

**COUR DES ASSURANCES SOCIALES**

---

---

Arrêt du 10 mai 2016

---

Composition : M. DÉPRAZ, président  
M. Neu et Mme Berberat, juges  
Greffière : Mme Chaboudez

\*\*\*\*\*

Cause pendante entre :

**D.**\_\_\_\_\_, à [...], recourant,

et

**SERVICE DE L'EMPLOI, Instance juridique chômage**, à Lausanne,  
intimé.

---

**Art. 59 et 60 LACI ; 81 al. 2 OACI**

**E n f a i t :**

**A.** D. \_\_\_\_\_ (ci-après : l'assuré ou le recourant), né en 1966, dispose d'une formation de pilote. Il a exercé cette profession auprès de différentes compagnies aériennes, actives dans les domaines de l'aviation d'affaires et de ligne, d'abord entre 1989 et septembre 2004, puis de novembre 2007 à octobre 2014. Pendant la période comprise entre octobre 2004 et octobre 2007, l'assuré a acquis une formation de mécanicien de locomotives et a travaillé en cette qualité pour une compagnie de chemins de fer.

Par courrier du 13 octobre 2014, A. \_\_\_\_\_, société active dans l'aviation d'affaires, a résilié le contrat de travail de l'assuré, qui exerçait la fonction de capitaine, pour le terme du 31 janvier 2015. L'assuré a été libéré de son obligation de travailler pendant le délai de congé.

Au moment de son licenciement, l'assuré était titulaire d'une licence de pilote pour un appareil de type Hawker 900XP valable jusqu'au 30 juin 2015.

Le 5 janvier 2015, l'assuré s'est inscrit en tant que demandeur d'emploi auprès de l'Office régional de placement (ci-après : ORP) de [...] et a revendiqué le paiement d'indemnités de chômage dès le 1<sup>er</sup> février 2015. Un délai-cadre d'indemnisation lui a été ouvert dès cette dernière date.

**B.** Lors du premier entretien avec sa conseillère en placement, le 15 janvier 2015, l'assuré a informé celle-ci qu'il était en cours de sélection pour un poste de travail pour la compagnie U. \_\_\_\_\_ SA (ci-après : U. \_\_\_\_\_). Il ne savait pas si la formation nécessaire sur un nouvel appareil serait rémunérée ou à sa charge.

L'assuré a obtenu une autorisation de l'ORP pour se rendre du 11 au 12 février 2015 au Royaume-Uni dans le cadre de sa postulation auprès de U.\_\_\_\_\_.

Le 16 avril 2015, l'assuré a informé par téléphone sa conseillère en placement qu'il avait été engagé par U.\_\_\_\_\_.

Le même jour, l'assuré a adressé par voie électronique à sa conseillère en placement le contrat de travail avec U.\_\_\_\_\_. Il en résulte notamment que son engagement était subordonné au fait de suivre et réussir un cours de formation sur Airbus A320 dispensé à Genève et au Royaume-Uni pendant la période courant du 4 mai au 24 juin 2015 et se terminant par un examen au simulateur de vol. Cette période de formation serait suivie par une période d'entraînement en ligne d'un mois pendant laquelle l'assuré toucherait une rémunération de U.\_\_\_\_\_.

Dans ce courriel, l'assuré demandait en outre que l'assurance-chômage prenne en charge les frais de formation, qui s'élevaient à 33'000 fr., le paiement des indemnités de chômage pendant la durée de celle-ci ainsi que la différence entre le salaire versé par U.\_\_\_\_\_ et le montant des indemnités de chômage pendant la période d'entraînement en ligne.

Le ch. 2 Entrée en force et durée (« Entry into force and Duration ») du contrat de travail (« employment agreement ») signé par U.\_\_\_\_\_ le 10 avril 2015 a la teneur suivante :

*« The Employee's first day of employment is the beginning of the U.\_\_\_\_\_ operator conversion course which will start after the completion of the Airbus A320 Type Rating license skill test. [...] Failure to endorse the Airbus A320 type rating in the Employee Flight Crew license will result in this employment agreement being null and void. »*

*Le premier jour de travail de l'employé est le commencement du cours de conversion de U.\_\_\_\_\_ qui démarrera après la fin du test d'aptitude pour la licence avec la qualification pour Airbus A320. [...] Un échec de l'employé à réussir à obtenir la licence avec qualification pour Airbus A320 entraînera la nullité et la caducité de ce contrat de travail. (traduction libre)*

L'assuré a également joint à son courriel un document émanant de U. \_\_\_\_\_ intitulé « General Terms and Conditions - Service agreement for the supply of : A320 Type Rating/Multi Crew Cooperation Training » définissant les droits et obligations des parties pendant la formation destinée à obtenir la licence pour Airbus A320. Il en résulte notamment que cette formation est dispensée à l'aéroport de Genève ainsi qu'à [...] (Royaume-Uni) ou [...] (Royaume-Uni). Par un courrier du 7 avril 2015, U. \_\_\_\_\_ a demandé à l'assuré le paiement des frais de cette formation qui s'élèvent à 33'000 francs.

