

ARRÊT DE LA COUR (quatrième chambre)
28 mars 1985*

Dans les affaires jointes 91 et 92/84,

ayant pour objet des demandes adressées à la Cour, en application de l'article 177 du traité CEE, par la High Court of Justice, Queen's Bench Division, Divisional Court, et tendant à obtenir, dans les litiges pendant devant cette juridiction entre, d'une part,

Director of Public Prosecutions

et

Sidney Hackett Limited et Roy Thomas Weston (affaire 91/84)

et, d'autre part,

Raymond C. Tetlow

et

Perman George Dovey (affaire 92/84),

une décision à titre préjudiciel sur l'interprétation de l'article 14 bis, paragraphe 2, sous c), du règlement n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, tel que modifié par le règlement n° 2827/77 du Conseil, du 12 décembre 1977,

LA COUR (quatrième chambre),

composée de MM. Mackenzie Stuart, président, G. Bosco, président de chambre, P. Pescatore, T. Koopmans et K. Bahlmann, juges,

avocat général: M. P. VerLoren van Themaat
greffier: M. H. A. Rühl, administrateur principal

**

rend le présent

* Langue de procédure: l'anglais.

** considérant les observations présentées:

- pour la défenderesse Hackett, par M^{cs} Johnstone, Sharp et Walker,
- pour la défenderesse Dovey, dans la procédure écrite par M^c Abels et à la procédure orale par M^c A. H. Caplan,
- pour le gouvernement britannique, dans la procédure écrite par M^mc G. Dagtoglou, en qualité d'agent, et à la procédure orale par M. P. Vallance, barrister,
- pour la Commission des Communautés européennes, par M. G. L. Close, en qualité d'agent, l'avocat général entendu en ses conclusions à l'audience du 12 février 1985,

ARRÊT

(Partie « En fait » non reproduite)

En droit

- 1 Par deux ordonnances, de contenu identique, du 21 février 1984, parvenues à la Cour le 2 avril suivant, la High Court of Justice, Queen's Bench Division, Divisional Court, a posé, en vertu de l'article 177 du traité CEE, une question préjudicielle relative à l'interprétation de l'article 14 bis du règlement n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (JO L 77, p. 49), tel que modifié par les règlements du Conseil n° 515/72, du 28 février 1972 (JO L 67, p. 11) et n° 2827/77, du 12 décembre 1977 (JO L 334, p. 1), et, en particulier, de l'expression « marché local » figurant dans cette disposition.
- 2 Cette question a été soulevée dans le cadre de poursuites pénales contre deux exploitants agricoles et un conducteur en raison de la non-utilisation du tachygraphe lors du transport d'animaux à destination ou en provenance des exploitations agricoles respectives.
- 3 Il résulte du dossier que, dans l'affaire 91/84, il s'agit d'une société, la Sidney Hackett Ltd, qui gère une exploitation agricole à Radcliffe-on-Trent et un abattoir à Daybrook, Nottinghamshire, et qui achète des moutons sur différents marchés du Royaume-Uni, où elle trouve les animaux au nombre (300 à 400 têtes) et au poids requis. Les animaux sont rassemblés à la ferme et livrés, après un ou deux jours, à l'abattoir.
- 4 Le marché de bétail le plus proche de l'exploitation se trouve à Nottingham, à une distance d'à peu près 8 miles, mais la société n'y trouvant pas, en nombre et en qualité, les moutons dont elle a besoin, elle s'approvisionne aux marchés de Hexham et de Penrith, au nord de l'Angleterre, ces marchés se trouvant à une distance d'à peu près 150 miles de Nottingham.

