L'exception du paragraphe 2, sous c), de l'article 14 bis précité ne saurait être étendue à des opérations de transport qui, soit en raison de la taille inhabituelle de l'exploitation agricole concernée, soit en raison du groupage de la production de plusieurs exploitations, rendent nécessaire le recours à des marchés plus éloignés que le marché le plus proche, desservant normalement les exploitations de la région.

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL M. PIETER VERLOREN VAN THEMAAT

présentées le 12 février 1985*

Monsieur le Président,
Messieurs les Juges,

1. Introduction

Les rôles principaux dans les deux affaires jointes qui figurent à l'ordre du jour d'aujourd'hui sont joués par un marchand de moutons, qui est également propriétaire d'un abattoir et d'une exploitation agricole (Hackett Ltd), et par un éleveur de porcs (Dovey). La question qui se pose est de savoir si, lors du transport de moutons dans un cas et de porcs dans l'autre, vers un marché situé respectivement à environ 150 et 95 miles de leur exploitation, ces deux acteurs principaux sont obligés ou non d'utiliser l'appareil prescrit dans le règlement n° 1463/70 du Conseil (JO L 164, 1970, p. 1) en vue du contrôle du respect des temps de conduite et de repos fixés dans le règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil (JO L 77, 1969, p. 49), tel qu'il a été modifié par les règlements (CEE) n° 515/72 (JO L 67, 1972, p. 11) et n° 2827/77 (JO L 334, 1977, p. 1). La réponse à cette question dépend de l'interprétation de l'article 14 bis, paragraphe 2, sous c), du règlement (CEE) n° 543/69, tel qu'il a été modifié entre-temps. Cette partie d'article autorise les États membres à acorder, après consultation de la Commission, des dérogations au règlement précité, entre autres pour le « transport d'animaux vivants depuis l'exploitation agricole jusqu'aux marchés locaux et vice versa ». Le règlement (CEE) n° 1463/70, concernant l'introduction d'un appareil de contrôle dans le domaine des transports par route (le tachygraphe), prévoit en son article 3, paragraphe 2, une possibilité de dérogation similaire. La législation britannique a fait usage de ces possibilités, mais ces prescriptions nationales ne présentent pas une importance directe pour la présente procédure. Le juge de renvoi vous a, en effet, posé exclusivement des questions relatives à la signification dudit article 14 bis, paragraphe 2, sous c), du règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil, tel qu'il a été modifié par le règlement (CEE) n° 2827/77 du Conseil.

Ces questions se lisent comme suit:

« Au sens de l'article 14 bis, paragraphe 2, sous c), du règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil, tel que modifié par le règlement (CEE) n° 2827/77 du Conseil, un 'marché local' est-il:

* Traduit du néerlandais.

1) un marché (quel que soit son type) situé à distance raisonnable de l'exploitation agricole en cause

ou

2) un marché (quel que soit son type) situé à distance raisonnable de l'exploitation agricole, eu égard à la configuration géographique locale

ou

3) un marché situé à distance raisonnable de l'exploitation agricole en cause (et/ou situé à distance raisonnable, eu égard à la configuration géographique locale), compte tenu de la sorte ou de la race des animaux en cause achetés ou vendus sur ce marché et, dans l'affirmative, à partir de quelle distance (éventuellement) un tel marché cesse-t-il d'être 'local'

ou

4) un marché situé à distance raisonnable de l'exploitation agricole en cause (et/ou situé à distance raisonnable, eu égard à la configuration géographique locale), sur lequel il est possible d'acheter ou de vendre la sorte ou la race des animaux en cause à des conditions commercialement avantageuses, eu égard à la quantité d'animaux concernés et, dans l'affirmative:

   a) comment faut-il interpréter, dans ce contexte, le terme 'avantageux'

   et

   b) à partir de quelle distance (éventuellement) un tel marché cesse-t-il d'être 'local'

ou

5) un marché situé à une distance de quatre heures de conduite (ou le maximum d'heures de conduite autorisées sans repos, en vertu de la législation en vigueur à l'époque considérée) depuis l'exploitation agricole dont proviennent les animaux? »