Selon un échange de courriels, l'assuré a été informé par téléphone que sa demande de prise en charge des frais de formation était refusée et que son aptitude au placement serait examinée. L'assuré a de suite fait savoir qu'il contesterait ces décisions mais qu'il allait suivre la formation, estimant que c'était sa seule chance de réintégrer le marché du travail.

Le 1<sup>er</sup> mai 2015, l'ORP a notifié à l'assuré une décision du 17 avril 2015 (n° 329994266) refusant sa demande de participation aux frais de la formation dispensée par U. \_\_\_\_\_ du 4 mai au 24 juin 2015. L'ORP a considéré que le cours demandé par l'assuré consistait en un complément de formation sur un certain type d'avion et devait être considéré comme une formation usuelle qui devait être mise en place par l'entreprise pour former ses nouveaux collaborateurs. Elle n'était dès lors pas à la charge de l'assurance-chômage.

Par courrier du même jour, le Service de l'emploi, Instance juridique chômage, (ci-après : SDE ou l'intimé) a informé l'assuré qu'il allait examiner son aptitude au placement et l'a invité à fournir un certain nombre de renseignements.

Par décision du 8 mai 2015, le SDE a constaté que l'assuré était inapte au placement dès le 4 mai 2015 dès lors que celui-ci suivait une formation qui n'avait pas été agréée par l'ORP et qu'il avait

mentionné ne pas être disponible pour l'exercice d'une activité salariée pendant la durée de celle-ci.

Par courrier du 18 mai 2015, l'assuré a formé opposition auprès du SDE contre la décision de l'ORP n° 329994266. Il se plaignait d'abord d'avoir reçu tardivement la décision écrite alors que le cours commençait le 4 mai 2015. En outre, l'assuré exposait qu'il n'était qualifié que pour voler sur des avions de type Hawker 900XP, modèle qui n'existait plus en Suisse romande, ce qui ne lui permettait pas de trouver un travail convenable. Il devait donc entreprendre une formation pour voler sur des avions utilisés par des compagnies qui pourraient l'engager. Sa licence pour Hawker 900XP expirait le 30 juin 2015. La formation sur Airbus A320 était une condition *sine qua non* pour être engagé par U.\_\_\_\_\_. La formation qu'il suivait n'était pas interne à U.\_\_\_\_\_ mais une formation sur A320 qui lui permettrait d'être engagé par U.\_\_\_\_\_ comme copilote qualifié. Il suivrait ensuite une formation interne de deux mois. Enfin, le processus d'engagement chez U.\_\_\_\_\_ avait débuté en novembre 2014 et il serait illusoire de renoncer à cette formation pour être engagé plus rapidement par un autre employeur. L'assuré invoquait également « une jurisprudence du Tribunal de Zurich du 25 août 2004 » selon laquelle de telles formations pouvaient être prises en charge par l'assurance-chômage. Il concluait à être autorisé à suivre cette formation et à ce que l'assurance-chômage prenne en charge les frais de sa formation et lui verse les indemnités pendant la durée de celle-ci.

Par décision du 4 juin 2015, le SDE a rejeté l'opposition de l'assuré et confirmé la décision notifiée par l'ORP le 1<sup>er</sup> mai 2015. Selon le SDE, la condition d'un placement difficile pour des raisons inhérentes au marché de l'emploi n'était en l'espèce pas réalisée. En effet, l'assuré disposait non seulement d'une formation de pilote professionnel mais aussi de mécanicien de locomotives qui était recherchée. Sa demande concernait en plus une formation de base qui ne pouvait être prise en charge par l'assurance-chômage. Enfin, un temps relativement court s'était écoulé entre l'inscription de l'assuré à l'assurance-chômage et sa

requête de prise en charge si bien que le placement ne pouvait être qualifié de difficile.

Par courrier du 25 juin 2015, l'ORP de [...] a confirmé l'annulation de l'inscription de l'assuré auprès de l'ORP.

Par courrier du 25 juin 2015, U.\_\_\_\_\_ a confirmé l'engagement de l'assuré dès le 24 juin 2015 en qualité de copilote stagiaire (« Trainee Second Officer ») suite à la réussite de ses tests d'aptitude.

Le 1<sup>er</sup> juillet 2015, le recourant s'est à nouveau inscrit en tant que demandeur d'emploi après avoir écrit un courriel exposant qu'il recherchait un emploi convenable qui lui permettrait d'avoir un salaire supérieur à ses indemnités de chômage. Par la suite, il a par ailleurs indiqué être à nouveau apte au placement dès le 25 juin 2015 et a sollicité le paiement des indemnités de chômage dès cette date.

Par courrier du 12 août 2015, le SDE a averti l'assuré ainsi que la Caisse de chômage qu'il considérait que l'assuré était apte au placement dès le 25 juin 2015.

**C.** Par acte du 30 juin 2015, D.\_\_\_\_\_ recourt auprès de la Cour des assurances sociales du Tribunal cantonal contre la décision sur opposition rendue le 4 juin 2015 par le SDE. Il conclut à la réforme de la décision attaquée en ce sens que les coûts de sa formation sur Airbus A320 soient pris en charge par l'assurance-chômage. Il fait également valoir son droit aux indemnités de chômage jusqu'à son engagement chez U.\_\_\_\_\_ et de pouvoir rester inscrit au chômage sans interruption, le salaire perçu auprès de U.\_\_\_\_\_ étant considéré comme un gain intermédiaire.

