

## 61992J0116

**Arrêt de la Cour (sixième chambre) du 15 décembre 1993. - Procédure pénale contre Kevin Albert Charlton, James Huyton et Raymond Edward William Wilson. - Demande de décision préjudicielle: Manchester Crown Court - Royaume-Uni. - Transports routiers - Périodes de conduite et interruptions. - Affaire C-116/92.**

*Recueil de jurisprudence 1993 page I-06755*

**Sommaire**  
**Parties**  
**Motifs de l'arrêt**  
**Décisions sur les dépenses**  
**Dispositif**

### Mots clés

++++

*Transports - Transports par route - Dispositions sociales - Interdiction de conduire pendant une durée ininterrompue supérieure à 4 heures et demie - Modalités de calcul de la durée des interruptions (Règlement du Conseil n 3820/85, art. 7, § 1 et 2)*

### Sommaire

*L' article 7, paragraphes 1 et 2, du règlement n 3820/85, relatif à l' harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, doit être interprété en ce sens qu' il interdit aux conducteurs relevant du champ d' application dudit règlement de conduire sans interruption pendant plus de 4 heures et demie. Néanmoins, dès lors qu' un conducteur a observé une interruption de 45 minutes, en une fois, ou au moyen de plusieurs interruptions d' au moins 15 minutes situées à l' intérieur ou à la fin d' une période de 4 heures et demie, le calcul prévu à l' article 7, paragraphe 1, du règlement doit recommencer, abstraction faite du temps de conduite et des interruptions précédemment observées par ledit conducteur.*

*Le début du calcul prévu à l' article 7, paragraphe 1, du règlement n 3820/85 coïncide avec le moment où le conducteur actionne l' appareil de contrôle visé par le règlement n 3821/85 et commence à conduire.*

### Parties

*Dans l' affaire C-116/92,*

*ayant pour objet une demande adressée à la Cour, en application de l' article 177 du traité CEE, par la Manchester Crown Court (Royaume-Uni) et tendant à obtenir, dans la procédure pénale poursuivie devant cette juridiction contre*

*Kevin Albert Charlton,*

*James Huyton,*

*Raymond Edward William Wilson,*

*une décision à titre préjudiciel sur l' interprétation de l' article 7, paragraphes 1 et 2, du règlement (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 (JO L 370, p. 1),*

*LA COUR (sixième chambre),*

*composée de MM. M. Díez de Velasco, président de la quatrième chambre, f.f. de président, F. A. Schockweiler, M. Zuleeg, P. J. G. Kapteyn et J. L. Murray, juges,*

*avocat général: M. W. Van Gerven*

*greffier: Mme D. Louterman-Hubeau, administrateur principal*

*considérant les observations écrites présentées:*

*- pour Kevin Albert Charlton, James Huyton et Raymond Edward William Wilson, par M. J. Anderson Backhouse, solicitor,*

*- pour le gouvernement français, par Mme E. Belliard, directeur adjoint à la direction des affaires juridiques du ministère des Affaires étrangères, en qualité d'agent,*

*- pour le gouvernement néerlandais, par Dr. B. R. Bot, secrétaire général du ministère des Affaires étrangères, en qualité d'agent,*

*- pour le gouvernement du Royaume-Uni, par Mlle S. Lucinda Hudson, du Treasury Solicitor's Department, en qualité d'agent, assistée de M. Daniel Bethlehem, barrister,*

*- pour la Commission des Communautés européennes, par MM. Xavier Lewis et Vittorio Di Bucci, membres du service juridique, en qualité d'agents,*

*vu le rapport d'audience,*

*ayant entendu les observations orales de K. A. Charlton e.a., du gouvernement du Royaume-Uni et de la Commission des Communautés européennes, à l'audience du 1er juillet 1993,*

*ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 15 septembre 1993,*

*rend le présent*

*Arrêt*

## **Motifs de l'arrêt**

*1 Par ordonnance du 7 avril 1992, parvenue à la Cour le 13 avril suivant, la Manchester Crown Court (Royaume-Uni) a posé, en application de l'article 177 du traité CEE, trois questions préjudicielles relatives à l'interprétation de l'article 7, paragraphes 1 et 2, du règlement (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 (JO L 370, p. 1, ci-après "règlement").*

*2 La Manchester Crown Court (ci-après "juge de renvoi") a été saisie d'un appel interjeté contre une décision pénale prononcée par les Heywood Magistrates. Ceux-ci avaient condamné MM. Charlton, Huyton et Wilson du chef de différentes infractions aux articles 6, paragraphe 1, 7, paragraphes 1 et 2, et 8, paragraphe 1, du règlement ainsi qu'aux dispositions du Transport Act (loi britannique de 1968 en matière de transports) tel que modifié, et du Drivers' Hours (harmonization with Community Rules) Regulation 1986 (règlement de 1986 relatif aux heures de conduite, portant harmonisation avec les règles communautaires).*

*3 Dans le cadre de cette procédure, le juge de renvoi a décidé de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:*

*"1) Convient-il d'interpréter les paragraphes 1 et 2 de l'article 7 du règlement (CEE) n 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports en ce sens que le règlement crée des périodes isolées de 4 heures et demie de conduite globalement, après ou pendant lesquelles il faut faire une interruption d'au moins 45 minutes si le conducteur n'entame pas immédiatement une période de repos quotidien ou de repos hebdomadaire?*

*2) En relation avec une période de conduite quotidienne, à quel moment commence le calcul des 4 heures et demie?*