Tant ces questions elles-mêmes que les observations présentées à leur sujet par les acteurs principaux, par la Commission et par le gouvernement du Royaume-Uni, telles qu'elles ont encore été développées et précisées à l'audience, montrent qu'en théorie beaucoup de réponses à la question d'interprétation posée sont pensables. L'accent principal peut être mis, à cette occasion, sur les circonstances géographiques locales, sur le texte et les objectifs sociaux et autres du « règlement sur les temps de conduite et de repos » ou, précisément, sur les intérêts commerciaux des exploitants agricoles concernés. Ceux-ci (notamment lorsque leur demande ou leur offre concerne, comme en l'espèce, de grands nombres d'animaux vivants) achèteront ou vendront naturellement de préférence sur un marché sur lequel l'offre ou la demande sont respectivement telles que les prix sont aussi bas que possible à l'achat et aussi élevés que possible à la vente. C'est pour cette raison que le premier acteur principal, à savoir le marchand de moutons, traverse régulièrement en camion la moitié de l'Angleterre en direction du nord, parce que c'est seulement là, à 150 miles de son exploitation agricole et de son abattoir, qu'il trouve un marché avec des offres de moutons en nombre suffisamment élevé. Sur des marchés de bestiaux situés plus près, il ne peut pas obtenir le nombre nécessaire de moutons (300 à 400) de la qualité souhaitée. D'autre part, le second acteur principal, à savoir Dovey, ne peut pas écouler son offre hebdomadaire d'environ 60 porcs (provenant en partie de son frère et aussi parfois d'autres éleveurs de porcs de l'endroit) sur les marchés les plus proches de Salisbury et de Winchester, du moins pas sans faire chuter les prix sur ces marchés. C'est pourquoi il vend ses porcs (et ceux de son frère) sur le marché de Banbury situé à 95 miles à l'ouest de son exploitation agricole

(à environ deux heures de route, selon ses dires). Il est clair qu'en raison de leurs intérêts commerciaux, les deux acteurs principaux sont partisans d'une interprétation large de la disposition dérogatoire en cause. Le juge qui a statué en premier ressort a d'ailleurs montré de la compréhension pour cette approche commerciale de la notion de « marché local » et il a acquitté les acteurs principaux. Pour l'éleveur de porcs, il a, toutefois, tenu compte également du fait que la durée maximale du temps de conduite (sans repos) prévue dans le règlement n'avait pas été dépassée. Il vaut du reste la peine de remarquer que les deux camions étaient équipés de l'appareil de contrôle prescrit, mais que celui-ci n'était pas utilisé. C'est après les appels interjetés à l'instigation du ministère des Transports que le juge de renvoi a posé à la Cour les questions reproduites ci-dessus.

2. Réponse aux questions

2.1. *Nature des activités en cause*

Comme la Cour l'a déjà laissé entendre dans les questions qu'elle a posées aux parties, la réponse aux questions déférées par le juge de renvoi devra également être basée sur la portée de la disposition dérogatoire en cause. Dans le cas de l'acteur principal Hackett, son exploitation agricole ne joue qu'un rôle tout à fait subordonné dans le cadre de ses activités. Après qu'il a acheté les moutons à une grande distance de son exploitation et les a transportés vers celle-ci, ces moutons n'y restent que pendant quelques jours, avant d'être transportés vers l'abattoir qui lui appartient. L'autre acteur principal transporte hebdomadairement non seulement ses propres porcs mais également un nombre plus élevé de porcs appartenant à son frère et parfois même des porcs de tiers. Dans cette mesure, il est davantage un transporteur professionnel, plutôt qu'un éleveur qui transporterait seulement ses propres produits de l'exploitation agricole jusqu'au marché. Ces groupes de porcs sont, en outre, produits en un si grand nombre que (comme pour les achats du premier acteur principal) les activités de transport litigieuses ne peuvent plus être dirigées exclusivement vers un « marché local » au sens usuel de cette expression. La question, que vous avez posée aux parties, de savoir si ces activités correspondent typiquement au genre de transport auquel la disposition dérogatoire se rapporte, nous paraît dès lors avoir effectivement une grande importance pour la réponse à donner aux questions qui vous sont soumises. Si cette question devait recevoir une réponse affirmative, celle-ci devrait assurément être considérée comme un argument de poids à l'appui du plaidoyer des acteurs principaux en faveur d'une interprétation large de la notion de « marché local ». La disposition dérogatoire devrait alors être interprétée d'une manière extensive au point de considérer comme marché local le marché le plus proche sur lequel les espèces d'animaux vivants en cause peuvent, selon le cas, être achetées ou vendues dans les quantités concernées, avec succès et sans perturber de justes rapports de prix.