En substance, le recourant soutient que sa qualification sur Hawker 900XP ne lui permettait pas de trouver un emploi convenable vu qu'il ne restait que deux modèles d'avion de ce type en activité, tous deux

basés en Suisse alémanique. En outre, dès lors que sa licence arrivait à échéance le 30 juin 2015, il aurait impérativement dû la renouveler, même pour trouver un emploi sur un autre type d'appareil. Les frais de ce renouvellement s'élèvent à 21'500 USD sans compter les frais de déplacement et de logement sur place. Le placement est quasiment impossible sans une licence valable. La formation sur Airbus A320 n'est pas un avantage théorique mais bien une aptitude au placement améliorée dans un but professionnel précis : cette formation n'est pas interne à U. \_\_\_\_\_ mais ne concerne que la formation sur l'Airbus A320, celle-ci étant suivie d'une formation interne propre à l'entreprise pour devenir un copilote qualifié. En outre, le recourant fait valoir qu'il a déposé sa candidature auprès de U. \_\_\_\_\_ en novembre 2014, soit avant son inscription au chômage, et qu'il aurait été déraisonnable de renoncer à cette formation en espérant trouver un emploi plus rapidement. Il allègue avoir commencé ses recherches dès son licenciement et non dès son inscription au chômage, preuve de la difficulté de son placement. Enfin, il soutient que sa formation de mécanicien sur locomotives n'est plus valable et qu'il aurait dû suivre une nouvelle formation dont les frais auraient également été à sa charge. Sa conseillère en placement l'a d'ailleurs dissuadé de prendre en considération cette formation dans ses recherches d'emploi.

Dans sa réponse du 26 août 2015, l'intimé conclut au rejet du recours. Il estime que le renouvellement de la licence sur Hawker constitue une formation continue usuelle devant être prise en charge par l'employeur et non par l'assurance-chômage et l'obtention de la qualification sur un nouvel appareil, à l'instar de l'Airbus A320, une formation de base qui ne peut être prise en charge non plus par l'assurance-chômage.

Dans sa réplique du 30 septembre 2015, le recourant expose que sa situation remplit les conditions posées par l'art. 60 LACI (loi fédérale du 25 juin 1982 sur l'assurance-chômage obligatoire et l'indemnité en cas d'insolvabilité ; RS 837.0) pour l'octroi d'une mesure de formation. Premièrement, le cours de qualification pour l'Airbus A320 ne

constituerait pas une formation de base comme l'est l'acquisition des licences de pilote privé et de pilote professionnel. La qualification pour un nouveau type d'appareil ressortirait du perfectionnement professionnel, lequel serait à la charge de l'assurance-chômage. Deuxièmement, la formation aurait à l'évidence amélioré son employabilité puisqu'elle est une condition de son engagement par U.\_\_\_\_\_. La formation sur Airbus A320 constituerait sa meilleure, voire sa seule chance de trouver un travail, compte tenu qu'il ne restait plus que deux appareils Hawker 800 en Suisse pour lesquels il était qualifié. Troisièmement, son placement serait difficile au vu du nombre très restreint d'appareils correspondant à ses qualifications. Il a en outre recherché du travail sans succès pendant plus de six mois et les employeurs exigent des licences avec qualifications. Son âge est également un obstacle. Un engagement en tant que mécanicien de locomotives nécessiterait quant à lui une mise à niveau des connaissances. Quatrièmement, il ne s'agirait pas d'une mise au courant usuelle dans la nouvelle place de travail dans la mesure où la qualification sur Airbus A320 n'est pas spécifique à U.\_\_\_\_\_. La formation spécifique à U.\_\_\_\_\_, prévue par le contrat de travail, s'est déroulée dans un second temps. Enfin, le recourant expose qu'il a continué à chercher du travail pendant la durée de sa formation et qu'il a répondu aux convocations. Il doit donc être considéré comme étant apte au placement pendant cette durée-là. Il doit en outre bénéficier de l'exception prévue par l'art. 60 al. 4 LACI. Au vu de leur durée et de leurs coûts, les cours de qualification sur Airbus A320 doivent être qualifiés de mesures de marché du travail.

Le recourant a également produit diverses pièces, notamment une attestation du 28 septembre 2015 des ressources humaines des Chemins de fer [...] selon laquelle il devrait se soumettre à des examens théoriques et pratiques de l'Office fédéral des transports s'il souhaitait à nouveau être engagé en tant que conducteur de locomotives. La mise à niveau et la préparation pour ces examens dureraient au minimum trois mois, pendant lesquels le recourant ne serait ni rémunéré ni disponible.

Par courrier du 23 octobre 2015, l'intimé a indiqué ne pas avoir d'observations à formuler.

Sur requête du juge instructeur, le recourant a produit une copie de sa licence de pilote, le 14 janvier 2016.

**D.** Le 19 janvier 2016, le magistrat instructeur a transmis un questionnaire à l'Office fédéral de l'aviation civile (ci-après : OFAC), qui y a répondu comme suit le 11 février 2016.