- 5 A l'occasion de l'accident d'un camion avec remorque de la société, conduit par M. Weston, dans le comté de Durham, il a été constaté que le camion était chargé de moutons achetés au marché de Hexham et la remorque chargée de moutons achetés au marché de Penrith. Le véhicule était muni d'un tachygraphe, mais celui-ci n'avait pas été utilisé pour le transport en question. Il est apparu que la société avait donné instruction au chauffeur de ne pas brancher le tachygraphe lorsque le véhicule était utilisé pour le transport d'animaux d'un marché jusqu'à l'exploitation. En revanche, le conducteur était en possession d'un journal de bord, qui contenait le compte rendu manuscrit de son voyage du jour en question.
- 6 Poursuivie, en première instance, devant la Magistrates Court siégeant à Bishop-Auckland, la Sidney Hackett Ltd et M. Weston ont été acquittés, les Justices de la Magistrates Court considérant qu'il s'agissait d'un transport à partir d'un « marché local » exempté de l'obligation d'utilisation du tachygraphe. Le Director of Public Prosecutions a interjeté appel de cette décision devant la Queen's Bench Division.
- 7 Dans l'affaire 92/84, il s'agit d'un agriculteur, M. Dovey, établi à Sherfield-English, au sud de l'Angleterre, éleveur de porcs et propriétaire, à l'époque, d'un camion pour le transport de bétail, qui avait l'habitude d'aller vendre ses porcs, une fois par semaine, au marché de Banbury, au nord d'Oxford, distant d'à peu près 95 miles de sa ferme. En même temps, M. Dovey assurait le transport de porcs pour d'autres exploitants agricoles de la même localité. A l'occasion d'un contrôle, il a été relevé que le véhicule était muni d'un tachygraphe, mais qu'un disque de contrôle n'était pas inséré dans celui-ci. M. Dovey n'a pas tenu d'autre document au sujet du transport.
- 8 Poursuivi devant la Magistrates Court siégeant à Banbury, M. Dovey a reconnu qu'il y avait des marchés de porcs plus proches de son domicile, par exemple à Winchester et à Salisbury. Cependant, ces marchés seraient trop petits pour absorber le nombre de porcs qu'il désirait commercialiser, à savoir quelque 3 000 porcs par an, soit, en moyenne, 60 porcs par semaine.
- 9 Les Justices de la Magistrates Court ont relaxé le prévenu sur base de deux considérations: d'une part, selon leur opinion, ne peut être considéré comme « marché local » que le marché le plus proche où des biens déterminés peuvent être vendus

dans des conditions profitables; d'autre part, le temps de conduite nécessaire pour couvrir la distance au marché de Banbury n'a pas dépassé la période de conduite légale prise en considération par la loi. Le représentant du ministère des Transports, M. Tetlow, a interjeté appel de cette décision devant la Queen's Bench Division.

- 10 A la demande des parties appelantes, la Queen's Bench Division a posé à la Cour une question préjudicielle formulée sous forme de cinq alternatives, au sujet de l'interprétation de la notion de « marché local », telle qu'elle figure à l'article 14 bis du règlement n° 543/69, reprise par la législation nationale dans le cadre d'une exemption accordée en vertu du paragraphe 2, sous c), de l'article 14 bis. Cette question, identique pour les deux affaires, est libellée 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:

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?

Sur le fond

- 11 La société Hackett et M. Dovey considèrent que, par « marché local », il faut entendre le marché le plus proche sur lequel une exploitation agricole peut trouver un approvisionnement ou un débouché correspondant à ses besoins, dans des conditions économiquement profitables. On ne saurait donc prendre en considération l'existence éventuelle de marchés géographiquement plus proches lorsque ceux-ci sont trop restreints pour offrir, selon le cas, un approvisionnement ou un débouché régulier et suffisamment rémunérateur. Tant la société Hackett que M. Dovey attirent l'attention sur la gêne que constituerait l'utilisation du tachygraphe pour les transports d'animaux en raison de l'obligation de respecter les périodes de repos et, pour la société Hackett en particulier, en raison de l'obligation d'employer deux conducteurs au lieu d'un seul pour les longs trajets nécessités par la prise en charge et la délivrance des animaux.
- 12 Le gouvernement du Royaume-Uni expose que l'expression « marché local » implique l'idée qu'il doit s'agir de marchés raisonnablement proches. Toutefois, il conviendrait de tenir compte de la variabilité des conditions géographiques, de manière à ne pas désavantager les communautés agricoles situées dans des régions éloignées et difficilement accessibles, où on doit pouvoir considérer comme marchés locaux même des marchés situés à une distance plus ou moins considérable des exploitations. Par contre, la détermination du « marché local » ne devrait pas dépendre de la question de savoir si le transport est exécuté par l'exploitant agricole ou par un tiers. Il observe également que des considérations commerciales,