En ce qui concerne cette question de la Cour, toutes les parties ont été d'accord pour dire, pour commencer, que le texte de la disposition dérogatoire s'applique indistinctement au transport au moyen d'un véhicule propre de l'exploitant agricole et au transport par un tiers. En plus du texte de la disposition dérogatoire litigieuse, le représentant du Royaume-Uni s'est prévalu à ce sujet du texte, identique à cet égard, de l'article 14 bis, paragraphe 3, sous b), du règlement qui, pour le transport de lait de la ferme à la laiterie, vise également, de toute évidence, le transport par des tiers (ce qui est assurément le cas normal dans ce domaine). Ensuite, l'ampleur des transactions ne devrait pas, de l'avis des représentants du Royaume-Uni et de la Commission, avoir une influence décisive sur l'interpréta-

tion de la notion de « marché local ». Sur ce point, le représentant de l'éleveur de porcs a, toutefois, soutenu à l'audience l'opinion contraire. Il a basé celle-ci, notamment, sur l'importance d'un transport rapide d'animaux vivants (facteur sanitaire) et sur l'importance du groupe de personnes concerné par la dérogation (qui joue un rôle décisif pour beaucoup de dérogations et qui, en ce qui concerne les intérêts des agriculteurs, a, d'une manière générale, une grande influence, à son avis, dans la politique communautaire). L'activité de l'éleveur de porcs était une activité normale d'exploitant agricole et si la dérogation a été prévue dans l'intérêt de ces exploitants, la notion de marché local doit donc être interprétée, conformément à leur intérêt, d'une manière assez large pour comprendre par là le marché le plus proche où les nombres concernés de porcs peuvent être vendus sans perturber le marché. Un troisième argument possible à l'appui de son point de vue a été déduit par le représentant de l'éleveur de porcs de la circonstance que les activités de transport de ce dernier ne sont pas en contradiction avec le but du règlement, qui est de s'opposer à de longues durées de conduite sans interruption. S'agissant d'un temps de conduite de deux heures pour se rendre au marché, d'une présence sur celui-ci pendant quelques heures et d'un temps de conduite de deux heures pour effectuer le chemin du retour, son client restait nettement en deçà de la durée de conduite maximale fixée. Compte tenu de l'influence qu'il supposait être exercée par les exploitants agricoles en tant que groupe de pression à l'intérieur de la Communauté, il a toutefois estimé finalement que la raison de la dérogation résidait probablement surtout dans l'intérêt des exploitants concernés. Également dans le passé (il y a 50, 60 ou même 100 ans), les marchés situés à une distance considérable auraient du reste déjà été considérés comme des « marchés locaux ». Le fait que le Conseil n'a pas entendu établir en l'espèce un critère de distance découlerait également de la circonstance que, contrairement à ce qui a été fait dans certaines autres dispositions dérogatoires, il n'a pas inscrit dans la disposition dérogatoire litigieuse de critère concret de distance. Chaque cas concret devrait, par conséquent, être apprécié par les juges locaux en fonction de ses mérites propres et en tenant compte des usages en la matière sur un territoire géographique déterminé. Il faudrait considérer comme marché local ce que le juge compétent regarde comme tel, eu égard à sa connaissance des circonstances locales.

La Commission a précisé à l'audience le point de vue défendu par elle et par le Royaume-Uni, selon lequel des considérations commerciales ne doivent pas prévaloir lors de la définition de la notion de « marché local ». Accepter son point de vue n'aurait nullement pour conséquence, contrairement à ce que prétendent les acteurs principaux, que ceux-ci n'auraient plus accès aux marchés les plus intéressants d'un point de vue commercial. Son opinion impliquerait uniquement qu'ils utilisent effectivement le tachygraphe présent dans leur camion et, d'une manière plus générale, qu'ils respectent les prescriptions sociales. Cela ne pourrait pas être considéré comme une charge injuste. D'après la Commission, un marché local ne perd du reste pas son caractère de « marché » lorsque, par suite d'un grand arrivage, les prix baissent un jour de marché déterminé. Pareillement, la fréquence avec laquelle un exploitant agricole se rend à un marché lointain déterminé ne serait pas non plus suffisante pour lui donner le caractère d'un marché « local ».