1. Le 1<sup>er</sup> avril 2015, combien d'aéronefs de type Hawker 900 XP étaient immatriculés dans le registre matricule suisse des aéronefs ?

« Le 1<sup>er</sup> avril 2015, il n'y avait aucun aéronef de type Hawker 900 XP immatriculé dans le registre matricule suisse des aéronefs. »

2. A la même date, combien d'aéronefs de type Airbus A-320 étaient immatriculés dans le registre matricule suisse des aéronefs ?

« A la même date, il y avait 45 aéronefs de type Airbus A320 immatriculés dans le registre matricule suisse des aéronefs. »

3. En avril 2015, quelles étaient les chances pour un pilote bénéficiant d'une licence valable avec qualification (« rating ») pour un aéronef de type Hawker 900 XP de trouver un emploi sur le marché du travail suisse ? Merci de justifier votre réponse.

« En avril 2015, nous avons en Suisse deux compagnies aériennes ayant chacune un aéronef de type Hawker 800 (type similaire à un Hawker 900). Ces deux compagnies n'ont pas changé leurs pilotes ces dernières années, ce qui a pour conséquence qu'il n'était à cette période pratiquement pas possible de trouver un emploi en Suisse pour un pilote titulaire d'une qualification Hawker 900 XP. Par contre, il convient de préciser que la compagnie aérienne T.\_\_\_\_\_ basée au Portugal opère une grande flotte de Hawker 900 et qu'il aurait été envisageable de trouver une place de travail chez eux. »

4. A la même date, quelles étaient les chances pour un pilote bénéficiant d'une licence valable avec qualification (« rating ») pour un aéronef de type Airbus A-320 de trouver un emploi sur le marché du travail suisse ? Merci de justifier votre réponse.

« En avril 2015, il y avait en Suisse 5 compagnies aériennes opérant des Airbus A320. Ces compagnies ont une fluctuation de personnel normale et engagent des copilotes en petit nombre. »

5. Existait-il à cette date, à votre connaissance, un surplus de l'offre en postes de travail pour les pilotes d'appareil A-320 sur le marché du travail suisse ?

« En avril 2015, il n'y avait pas de surplus de l'offre en postes de travail pour les pilotes d'appareil A320. Le nombre de postes de travail sur ces appareils est stable depuis quelques années mais il s'agit avant tout de postes pour des copilotes et non pas pour des capitaines. Dans l'hypothèse où un capitaine serait recherché, il faudrait qu'il ait une qualification (« type rating ») valable et une grande expérience. »

6. A votre connaissance, les compagnies aériennes actives sur le marché du travail suisse financent-elles usuellement les formations permettant à leurs nouveaux pilotes d'acquérir ou de maintenir leur qualification (« rating ») sur un type d'appareil ?

« Lorsqu'une compagnie aérienne d'avions de ligne engage des copilotes, la qualification (« type rating ») initiale est en général financée mais les employés doivent la rembourser de manière échelonnée sur quelques années (déduction salariale). Dans les cas rares où un capitaine est recherché, il doit avoir une qualification (« type rating ») valable et de l'expérience. Lorsque les pilotes (copilotes et capitaines) sont engagés de manière fixe, les coûts pour le maintien de leur qualification (« type ratings ») sont en général payés par les compagnies aériennes d'avions de ligne.

En ce qui concerne l'aviation d'affaires (« business aviation »), les personnes sont engagées selon le besoin et dans la plupart des cas, une reconversion sur un autre type d'aéronef est financée par la compagnie. Néanmoins, lorsqu'une compagnie arrête d'opérer un type d'aéronef, les pilotes qui étaient engagés sur ce type d'aéronef sont en général licenciés. »

7. A votre connaissance, les critères d'engagement ont-ils évolué au cours des dernières années et sont-ils différents suivant les compagnies ?

« A notre connaissance, les critères d'engagement n'ont pas réellement changé au cours des dernières années. Il convient ici de préciser que les compagnies de l'aviation d'affaires ont une tendance à engager et licencier les pilotes à court terme (« hire and fire »). »

8. A votre connaissance, quelles auraient été les chances pour un pilote âgé d'environ 50 ans de trouver un emploi comme pilote en Suisse en avril 2015 ?

« Les chances pour un pilote âgé de 50 ans environ de trouver un emploi diffèrent en fonction du domaine et de la fonction. En prenant ces deux critères en compte, nous estimons que dans un tel cas :

- l'engagement d'un copilote par une compagnie aérienne d'avions de ligne est très difficile ;

- l'engagement d'un capitaine par une compagnie aérienne d'avions de ligne sans expérience sur la qualification (« type rating ») recherchée (par ex. A320) est très improbable ;
- l'engagement d'un copilote par une compagnie de l'aviation d'affaires est possible ;
- l'engagement d'un capitaine par une compagnie aérienne de l'aviation d'affaires est difficile. »

L'OFAC a en outre précisé que les chances de trouver un travail dans l'aviation sont plus grandes pour un copilote que pour un capitaine, mais que les compagnies aériennes n'engagent pratiquement jamais de copilote âgé de plus de 50 ans. Il est également plus facile pour un ancien capitaine actif dans l'aviation d'affaires de retrouver un travail dans ce domaine que d'essayer de trouver un travail en tant que pilote sur des avions de ligne.

