airbus.com/newsevents](http://www.airbus.com/newsevents), état au 23 août 2013, et [www.airbus.com/company/market/orders-deliveries/](http://www.airbus.com/company/market/orders-deliveries/), état au 23 août 2013). Par ailleurs, bien que cela ne soit pas décisif, contrairement à ce que laisse entendre le recourant, la compagnie SWISS ne dispose pas uniquement d'Airbus A330 (cf. [www.swiss.com/web/FR/fly\\_swiss/fleet\\_network/Pages/fleet.aspx](http://www.swiss.com/web/FR/fly_swiss/fleet_network/Pages/fleet.aspx), état au 23 août 2013).

Même s'il est vrai que le Lockheed L-1011 n'est quasiment plus utilisé aujourd'hui et qu'il n'y a donc plus vraiment d'emplois pour ce modèle, le recourant n'a d'ailleurs, à juste titre, pas prétendu qu'il n'y avait pas d'emplois, respectivement pas d'offres d'emploi, concernant notamment l'Airbus A320. Vu le nombre d'avions de ce modèle en service et le fait notoire qu'Airbus est, avec Boeing, actuellement le plus gros producteur mondial d'avions, cela n'étonne d'ailleurs guère. Le recourant n'a par ailleurs pas prétendu, ni démontré, que toutes les offres d'emploi pour l'Airbus A320 exigeaient aussi une formation sur l'A330.

Le recourant n'a pas non plus apporté de preuve que son aptitude au placement serait effectivement améliorée de manière importante grâce au cours qu'il a demandé sur l'Airbus A330. Malgré son

expérience sur l'A320, il n'a apparemment pas trouvé d'engagement durable pour ce modèle d'avion. Pour quelle raison serait-ce différent pour l'A330 où, après la formation, il serait encore un novice pour ce modèle ?

En ce qui concerne la lettre de l'OFAC, celle-ci dit uniquement que les chances de retrouver un emploi plus rapidement « pourraient éventuellement augmenter substantiellement » avec une formation supplémentaire. Il appert que cela ne suffit pas à la lumière de la jurisprudence précitée du TF. En effet, toute formation supplémentaire peut éventuellement augmenter les chances de retrouver un emploi. Mais là n'est pas la question. Il faut que les chances soient, comme exposé, effectivement améliorées de manière importante. Il ressort en outre des offres d'emploi que le recourant a présenté pour l'Airbus A330 que ceux-ci demandaient souvent (aussi) une expérience professionnelle sur ce type d'avion. Le cours, que le recourant voudrait suivre, ne correspond pas à une expérience professionnelle. L'intimé remarque par ailleurs à juste titre que X. \_\_\_\_\_ n'avait pas déclaré vouloir engagé le recourant s'il disposait de la formation litigieuse pour l'Airbus A330 ; cette compagnie avait uniquement annoncé qu'elle reconsidérerait sa candidature. De là, pour aboutir à un engagement, il y a encore plusieurs étapes à franchir.

Si le recourant ne peut pas trouver d'emploi notamment pour l'Airbus A320, on peine à croire qu'il aura de manière importante et probable effectivement plus de chances avec la formation sur l'Airbus A330. Le recourant ne l'a en tous les cas pas démontré de manière plausible.

D'ailleurs, le recourant laisse entendre dans son recours qu'une formation (supplémentaire) sur l'avion Boeing 747 serait également un avantage et qu'il l'avait aussi, respectivement alternativement, envisagé. Cela démontre en fait que le recourant n'est lui-même pas sûr qu'avec la formation sur l'A330 il trouvera un nouvel emploi. Le recourant oublie en outre de rappeler que la mise en service de ce modèle a été minime ces dernières années et que la grande majorité des avions du constructeur Boeing en service sont les modèles 737, des

moyen-courriers comme l'Airbus A320 (cf. <http://active.boeing.com/commercial/orders/index.cfm>, état au 23 août 2013). Pour le reste, le recourant ne s'est pas non plus prononcé sur la question de savoir pourquoi il misait sur les long-courriers (il mentionne aussi des possibilités d'emploi sur d'autres avions qui sont plutôt des long-courriers, c'est-à-dire les Boeing 777, 787 et l'Airbus A380) et non pas sur les moyen-courriers tel que l'Airbus A320. En définitive, le recourant compte uniquement améliorer ses chances pour un emploi sur les long-courriers, sans avoir démontré pourquoi cela serait le cas de manière importante, alors qu'il n'arrive pas à trouver un nouvel emploi sur les moyen-courriers beaucoup plus répandus du type Airbus A320, pour lesquels il peut déjà présenter une expérience professionnelle.

**b)** L'ORP a, pour le surplus, expliqué au recourant que s'il obtenait une promesse d'engagement de la part d'un employeur, il serait disposé à reconsidérer la situation. Ainsi, l'ORP a laissé entendre que si l'assuré n'arrivait pas à trouver un emploi avec ses qualifications actuelles, mais qu'il décrochait un emploi à la condition qu'il dispose encore du cours litigieux sur l'Airbus A330, l'ORP allait probablement le prendre en charge. Certes, l'employeur devrait alors patienter un peu. Il est toutefois courant qu'en cas de changement d'emploi, le nouvel employeur ne puisse pas tout de suite disposer du nouvel employé, si celui-ci doit par exemple résilier son contrat. En l'espèce, l'ORP a d'ailleurs rendu une décision en moins d'un mois ; en cas d'urgence démontrée et si le dossier du demandeur est complet, de plus brèves échéances sont même possibles. La formation dure elle-même 4 semaines environ et est visiblement proposée régulièrement (cf. les dates du 21 mai et 9 juillet 2012 qui avaient été retenues).

**5.** Vu ce qui précède, les conditions des art. 59 et 60 LACI ne sont pas remplies. Les autorités ont ainsi refusé à juste titre les prestations demandées. Le recours n'étant dès lors pas fondé, il doit être rejeté et la décision attaquée confirmée.

**6.** La procédure devant le tribunal des assurances étant en principe gratuite, il n'est pas prélevé de frais judiciaires (cf. art. 61 let. a LPGA). Il n'est pas non plus alloué de dépens, vu que le recourant n'a pas obtenu gain de cause (cf. art. 61 let. g LPGA).

**Par ces motifs,  
le juge unique  
prononce :**

- I. Le recours est rejeté.
- II. La décision du Service de l'emploi du 19 juin 2012 est confirmée.
- III. Il n'est pas perçu de frais judiciaires, ni alloué de dépens.

Le juge unique :

La greffière :

**Du**

L'arrêt qui précède est notifié à :

- V. \_\_\_\_\_,
- Service de l'emploi, Instance Juridique Chômage,
- Secrétariat d'Etat à l'économie,

par l'envoi de photocopies.

Le présent arrêt peut faire l'objet d'un recours en matière de droit public devant le Tribunal fédéral au sens des art. 82 ss LTF (loi du 17 juin 2005 sur le Tribunal fédéral, RS 173.110), cas échéant d'un recours constitutionnel subsidiaire au sens des art. 113 ss LTF. Ces recours doivent être déposés devant le Tribunal fédéral (Schweizerhofquai 6, 6004

Lucerne) dans les trente jours qui suivent la présente notification (art. 100 al. 1 LTF).

La greffière :