En ce qui concerne la question posée par la Cour, la Commission a estimé que d'après sa genèse, la disposition dérogatoire ne comporte pas de restriction en ce qui concerne le champ d'application personnel. Tant des transporteurs agissant pour leur propre compte que des transporteurs professionnels, ainsi que des marchands de bestiaux, et donc pas seulement de petits exploitants agricoles, pourraient se prévaloir

de la disposition. Tout comme le représentant du Royaume-Uni, la Commission a toutefois douté que le marchand de moutons puisse effectivement être considéré en l'espèce comme transportant des animaux vivants vers une exploitation agricole, dès lors que cette exploitation servait seulement de lieu d'un bref transit entre le marché et l'abattoir. Sur la base de votre jurisprudence (affaires 85/77, Rec. 1978, p. 527, et 139/77, Rec. 1978, p. 1317), la Commission, a du reste, conclu que de grands entrepreneurs comme ceux dont il s'agit ici peuvent être considérés comme des producteurs agricoles ayant une exploitation au sens visé dans la disposition dérogatoire. En ce qui concerne les raisons de cette disposition dérogatoire, la Commission a exprimé l'avis qu'elles ne résidaient pas dans les intérêts d'un groupe déterminé, mais dans la circonstance que le transport vers et à partir d'un marché réellement local ne saurait normalement être l'occasion d'une infraction à la réglementation sur les temps de conduite et les temps de repos.

2.2. *Les questions du juge de renvoi*

Les questions que le juge de renvoi a soumises à la Cour et que nous avons déjà citées précédemment apparaissent à première vue comme un questionnaire du type « à choix multiple », puisque la Cour est invitée à désigner une des options indiquées comme étant la réponse exacte. Nous pensons toutefois que cette première impression n'est pas correcte et qu'une autre interprétation des questions, qui exigerait une réponse séparée de votre part à chacune des options proposées, ne correspondrait pas non plus à l'intention du juge de renvoi. Une interprétation raisonnable des questions à la lumière du but de l'article 177 du traité CEE nous semble plutôt être que, par la forme dans laquelle il les a posées, le juge de renvoi a voulu indiquer les aspects les plus importants du problème central, tels qu'ils sont apparus au cours de la discussion, afin d'obtenir ainsi de la Cour une réponse suffisamment claire pour la solution des problèmes concrets.

Contrairement à la démarche des parties durant la procédure, nous n'examinerons donc pas en détail chacune des options possibles signalées par le juge de renvoi. Nous ne le ferons pas non plus parce que aucune de ces options ne comporte, à notre avis, de réponse réellement satisfaisante.

La cinquième option, c'est-à-dire celle qui a évidemment été choisie par Dovey (la durée de conduite maximale sans interruption), a été rejetée à juste titre, selon nous, par la Commission et par le Royaume-Uni. Elle n'a rien à voir, comme telle, avec la notion de « marché local » et pourrait même, le cas échéant, provoquer une course de vitesse incompatible avec la sécurité du transport, qui est un des buts du règlement. Il est dès lors compréhensible que l'autre acteur principal, qui doit parcourir des distances beaucoup plus grandes, n'ait pas proposé de réponse allant dans ce sens et semble plutôt songer à une réponse se situant dans la ligne de l'option n° 4, pour autant qu'elle soit précisée de manière à couvrir son cas. Nous reviendrons sur cette option plus tard.

Ensuite, il nous semble évident que les options n^{os} 1 et 2 non plus ne comportent en aucun cas de réponse sensée aux questions posées. Un marché de légumes, de fruits et de fleurs, par exemple, ou d'articles ménagers, qui ne possède pas d'infrastructure pour le commerce des moutons, de porcs ou de bétail en général, ne pourra raisonnablement pas être considéré comme un marché entrant en ligne de compte dans le cas qui nous occupe.

Les options n^{os} 3 et 4, en revanche, indiquent clairement les problèmes auxquels le juge de renvoi, tout comme la Cour, sont confrontés en l'espèce:

1) Dans quelle mesure faut-il tenir compte de la configuration géographique locale?