Les parties ont été invitées à se déterminer sur les réponses fournies par l'OFAC.

L'intimé a indiqué le 26 février 2016 ne pas avoir de remarques à formuler. Par courrier du 29 février 2016, le recourant a exposé qu'à son avis, il est difficile pour quelqu'un de son âge d'être engagé comme copilote dans l'aviation d'affaires. Ainsi, les principales sociétés actives dans ce domaine, telles T.\_\_\_\_\_ et [...], ont considérablement réduit le nombre de leurs pilotes et copilotes. Le recourant aurait été continuellement en contact avec ces compagnies mais sans succès. S'agissant des autres possibilités d'engagement, le recourant relève que l'OFAC les considère comme difficiles, voire très difficiles ce qui justifie à son avis la prise en charge par l'assurance-chômage de sa formation. Le recourant a également produit diverses pièces, soit des attestations de diverses compagnies aériennes selon lesquelles aucun poste de pilote ou de copilote n'est disponible ainsi que des courriers de plusieurs pilotes exposant qu'ils ont dû financer personnellement leur qualification (« rating ») pour pouvoir être engagés par une compagnie aérienne. L'un d'eux a en outre précisé que cette tendance existe dans l'aviation depuis une quinzaine d'années.

Les parties n'ont pas requis d'autres mesures d'instruction si bien que le dossier a été gardé à juger.

### **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 à l'assurance-chômage sous réserve de dérogations expresses (cf. art. 1 LACI). 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) devant le 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 art. 128 al. 2 OACI [ordonnance fédérale du 31 août 1983 sur l'assurance-chômage obligatoire et l'indemnité en cas d'insolvabilité ; RS 837.02]). Le recours doit être déposé dans les trente jours suivant la notification de la décision sujette à recours (cf. art. 60 al. 1 LPGA).

En l'espèce, le recours a été déposé en temps utile et dans les formalités prévues par la loi, de sorte qu'il est recevable et qu'il y a lieu d'entrer en matière sur le fond.

**b)** La Cour des assurances sociales du Tribunal cantonal est compétente pour statuer, la valeur litigieuse étant supérieure à 30'000 fr. compte tenu du montant des frais du cours de formation dont le recourant demande la prise en charge (cf. art. 93 let. a LPA-VD [loi cantonale vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative ; RSV 173.36]).

**2. a)** En tant qu'autorité de recours contre des décisions prises par des assureurs sociaux, le juge des assurances sociales ne peut, en principe, entrer en matière – et le recourant présenter ses griefs – que sur les points tranchés par cette décision ; de surcroît, dans le cadre de l'objet du litige, le juge ne vérifie pas la validité de la décision attaquée dans son

ensemble, mais se borne à examiner les aspects de cette décision que le recourant a critiqués, exception faite lorsque les points non critiqués ont des liens étroits avec la question litigieuse (ATF 131 V 164 consid. 2.1 ; 125 V 413 consid. 2c ; 110 V 48 consid. 4a ; RCC 1985 p. 53).

**b)** En l'espèce, le recourant conclut à ce que l'assurance-chômage prenne en charge les frais de son cours de qualification sur Airbus A320, lui verse des indemnités pendant la durée de celle-ci ainsi qu'après son engagement par U.\_\_\_\_\_ sous réserve du gain intermédiaire.

L'objet du présent litige est circonscrit par la décision sur opposition du 4 juin 2015, laquelle ne porte que sur l'autorisation à suivre la formation dispensée par U.\_\_\_\_\_ ainsi que sur la prise en charge des frais de celle-ci, point sur lequel l'ORP a statué par la décision n° 329994266 datée du 17 avril 2015 et notifiée le 1<sup>er</sup> mai 2015.

En revanche, la décision querellée ne statue pas sur l'aptitude au placement du recourant pendant la période de la formation ni sur son corollaire, soit le paiement des indemnités de chômage pendant la durée de celle-ci. Il s'ensuit que les conclusions du recourant sont irrecevables en tant qu'elles portent sur ce point ainsi que sur les indemnités de chômage qui pourraient être dues dès le 25 juin 2015.

Toutefois, la question de l'aptitude au placement du recourant pendant la durée de la formation litigieuse aurait dû faire l'objet d'une décision sur opposition de l'intimé, le recourant ayant clairement manifesté dans le texte de son opposition du 18 mai 2015 sa volonté de contester non seulement la décision notifiée par l'ORP le 1<sup>er</sup> mai 2015 qu'il citait en référence, mais aussi la décision du 8 mai 2015 de l'intimé constatant l'inaptitude au placement du recourant. Cela résulte tant de l'argumentation du recourant, qui prétend avoir toujours rempli ses obligations de chômeur, que de ses conclusions, qui tendent également au paiement des indemnités de chômage pendant la période litigieuse, ce qui revient à contester l'aptitude au placement.

Il reviendra donc à l'intimé de statuer dans une décision sur opposition sur l'aptitude au placement du recourant à l'aune des considérants qui suivent.

