CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL M. GIUSEPPE TESAURO

présentées le 20 janvier 1994 *

Monsieur le Président,
Messieurs les Juges,

1. Dans le cadre d'une procédure pénale pendante devant le Politierechtbank Hasselt (Belgique), le juge de renvoi demande, à titre préjudiciel, à la Cour de préciser l'interprétation des notions de « temps de travail », « journée », « journalier » et « fin de la période de travail » contenues dans les règlements (CEE) n° 3820/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route [1], et (CEE) n° 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route [2].

Plus particulièrement, le juge de renvoi demande si, à défaut d'une définition explicite de ces notions dans les règlements précités,

a) l'expression « temps de travail » peut être interprétée par référence, a contrario, à la notion de repos, c'est-à-dire comme la période pendant laquelle le conducteur doit répondre, vis-à-vis de l'entreprise de transport, de l'emploi de son temps (la notion de « fin de la période de travail » — qui fait l'objet de la troisième question posée par le juge — ferait en pareil cas logiquement référence au moment où le conducteur devient libre de disposer de son temps);

b) le terme « journée » se réfère à une période de 24 heures comprise entre 00 h 00 et 24 h 00 ou si, au contraire, elle court du moment auquel un conducteur déterminé prend pour la première fois un véhicule auquel s'applique le règlement.

2. Bien qu'on ne puisse trouver dans l'ordonnance de renvoi de référence à des normes spécifiques des règlements dont s'agit, les faits à l'origine du litige au principal permettent toutefois de déterminer la portée de la question d'interprétation. M. Michielsen et son employeur (ce dernier en tant que partie civilement responsable) ayant été cités à comparaître pour n'avoir pas respecté les temps de repos et de conduite prescrits et pour avoir utilisé, le jour du contrôle, plus d'une feuille d'enregistrement dans le tachygraphe du véhicule, c'est essentiellement l'article 15, paragraphe 2, du règle-

* Langue originale: l'italien.
1 — JO L 370, p. 1.
2 — JO L 370, p. 8.

ment n° 3821/85 qu'il y a lieu de prendre en considération.

Cet article est inséré dans le chapitre concernant les dispositions d'utilisation du tachygraphe, appareil dont l'installation doit permettre le contrôle du respect des normes relatives aux temps de repos et de conduite pour les conducteurs, fixées par le règlement n° 3820/85. La norme dont il s'agit prévoit, en particulier, l'obligation pour les conducteurs d'utiliser une feuille d'enregistrement pour chaque jour où ils conduisent, dès le moment où ils prennent en charge le véhicule, et — sauf si son retrait est par ailleurs autorisé — de ne pas retirer la feuille avant la fin de la période de travail journalière.

3. En ce qui concerne la première question (ainsi que la troisième, relative à l'interprétation de l'expression « fin de la période de travail », étroitement liée à la première), comme le litige au principal gravite essentiellement autour du point de savoir si le conducteur est autorisé à utiliser une seconde feuille d'enregistrement au cours de la même journée — ce qu'il ne pouvait faire que dans le cas où sa période journalière peut être considérée comme achevée —, c'est sur ces notions qu'il convient de concentrer l'attention. A cet égard, la Commission et le gouvernement belge ont observé que les règlements n°s 3820/85 et 3821/85 ont pour but, non d'établir des normes communes en matière sociale dans le secteur des transports, mais seulement d'harmoniser certains aspects des législations nationales en vue d'améliorer la protection sociale des conducteurs et la sécurité routière; ils ont par conséquent soutenu que les États membres restent compétents pour interpréter les notions qui, comme en l'espèce, ne sont pas définies dans les règlements. Or, si on peut de manière générale partager cette opinion, nous croyons néanmoins que la réglementation communautaire — ainsi que l'observe le gouvernement du Royaume-Uni — fournit les éléments utiles à dégager une notion de la « période de travail journalière » susceptible d'une application uniforme sur le territoire de la Communauté.

4. La définition du repos contenue à l'article 1er, paragraphe 5, du règlement n° 3820/85, également applicable dans le cadre du règlement n° 3821/85 en vertu du renvoi général figurant à l'article 2 de ce dernier, en ce qui concerne les définitions contenues dans le premier, revêt à cet égard une importance particulière. Par repos, il convient donc d'entendre toute période ininterrompue d'au moins une heure, pendant laquelle le conducteur peut librement disposer de son temps. Il semble dès lors correct d'affirmer, a contrario, comme le suggère d'ailleurs le juge a quo, qu'il y a lieu de considérer comme période de travail toute période pendant laquelle existe, à charge du conducteur, une obligation pour celui-ci de rendre compte à l'entreprise de son emploi du temps.