2) Dans quelle mesure faut-il tenir compte de l'espèce et de la race des animaux vivants qui sont achetés ou vendus (régulièrement) sur le marché en cause?

3) Dans quelle mesure faut-il tenir compte également du nombre des animaux commercialisés sur ce marché?

4) Quel rôle doit jouer, dans ces deux options, la distance entre l'exploitation agricole et le marché en tant que limite lors de la définition de la notion de « marché local »?

En ce qui concerne le premier problème, nous sommes, comme toutes les parties, d'avis qu'il faut tenir compte de la configuration géographique locale (entre autres de la densité de population, de l'implantation des exploitations agricoles et des marchés disponibles dans les environs).

En ce qui concerne le deuxième problème, nous partageons, comme nous l'avons déjà dit, le point de vue de toutes les parties selon lequel une interprétation raisonnable de la disposition dérogatoire exige que puisse être considéré comme marché local uniquement un marché où les espèces concernées d'animaux vivants sont commercialisées régulièrement. Lors de l'audience, la Commission a pertinemment, selon nous, complété et simultanément précisé ce critère en disant qu'il faut qu'il existe aussi, sur le marché en question, une infrastructure adéquate pour une commercialisation régulière.

En ce qui concerne le troisième problème, les opinions des parties commencent, par contre, à diverger. *Hackett* estime qu'il faut considérer comme marché local « un marché permanent ou à jour donné, le plus proche de l'exploitation agricole, et sur lequel l'espèce ou la race animale de la qualité et du poids désirés peuvent être achetées ou vendues en quantité voulue ». Le gouvernement du *Royaume-Uni*, pour sa part, estime que dans une pareille interprétation (qui se rattache à l'option n° 4 indiquée par le juge de renvoi), le mot « local » reste trop à l'arrière-plan. A son avis, le marché ne peut pas être trop éloigné de l'exploitation agricole pour être encore considéré comme « local ». Comme il faut tenir compte également de la configuration géographique de la région, des facilités de communication, de la densité de population et de la situation des exploitations agricoles et des marchés, il estime manifestement qu'une réponse très précise aux questions posées n'est pas possible. Quant à l'importance du nombre des animaux à commercialiser, il a traité cet aspect lors de l'audience en disant simplement que le fait de tenir compte de grands nombres trouvera automatiquement une limite dans l'exigence selon laquelle le marché concerné doit présenter un caractère « local » dans une signification de ce terme qui soit encore acceptable linguistiquement. Ainsi que nous l'avons déjà dit, le gouvernement du Royaume-Uni n'a, toutefois, pas été en mesure de formuler des critères très précis pour cette notion. Dans cette mesure, il ne semblait pas très éloigné de la suggestion, mentionnée tout à l'heure, faite par le représentant de *Dovey*, qui a proposé de laisser le soin d'effectuer cette précision au juge compétent de l'endroit.

En réponse à une question posée par nous-même à propos de ce troisième problème, la *Commission* a précisé à l'audience que le nombre des animaux à commercialiser ne doit *pas* jouer de rôle pour préciser la notion de « marché local ».

En ce qui concerne le quatrième problème, à savoir l'utilisation d'un critère de distance, toutes les parties ont été d'accord pour dire qu'il n'est pas possible de prévoir une distance maximale fixée avec précision. La Commission a également fait remarquer judicieusement sous ce rapport que, contrairement à l'article 14 bis, paragraphe 1, et à l'article 5, paragraphe 7, la disposition déro-

gatoire litigieuse ne comporte pas de critère de distance. Dans certaines situations géographiques, un tel critère serait du reste déraisonnable. La Commission estime cependant que la limite mentionnée dans les articles précités (un rayon de 50 km) pourrait être prise en considération en ce sens que tous les marchés situés dans ce périmètre pourraient automatiquement être considérés comme des « marchés locaux ». Dans les autres prescriptions citées, le législateur communautaire a, en effet, fait apparaître que, pour les transports à l'intérieur de cette zone, il n'existe guère de risque que la durée de conduite maximale soit dépassée. Lorsque le choix se porte sur un marché situé en dehors de ce secteur, il doit être justifié, de l'avis de la Commission, par le fait qu'il n'existe pas de marché plus proche ou par d'autres motifs valables. Des considérations commerciales (se rapportant notamment au nombre d'animaux à commercialiser) ou le critère de la durée maximale de conduite sans interruption ne doivent toutefois pas être pris en considération à cet égard. Lors de l'audience, la Commission a précisé son point de vue à ce sujet en disant qu'en dehors du rayon de 50 km, seul entre en ligne de compte le marché le plus proche répondant au critère précité d'un lieu de commercialisation régulière des espèces animales concernées et possédant l'infrastructure adéquate à cette fin. Ce point de vue semble être un peu plus large que celui du gouvernement du Royaume-Uni en ce sens que, même alors, ce gouvernement, tenant compte de toutes les circonstances citées par lui, veut appliquer comme limite le fait que ce marché le plus proche ne peut pas dénaturer la notion de « marché local ».