**3.** 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. Ces mesures comprennent des mesures de formation, des mesures d'emploi et des mesures spécifiques (al. 1bis). Selon l'art. 59 al. 2 LACI, 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 (let. a) ; de promouvoir les qualifications professionnelles des assurés en fonction des besoins du marché du travail (let. b) ; de diminuer le risque de chômage de longue durée (let. c) ; de permettre aux assurés d'acquérir une expérience professionnelle (let. d).

En vertu de l'art. 60 LACI, sont notamment réputés mesures de formation les cours individuels ou collectifs de reconversion, de perfectionnement ou d'intégration, la participation à des entreprises d'entraînement et les stages de formation (al. 1). La personne qui décide de son propre chef de suivre un cours doit présenter à l'autorité compétente, assez tôt avant le début du cours, une demande dûment motivée à laquelle elle joindra les documents nécessaires (al. 3).

Le Conseil fédéral a en outre précisé que l'autorité cantonale ne peut enjoindre à l'assuré de participer à une mesure de formation ou d'emploi ou approuver sa participation à une telle mesure qu'à la condition que celle-ci soit organisée par des personnes qualifiées et selon un programme fixé à l'avance (cf. art. 81 al. 1 OACI) ; sont exclues les mesures usuelles dans les professions et au sein des entreprises pour mettre au courant de nouveaux collaborateurs (al. 2).

Selon la jurisprudence, 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 doivent être mises en œuvre que si elles sont directement commandées par l'état de ce marché. Cette condition permet d'éviter l'allocation de prestations qui n'ont rien à voir avec l'assurance-chômage. La loi exprime ce principe à l'art. 59 al. 2 LACI. En revanche, la formation de base et la promotion générale du perfectionnement professionnel n'incombent pas à l'assurance-chômage. Celle-ci a pour tâche seulement de combattre dans des cas particuliers le chômage effectif ou imminent, par des mesures concrètes d'intégration qui s'inscrivent dans les buts définis à l'art. 59 al. 2 let. a à d LACI (TF 8C\_406/2007 du 5 mai 2008 consid. 5.2 ; TF 8C\_48/2008 du 16 mai 2008 consid. 3.2). La limite entre la formation de base ainsi que le perfectionnement professionnel en général, d'une part, le reclassement et le perfectionnement professionnel au sens de l'assurance-chômage, d'autre part, n'est souvent pas nette. Il doit s'agir, dans ce dernier cas, de mesures permettant à l'assuré de s'adapter au progrès industriel et technique, ou de mettre à profit sur le marché du travail, en dehors de son activité lucrative spécifique antérieure, ses aptitudes professionnelles existantes. Etant donné qu'une seule et même mesure peut présenter des traits caractéristiques de ces deux domaines, et que la formation professionnelle générale favorise d'habitude également l'aptitude au placement de l'assuré sur le marché du travail, sont décisifs les aspects qui prédominent au regard de toutes les circonstances du cas particulier. Par ailleurs un cours n'est pris en charge par l'assurance-chômage que si la formation envisagée est indispensable à l'assuré pour remédier à son chômage (TF 8C\_48/2008 précité consid. 3.2 et références citées). En ce qui concerne l'amélioration de l'aptitude au placement, 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 (TF 8C\_48/2008 précité consid. 4.2).

En présence de possibilités de placement, une mesure de marché du travail ne se justifie pas. Lorsque la formation et l'expérience professionnelle suffisent par permettre à un assuré de retrouver un emploi dans son domaine, il n'existe pas de droit à participer à une mesure de perfectionnement ou à changer de cap professionnel. Dans ce cas en effet, il n'y a pas d'indication de marché du travail justifiant un perfectionnement ou une nouvelle formation (Boris Rubin, Commentaire de la loi sur l'assurance-chômage, Genève/Zurich/Bâle 2014, n° 14 ad art. 60, p. 472 et les références).

**4. a)** En l'espèce, l'intimé a refusé la formation litigieuse pour le motif principal que, compte tenu de la double formation de pilote et de mécanicien sur locomotives dont le recourant dispose et de son expérience professionnelle, la condition du placement difficile pour des raisons inhérentes au marché de l'emploi ne serait pas réalisée. Il relève en outre que la formation demandée serait assimilable à une formation de base ne pouvant être prise en charge par l'assurance-chômage. Il fait enfin remarquer que l'assuré a formulé sa demande peu de temps après son inscription au chômage, ce qui tendrait à démontrer que la condition du placement difficile n'est pas réalisée.

**b)** Quant au recourant, il soutient en substance que le cours de qualification litigieux ne constitue pas une formation de base, que la mesure de formation améliore son employabilité dès lors qu'il a déjà conclu un contrat avec une compagnie aérienne subordonné à la condition qu'il obtienne cette qualification, que son placement est difficile compte tenu de l'état du marché de l'emploi dans ce secteur et du fait qu'il ne dispose que d'une qualification pour un appareil qui n'est pratiquement plus exploité en Suisse, et que cette mesure ne constituerait pas une mise au courant usuelle dans une nouvelle place de travail dès lors qu'elle ne serait pas spécifique à U.\_\_\_\_\_.