S'il est vrai que semblable définition pourrait susciter des doutes en ce qui concerne la possibilité d'incorporer dans le temps de travail certains moments de l'activité du conducteur autres que ceux de la conduite, d'autres dispositions des règlements en question permettent de résoudre les éventuelles incertitudes qui pourraient surgir.

5. Nous nous référerons, en premier lieu, aux articles 7, paragraphe 5, et 8, paragraphe 7, du règlement n° 3820/85, qui excluent que les interruptions de conduite [3] et le temps passé dans la couchette d'un véhicule en marche puissent être considérés comme faisant partie du repos journalier. Ces temps font par conséquent partie de la durée du travail. Il y a lieu de préciser, toutefois, que, dans l'hypothèse où le repos journalier visé à l'article 8, paragraphe 2, est pris en deux ou trois périodes séparées au cours de la période de 24 heures, une interruption de la conduite d'au moins une heure peut être considérée comme repos au sens de l'article 1er, paragraphe 5. On trouve également des éléments utiles à l'interprétation sollicitée par le juge à l'article 15, paragraphe 3, du règlement n° 3821/85, qui prévoit l'obligation pour les conducteurs d'enregistrer séparément sur le tachygraphe: a) le temps de conduite; b) tous les autres temps de travail; c) le temps de disponibilité, à savoir les périodes durant lesquelles les conducteurs doivent rester à leur poste de travail pour répondre à des appels éventuels afin d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux, ainsi que les périodes passées à côté du conducteur ou dans une couchette pendant la marche du véhicule, et d) les interruptions de conduite et les périodes de repos journalier. Or, compte tenu de ce que, en vertu du paragraphe 4 de ce même article, les États membres peuvent permettre, pour les véhicules immatriculés sur leur territoire, l'enregistrement conjoint des temps sous b) et c), et de ce que, d'autre part, certains des temps compris sous la dénomination « disponibilité » ne peuvent être considérés comme « repos » au sens de l'article 8, paragraphe 7, du règlement n° 3820/85, il est évident, au vu de l'économie de la disposition, que toutes les activités indiquées sous a), b) et c) font partie de la durée du travail. Le fait qu'un enregistrement conjoint des interruptions de conduite et des périodes de repos journalier soit prévu ne contredit d'ailleurs pas cette affirmation. C'est en effet la durée de la pause (inférieure ou non à une heure) et l'organisation globale de la journée du conducteur (repos pris en une période unique ou en plusieurs périodes) qui permettront d'établir si une période déterminée fait partie du temps de travail (en tant que simple interruption de la conduite) ou du repos journalier.

6. On peut parvenir à ce résultat également en appliquant aux différentes catégories d'activités énoncées à l'article 15, paragraphe 3, la définition générale du temps de travail déduite de celle de repos: en effet, dans tous les cas énoncés, le conducteur ne peut pas disposer librement de son temps; ainsi se trouve confirmé le caractère adéquat de la définition proposée.

7. La notion de « fin de la période de travail journalière » doit donc, comme conséquence logique de ce qui précède, être interprétée comme se référant au moment auquel le conducteur recommence à disposer librement de son temps, ce qui coïncide avec le début d'un repos journalier ou hebdomadaire. Au cas où le repos est pris en deux ou trois périodes séparées au sens de l'article 8, paragraphe 1, deuxième alinéa, du règlement n° 3820/85, on doit au contraire se référer au moment auquel commence la dernière partie du temps de repos pour le jour considéré.

3 — L'article 7, paragraphe 5, se borne en fait à répéter ce qui est déjà une évidence sur la base de la définition du repos contenue à l'article 1er, à savoir que, devant être de 45 minutes et pouvant éventuellement être remplacées par des interruptions d'au moins 15 minutes chacune, intercalées dans la période de conduite ou immédiatement après cette période, les interruptions de conduite prescrites par l'article 7, paragraphes 1 et 2, n'ont normalement pas une durée correspondant à la durée minimale du repos.

8. Si nous examinons à présent la deuxième question soumise par le juge de renvoi, relative à l'interprétation du terme « jour » utilisé à l'article 15, paragraphe 2, du règlement n° 3821/85, on constate que cette question ne diffère pas substantiellement de celle soulevée dans le cadre de l'affaire C-313/92, Van Swieten, dans laquelle nous présentons nos conclusions ce jour même, ayant pour objet l'interprétation de l'expression « dans chaque période de 24 heures » figurant à l'article 8, paragraphe 1, du règlement n° 3820/85. Considération prise, en effet, du rapport fonctionnel étroit existant entre les deux règlements, en vertu duquel les dispositions du premier tendent à garantir une exécution efficace à celles du second, le terme « jour », employé dans le règlement n° 3821/85 pour préciser dans le temps l'obligation du conducteur d'utiliser les feuilles d'enregistrement, renvoie nécessairement aux obligations substantielles (sur le respect des interruptions minimales de conduite et des périodes minimales de repos) imposées au conducteur par le règlement n° 3820/85.