3. Conclusion

Nos considérations qui précèdent nous amènent à conclure que votre réponse doit notamment prendre en considération les objectifs — énoncés expressément ou non dans les considérants — du règlement concerné (protection sociale des chauffeurs, sauvegarde de la sécurité routière, empêchement de distorsions de concurrence), la sécurité juridique souhaitée, les circonstances géographiques très différentes dans les domaines cités par les parties (ce qui empêche une application tout à fait uniforme de la disposition dans tous les États membres), les espèces d'animaux à commercialiser et la signification usuelle de la notion de « marché local » (qui peut être précisée également sur la base d'autres dispositions dérogatoires). Ensemble avec la Commission et le Royaume-Uni, nous sommes en outre d'avis que ni la durée de conduite sans interruption ni des intérêts commerciaux de l'exploitant agricole concerné (liés notamment aux nombres des animaux à commercialiser) ne doivent jouer un rôle décisif dans votre réponse: sur la base des explications fournies par la Commission à l'audience, les intérêts commerciaux ne doivent pas non plus jouer de rôle parce qu'il peut être attendu sans difficulté des exploitants agricoles qui veulent transporter régulièrement, comme en l'espèce, de très grands nombres d'animaux qu'ils installent et utilisent un tachygraphe dans leur moyen de transport. Il est, du reste, significatif de constater à cet égard que, dans les deux cas qui sont à l'origine du litige, les camions utilisés étaient effectivement, comme nous l'avons déjà dit, équipés d'un tachygraphe, mais que celui-ci n'avait pas été utilisé pour les transports litigieux effectués sur une grande distance.

En outre, nous pensons que, dans le cas d'une bonne définition de la notion de base de « marché local », comme celle suggérée par la Commission, il n'est pas nécessaire de reconnaître aux autorités de contrôle et aux juges compétents une marge d'appréciation aussi large que celle proposée par le gouvernement du Royaume-Uni et encore davantage par l'éleveur de porcs Dovey. D'autre

part, nous pensons, en accord avec la Commission, que l'objection soulevée par le Royaume-Uni, à savoir que le marché local le plus proche se trouvera néanmoins alors (mais seulement dans des circonstances très exceptionnelles, à notre avis) à une distance relativement grande de l'exploitation agricole, devra être admise. Si, en raison du nombre peut-être réduit des marchés disponibles pour certaines espèces animales (par exemple pour les chevaux) ou dans certains États membres, la Cour voulait malgré tout prévoir sous cet angle une limite maximale, nous vous suggérerions une distance maximale absolue de 150 km par la route. Dans ce cas non plus, la durée maximale de conduite admissible sans interruption ne sera pas, normalement, dépassée.

Sur la base de ces considérations, nous vous proposons de donner aux questions posées par le juge de renvoi la réponse suivante:

« Comme 'marché local' au sens de l'article 14 bis, paragraphe 2, sous c), du règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil, tel qu'il a été modifié par le règlement (CEE) n° 2827/77 du Conseil, il y a lieu de considérer:

tout marché situé dans un rayon de 50 km à partir de l'exploitation agricole concernée ou, si dans ce rayon ne se trouve aucun marché où se vendent régulièrement (au moins une fois par semaine) des animaux de l'espèce ou de la race en cause et où il existe une infrastructure adéquate à cette fin, le marché le plus proche répondant aux conditions précitées » (avec cet ajout éventuel: « pour autant que celui-ci ne soit pas distant de l'exploitation agricole concernée de plus de 150 km par la route »).