**c)** Il faut d'abord convenir avec le recourant que, contrairement à ce qu'a retenu l'intimé, la formation destinée aux pilotes

ou copilotes leur permettant d'obtenir la qualification (« rating ») pour un appareil spécifique ne constitue pas une formation de base. Le recourant disposant déjà d'une formation de base de pilote, on se trouve en présence d'une mesure tendant à développer des aptitudes professionnelles existantes. La prise en charge du cours ne saurait donc être exclue pour ce motif.

Il est en revanche plus douteux que la formation litigieuse soit de nature à améliorer effectivement l'aptitude au placement de l'intéressé (cf. toutefois CASSO ACH 42/10-119/2010 du 13 septembre 2010 et ACH 154/11-165/2012 du 7 novembre 2012). Le recourant se prévaut à cet égard du fait qu'il a précisément trouvé un nouvel emploi qui était subordonné à la condition qu'il suive et réussisse la qualification sur Airbus A320. Toutefois, cet élément n'est pas forcément suffisant pour démontrer que la formation litigieuse était justifiée par une indication du marché du travail (TFA, I.W du 17 mai 1993 in DTA 1993/1994, n° 23, p. 167).

Cela étant, il ressort du dossier que le placement de l'assuré était effectivement difficile. Ainsi, l'OFAC a exposé qu'il n'y avait plus que deux appareils Hawker 800, proches de ceux que pilotait le recourant pour le compte de son employeur, opérés chacun par une compagnie aérienne différente. L'OFAC a en outre reconnu qu'il n'était à l'époque des faits « pratiquement pas possible » pour un pilote disposant d'une licence avec qualification Hawker 900XP comme le recourant de trouver du travail sur le marché suisse. Seul un engagement comme copilote dans l'aviation d'affaires paraissait possible, mais l'OFAC évoque essentiellement des offres d'emploi au Portugal, soit en dehors du marché du travail suisse.

En outre, les démarches entreprises par le recourant depuis son licenciement sont restées vaines. On ne saurait non plus reprocher à l'assuré de ne pas avoir mis à profit sa formation de base de mécanicien sur locomotives. Il ressort du dossier que, d'une part, une formation complémentaire serait nécessaire pour qu'il puisse prétendre à un engagement et que, d'autre part, l'ORP n'a jamais exigé de lui qu'il oriente ses candidatures dans ce domaine. Peu importe enfin que l'assuré ait

déposé sa demande seulement quelques semaines après son inscription au chômage. Compte tenu des éléments recueillis auprès de l'OFAC, il est peu vraisemblable que le recourant aurait pu trouver un emploi convenable à brève échéance.

Toutefois, l'amélioration de l'aptitude au placement doit aussi s'apprécier selon des critères objectifs soit l'état du marché du travail. Or, l'OFAC a également exposé qu'il n'existait pas d'offres d'emploi pour des copilotes ou des pilotes sur Airbus A320 en Suisse à l'époque des faits. En tous les cas, il n'existait aucune offre pour un pilote (« capitaine ») ne disposant pas d'une expérience suffisante sur les appareils en cause. Il est donc à tout le moins douteux qu'il existait à l'époque des faits des indications sur le marché du travail des pilotes ou copilotes justifiant la prise en charge d'un cours de qualification sur Airbus A320. Cette question peut toutefois rester indécise, dans la mesure où le recours doit de toute manière être rejeté pour un autre motif.

En effet, les mesures consistant dans la mise au courant usuelle des nouveaux collaborateurs dans la future profession sont du ressort de l'employeur et non de l'assurance-chômage (art. 81 al. 2 OACI).

Selon les renseignements obtenus de l'OFAC, qui sont en partie corroborés par les déclarations écrites produites par le recourant, il apparaît que les compagnies aériennes ont tendance à engager des pilotes ou des copilotes qui disposent déjà de la qualification (« rating ») pour les appareils dont elles disposent. Lorsque les frais sont pris en charge par l'employeur, ils sont en règle générale remboursés par l'employé sous la forme d'une retenue de salaire. En revanche, lorsqu'un cours de qualification est nécessaire en cours d'emploi, notamment pour la renouveler, les frais sont généralement pris en charge par l'employeur.

Le fait que les coûts liés au maintien d'une qualification en cours d'emploi sont en général pris en charge par les employeurs tend à démontrer qu'il s'agit non pas d'une formation complémentaire (« Weiterbildung ») mais d'une formation nécessaire à l'exécution du

travail (« Einbildung »), incluse dans le champ d'application de l'art. 327a CO (Code des obligations - loi fédérale du 30 mars 1911 complétant le Code civil suisse ; RS 220). Selon cette disposition, les frais inhérents à des cours de formation intervenant sur directive expresse de l'employeur constituent des frais nécessaires au sens de l'art. 327a CO qui doivent impérativement être remboursés par l'employeur. Tel est notamment le cas des frais de formation qui servent uniquement au travailleur à se familiariser avec son travail au sein de l'entreprise (« Einarbeitung » ou « Einbildung »), au contraire des frais payés par l'employeur pour une formation complémentaire procurant au travailleur un avantage personnel perdurant au-delà des rapports de travail et pouvant être exploité sur le marché du travail (« Ausbildung » ou « Weiterbildung » ; Rémy Wyler/ Boris Heinzer, Droit du travail, 3<sup>e</sup> éd., Berne 2014, p. 307 et réf. citées ; Marie-Gisèle Danthe, in Dunand/Mahon [édit.], Commentaire du contrat de travail, Berne 2013, n° 13 ss ad art. 327a CO et les nombreuses références citées).