Or, une interprétation textuelle, systématique et téléologique des dispositions en cause permet de conclure que par « jour » on doit entendre une période de 24 heures dont le point de départ n'est pas fixé à l'avance, mais commence à la fin de la période de repos (journalier ou hebdomadaire) précédente (début flexible).

Nous nous permettons à cet égard de renvoyer aux argumentations développées dans nos conclusions dans l'affaire C-313/92.

9. La solution d'interprétation proposée est d'autre part la seule qui soit conforme aux objectifs du règlement. Si on accueillait la thèse qui interprète le terme « jour » comme se référant à des périodes fixes et successives de 24 heures, cela pourrait permettre à un conducteur — comme on l'a montré dans l'affaire C-313/92 —, par le biais de la concentration des temps de repos dans la première partie et à la fin de deux périodes successives de 24 heures, de conduire même pendant dix heures ou plus, sans effectuer aucune pause. Ce résultat apparaît évidemment incompatible avec les objectifs d'améliorer les conditions de travail des conducteurs et la sécurité routière. L'importance particulière de ces objectifs a été constamment réitérée par la Cour, tant lorsque le règlement (CEE) n° 543/69 [4], qui a précédé le règlement n° 3820/85, était en vigueur, que par rapport au règlement actuellement en vigueur [5].

10. C'est donc à la lumière de ces objectifs qu'il convient de lire l'ensemble des dispositions qui fixent les périodes maximales de conduite (et, plus généralement, de travail) et la durée minimale des interruptions de conduite et des périodes de repos [6]: quel que

4 — Du Conseil, du 25 mars 1969, concernant l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le secteur des transports sur route (JO L 77, p. 49). Une version codifiée du règlement précité, à la lumière des modifications ultérieures, a été publiée au JO 1979, C 73, p. 1.

5 — Voir, à cet égard, les arrêts des 18 février 1975, Cagnon et Taquet (69/74, Rec. p. 171, points 7 et 8), 25 janvier 1977, Derycke (65/76, Rec. p. 29, points 15 à 17), 6 décembre 1979, Nehlsen (47/79, Rec. p. 3639, points 5 et 6), 11 juillet 1984, Scott (133/83, Rec. p. 2863, point 16), 28 mars 1985, Hackett (91/84 et 92/84, Rec. p. 1139, points 15 et 16), 13 décembre 1991, Nijs (C-158/90, Rec. p. I-6035, point 11), et 25 juin 1992, British Gas (C-116/91, Rec. p. I-4071, points 18 à 20).

6 — Voir les conclusions de l'avocat général M. Van Gerven dans l'affaire C-116/92, actuellement pendante devant la Cour, qui pose la question de l'interprétation de l'article 7, paragraphes 1 et 2, du règlement n° 3820/85, relatif à la durée maximale des périodes de conduite et des interruptions de conduite.

soit, donc, le moment auquel on effectue le contrôle, ces limites doivent être respectées pour chaque période de 24 heures.

11. Cela dit, l'obligation imposée aux conducteurs par l'article 15, paragraphe 2, du règlement n° 3821/85 d'utiliser les « feuilles d'enregistrement chaque jour où ils conduisent, dès le moment où ils prennent en charge le véhicule » doit évidemment être lue à la lumière de la notion de « jour », telle que précisée, et en tenant compte du caractère fonctionnel de l'obligation en question, destinée à assurer le respect des dispositions prévues par le règlement n° 3820/85. Une feuille d'enregistrement distincte devra par conséquent être utilisée pour chaque période de 24 heures suivant la fin d'une période de repos journalier ou hebdomadaire, et qui court donc à partir du moment où, dans le courant de la journée, le conducteur assume la responsabilité d'un véhicule.

12. Nous suggérons, dès lors, à la Cour de répondre comme suit aux questions posées par le juge de renvoi:

« 1) L'expression 'période de travail' figurant à l'article 15, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil doit être interprétée en ce sens qu'elle vise toute période durant laquelle le conducteur ne peut pas disposer librement de son temps, y compris les interruptions de conduite observées aux termes de l'article 7 du règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil.

2) Par 'fin de la période de travail journalière' au sens de l'article 15, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil il y a lieu d'entendre le moment auquel le conducteur commence le temps de repos journalier ou hebdomadaire ou, pour le cas où le temps de repos journalier est pris sur des périodes séparées, le moment auquel le conducteur commence la dernière partie du temps de repos pour le jour considéré.

3) Le terme 'jour' figurant à l'article 15, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil doit être interprété comme visant une période de 24 heures commençant à la fin de la précédente période de repos journalier ou hebdomadaire. »