c'est-à-dire la possibilité d'acheter ou de vendre des animaux à des conditions avantageuses, compte tenu des quantités en cause, ne doivent pas intervenir dans la détermination de ce qui peut être considéré comme marché local. Dans les deux cas considérés, le gouvernement du Royaume-Uni estime que les distances couvertes ne permettent plus de parler de « marché local », au sens du règlement.

- 13 La Commission expose que, par « marché local », il faut entendre un marché raisonnablement proche de l'exploitation agricole, traitant régulièrement des animaux de l'espèce considérée et équipé à cet effet. A son avis, le critère le plus sûr, qui aurait, au surplus, l'avantage de pouvoir être observé uniformément dans l'ensemble de la Communauté, consisterait à appliquer par analogie la notion d'un « rayon de 50 km autour du lieu d'exploitation du véhicule », telle qu'elle figure au paragraphe 1 du texte de l'article 14 bis. La Commission est d'accord avec le gouvernement du Royaume-Uni pour dire que des considérations commerciales ne sont pas décisives pour déterminer la notion de « marché local ». Lorsqu'une exploitation agricole rechercherait, pour des raisons commerciales, un marché plus éloigné que le marché géographiquement le plus proche, le cadre géographique de l'accès aux marchés locaux serait dépassé. Dans ce cas, l'exploitant ou le marchand de bestiaux devrait prendre soin d'équiper son véhicule d'un tachygraphe et il devrait se conformer aux dispositions de la législation sociale prescrites par les règlements pertinents. La Commission considère que tant la société Hackett que M. Dovey entrent dans cette catégorie. La réglementation communautaire ne les empêcherait en aucune manière de rechercher les marchés les plus avantageux, mais ils devraient alors se conformer, comme tous les autres transporteurs, aux règles concernant l'utilisation du tachygraphe.
- 14 La question posée par la Queen's Bench Division doit être résolue en tenant compte à la fois de l'objectif du règlement n° 543/69 et de la place de l'article 14 bis dans le contexte de celui-ci.
- 15 Ainsi que la Cour l'a relevé dans son arrêt du 11 juillet 1984 (133/83, Regina/Scott et Rimmer, Rec. 1984, p. 2863), le règlement n° 543/69 poursuit la réalisation simultanée de trois objectifs, à savoir la protection sociale des conducteurs, l'amélioration de la sécurité routière et l'élimination des disparités de nature à fausser la concurrence dans le secteur des transports. C'est en vue de ces objectifs que le règlement n° 543/69 a généralisé l'emploi du tachygraphe dont l'utilisation

doit permettre de contrôler les temps de conduite et de repos ainsi que la vitesse des véhicules.

- 16 L'article 14 bis permet aux États membres d'apporter des dérogations à l'obligation d'utiliser le tachygraphe, en faveur de certains types de transport caractérisés soit par le rayon limité des prestations accomplies ou leur caractère discontinu, soit par la nature particulière des opérations de transport ou des véhicules utilisés. Il s'agit, en majeure partie, d'opérations très spécifiques pour lesquelles certaines activités, soit de caractère commercial, soit de caractère désintéressé, prévalent sur le transport proprement dit. Certaines parmi ces dérogations sont circonscrites de manière précise, alors que d'autres, comme celle en cause dans les litiges portés devant la Queen's Bench Division, exigent une délimitation concrète par le juge.
- 17 La disposition en cause dans les présentes affaires, à savoir le paragraphe 2, sous c), de l'article 14 bis, est libellée comme suit:
- « Les États membres peuvent, après consultation de la Commission, accorder des dérogations au présent règlement pour les transports et usages nationaux suivants:
- ...
- c) transport d'animaux vivants depuis l'exploitation agricole jusqu'aux marchés locaux et vice versa ... »
- 18 Pour déterminer la portée de cette dérogation, il convient de considérer que le texte du règlement établit une corrélation entre, d'une part, les marchés locaux et, d'autre part, l'exploitation agricole, sa production ou, selon le cas, ses besoins. Il en résulte que la portée de la notion « marchés locaux » ne peut pas être interprétée en elle-même, mais doit être déterminée en fonction du type de transport envisagé par le paragraphe 2, sous c), de l'article 14 bis, en ce sens qu'il s'agit du transfert d'animaux vivants depuis l'exploitation agricole jusqu'à un marché local, ou d'un tel marché vers l'exploitation agricole.
- 19 Dans le contexte des exceptions de l'article 14 bis, cette disposition ne peut viser autre chose que des transports de courte distance, exécutés dans l'intérêt d'exploit-