Comme l'avait déjà affirmé l'ancien Tribunal fédéral des assurances dans un arrêt C 147/04 du 14 janvier 2005 (confirmé par l'arrêt C 222/04 du 19 avril 2005 consid. 2.3 et 2.4) dans le cas similaire d'un assuré demandant la prise en charge d'un cours de qualification de pilote pour un nouvel appareil, il serait contraire à l'art. 81 al. 2 OACI de mettre à la charge de l'assurance-chômage les coûts d'une telle formation qui doivent être qualifiés de frais destinés à mettre au courant de nouveaux collaborateurs (en allemand : « berufs- und betriebsübliche Massnahmen zur Einarbeitung neuer Mitarbeiter »). A défaut, le danger existe que les employeurs cherchent à transférer les coûts de la formation professionnelle sur l'assurance-chômage en résiliant le contrat des employés non formés et en engageant des demandeurs d'emploi qui auront effectué cette formation aux frais de l'assurance-chômage. La pratique du « hire and fire » (embauche et débauche) des compagnies d'aviation d'affaires décrite par l'OFAC en cas de changement d'aéronef paraît confirmer ces craintes.

Peu importe sous cet angle que les compagnies aériennes aient tendance à n'engager que des pilotes disposant des qualifications requises pour les avions dont elles disposent. Il n'appartient pas à l'assurance-chômage, soit à la collectivité des assurés, de supporter les coûts de la formation professionnelle que certaines compagnies aériennes refusent d'assumer, notamment parce qu'elles cherchent à limiter leurs coûts. Il ne serait pas logique de mettre à la charge de l'assurance-chômage des frais de formation qui incombent en principe à l'employeur lorsqu'ils sont engagés en cours d'emploi (« Einarbeitung » ou « Einbildung »). C'est précisément cet objectif que le Conseil fédéral a voulu atteindre en adoptant l'art. 81 al. 2 OACI.

D'ailleurs, le Tribunal des assurances sociales du Canton de Zurich (« Sozialversicherungsgericht des Kantons Zürich ») est parvenu au même résultat dans son arrêt du 27 août 2004 (AL.2004.00295 qui peut être consulté sur le site [www.sozialversicherungsgericht.zh.ch](http://www.sozialversicherungsgericht.zh.ch)) dont se prévaut le recourant. Selon les juges zurichois, le fait que des compagnies aériennes n'engagent que des pilotes disposant déjà d'une qualification sur les appareils dont elles disposent ou mettent les frais d'obtention de cette qualification à la charge de leurs employés est une conséquence de la concurrence exacerbée sur le marché de l'aviation et de la diminution des coûts qui y est liée, laquelle ne saurait intervenir au détriment de l'assurance-chômage (consid. 3.3).

Enfin, même si le recourant aurait pu faire valoir cette qualification auprès d'autres compagnies disposant d'Airbus A320 et que, dans cette mesure, cette formation n'était pas spécifique à U.\_\_\_\_\_, il n'en demeure pas moins qu'il résulte des pièces au dossier qu'elle était organisée par cette compagnie aérienne à l'attention des personnes qui, à l'instar du recourant, avaient été sélectionnées à l'issue de la procédure de recrutement.

Il y a donc lieu de considérer en l'espèce que la formation litigieuse, qui avait pour but de permettre au recourant d'obtenir la qualification pour le modèle Airbus A320, constitue un perfectionnement

professionnel, respectivement une mise au courant usuelle des nouveaux collaborateurs, qui n'est pas à la charge de l'assurance-chômage.

C'est donc à bon droit que l'intimé a confirmé dans la décision sur opposition litigieuse le refus par l'ORP de la demande du recourant concernant sa participation au cours de qualification sur Airbus A320.

**5.** Il résulte de ce qui précède que le recours doit être rejeté dans la mesure où il est recevable et la décision sur opposition confirmée.

Le Service de l'emploi statuera pour le surplus sur l'opposition du recourant à sa décision du 8 mai 2015 le déclarant inapte au placement. Compte tenu du sort du présent recours, l'intimé pourra préalablement interpeller le recourant pour savoir s'il maintient dite opposition.

Il n'y a pas lieu de percevoir de frais judiciaires, la procédure étant gratuite (art. 61 let. a LPGA), ni d'allouer de dépens, dès lors que le recourant n'obtient finalement pas gain de cause (art. 61 let. g LPGA ; art. 55 al. 1 LPA-VD, applicable par renvoi des art. 91 et 99 LPA-VD).

**Par ces motifs,  
la Cour des assurances sociales  
p r o n o n c e :**

- I.** Le recours est rejeté dans la mesure où il est recevable.
- II.** La décision sur opposition rendue le 4 juin 2015 par le Service de l'emploi, Instance juridique chômage, est confirmée.
- III.** Il n'est pas perçu de frais judiciaires ni alloué de dépens.

Le président :

La greffière :

**Du**

L'arrêt qui précède, dont la rédaction a été approuvée à huis clos, est notifié à :

- M. D. \_\_\_\_\_,
- 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 :