tations agricoles individuelles, et correspondant aux besoins normaux soit de l'approvisionnement de telles exploitations, soit de l'écoulement de leur production. Il est à préciser que, dans le même contexte, on ne peut comprendre par exploitations agricoles que des exploitations de taille normale et moyenne, telles qu'elles sont typiques de la région considérée. Par voie de conséquence, il faut considérer comme marché local, au sens du règlement, le marché le plus proche, compte tenu des conditions géographiques, qui offre un débouché ou, selon le cas, un approvisionnement adapté aux besoins d'unités de production ainsi caractérisées.

- 20 Contrairement à ce qui a été exposé par les intimés au principal, l'exception du paragraphe 2, sous c), de l'article 14 bis ne saurait donc 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.
- 21 En effet, les transports qu'exigent des opérations de cette envergure comportent précisément, quant aux distances couvertes, quant à la puissance des véhicules utilisés et quant à l'intensité de l'exploitation de ceux-ci, les caractéristiques qui ont justifié la généralisation de l'usage du tachygraphe, à savoir le risque d'une surexploitation des véhicules et de leurs conducteurs, avec toutes les conséquences indésirables pour la protection sociale des travailleurs des transports, la sécurité routière et le maintien de saines conditions de concurrence dans le secteur considéré.
- 22 Il y a donc lieu de répondre à la question posée qu'au sens de l'article 14 bis, paragraphe 2, sous c), du règlement n° 543/69 du Conseil, tel qu'il a été modifié par les règlements n° 515/72, du 28 février 1972, et n° 2827/77, du 12 décembre 1977, il faut entendre, par « marché local », le marché le plus proche d'une exploitation agricole déterminée, compte tenu des conditions géographiques, qui permet un approvisionnement ou, selon le cas, offre un débouché adapté aux besoins d'exploitations agricoles de taille normale et moyenne, pouvant être considérées comme typiques de la région considérée.

Sur les dépens

- 23 Les frais exposés par le gouvernement du Royaume-Uni et par la Commission des Communautés européennes, qui ont soumis des observations à la Cour, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement. La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction nationale, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens.

Par ces motifs,

LA COUR (quatrième chambre),

statuant sur la question à elle soumise par la High Court of Justice, Queen's Bench Division, Divisional Court, par ordonnances du 23 mars 1984, dit pour droit:

L'article 14 bis, paragraphe 2, sous c), du règlement n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, tel qu'il a été modifié par le règlement n° 515/72 du Conseil, du 28 février 1972, et par le règlement n° 2827/77 du Conseil, du 12 décembre 1977, doit être interprété en ce sens qu'il faut entendre par « marché local » le marché le plus proche d'une exploitation agricole déterminée, compte tenu des conditions géographiques, qui permet un approvisionnement ou, selon le cas, offre un débouché adapté aux besoins d'exploitations agricoles de taille normale et moyenne, pouvant être considérées comme typiques de la région considérée.

Mackenzie Stuart

Bosco

Pescatore

Koopmans

Bahlmann

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 28 mars 1985.

Le greffier

Le président

P. Heim

A. J. Mackenzie Stuart