*3) Les 4 heures et demie se terminent-elles, une période nouvelle commençant alors:*

*a) après que le repos total de 45 minutes a été pris*

*ou*

*b) à la fin d'un total de 4 heures et demie de conduite*

*ou*

*c) de manière continue, à n'importe quel moment, lorsque le conducteur a conduit pendant au moins 4 heures et demie sans prendre au moins 45 minutes d'interruption pendant cette période?"*

*4 Pour un plus ample exposé des faits du litige au principal, du déroulement de la procédure ainsi que des observations écrites déposées devant la Cour, il est renvoyé au rapport d'audience. Ces éléments du dossier ne sont repris ci-dessous que dans la mesure nécessaire au raisonnement de la Cour.*

*Sur les première et troisième questions*

*5 Les première et troisième questions se rapportant au même problème, il convient de les examiner ensemble.*

*6 Selon le gouvernement du Royaume-Uni, les questions préjudicielles se rapportent au problème central de l'interprétation de la période de 4 heures et demie visée à l'article 7, paragraphe 1, du règlement, ainsi qu'au rapport de ladite période avec le temps de conduite journalière prévu à l'article 6, paragraphe 1, du même texte.*

*7 L'article 7, dont l'interprétation est demandée par le juge de renvoi, est rédigé comme suit:*

*"1. Après 4 heures et demie de conduite, le conducteur doit respecter une interruption d'au moins 45 minutes, à moins qu'il n'entame une période de repos.*

*2. Cette interruption peut être remplacée par des interruptions d'au moins 15 minutes chacune, intercalées dans la période de conduite ou immédiatement après cette période, de manière à respecter les dispositions du paragraphe 1."*

*8 Le règlement n 3820/85 poursuit l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route. Il abroge et remplace le règlement (CEE) 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). Ainsi que cela résulte de son premier considérant, il entend préserver les progrès accomplis en ce domaine, mais en assouplissant les dispositions du texte abrogé, sans porter atteinte à ses objectifs. Il s'articule autour de trois buts, à savoir l'élimination des disparités de nature à fausser la concurrence, la sauvegarde de la sécurité routière, et l'amélioration des conditions de vie et de travail des chauffeurs. Il remplace la semaine mobile par la semaine fixe (article 1er, point 4).*

*9 En ce qui concerne les temps de conduite, le règlement maintient le principe d'une limitation de la durée continue (article 7, point 1) et de la durée journalière (article 6, point 1), mais allonge celles-ci par rapport au règlement n 543/69. Corrélativement, les interruptions de conduite sont adaptées pour tenir compte de l'allongement de la durée journalière de conduite. En toute hypothèse, l'article 11 du règlement autorise les États membres à prévoir des dispositions plus strictes à l'égard des temps de conduite. En ce qui le concerne, le conducteur peut déroger au règlement dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des personnes, du véhicule ou de son chargement, à condition de ne pas compromettre la sécurité routière et afin d'atteindre un point d'arrêt approprié, ainsi que le permet l'article 12 du règlement.*

*10 Les prévenus au principal, invoquant le caractère ambigu de ces dispositions, proposent de suivre l'interprétation la moins contraignante en vertu des principes généraux du droit, notamment les principes de l'interprétation la plus favorable aux prévenus en matière pénale et de l'interprétation la plus libérale donnant aux particuliers la plus grande liberté de mener leurs activités comme ils l'entendent. Ainsi, ils considèrent que la période de conduite journalière comprend deux périodes de 4 heures et demie, à l'intérieur ou à la fin desquelles le chauffeur doit faire un arrêt de 45 minutes ou plusieurs interruptions d'au moins 15 minutes à concurrence d'une durée totale de 45 minutes. Puisque le repos correspondant à la seconde période de 4 heures et demie peut être pris à la fin de celle-ci, le règlement permettrait au chauffeur de conduire pendant 9 heures chaque jour en s'arrêtant seulement 45 minutes à n'importe quel moment à l'intérieur ou à la fin de la première période de 4 heures et demie (théorie du retour à zéro à l'expiration d'une période de conduite de 4 heures et demie).*

*11 Le gouvernement du Royaume-Uni défend le point de vue contraire. Selon lui, l'interprétation proposée par les prévenus permettrait au chauffeur concentrant en début de journée les interruptions relatives à la première période de 4 heures et demie, de conduire sans interruption pendant la quasi-totalité de la journée. Un tel résultat irait à l'encontre du règlement, qui ne permettrait en aucun cas de conduire plus de 4 heures et demie sans faire une pause de 45 minutes, en une ou plusieurs fois. De cette façon, à l'intérieur de la période de conduite journalière maximale de 9 heures, le chauffeur devrait, pour se conformer à l'article 7 du règlement, tenir compte à tout moment, non seulement du temps pendant lequel il entend conduire, mais aussi de celui qu'il vient de passer au volant sans faire un ou plusieurs arrêts d'au moins 45 minutes au total, de manière que, à la fin de la période de conduite journalière de 9 heures, on ne puisse trouver aucune période à l'intérieur de laquelle le temps de conduite dépasse 4 heures et demie (thèse de la période de conduite continue).*

*12 Enfin, le gouvernement français présente une solution intermédiaire. Il propose une interprétation de l'article 7 du règlement selon laquelle, après 45 minutes d'interruption, comprenant toutes les interruptions d'au moins 15 minutes à l'intérieur d'une période de conduite de 4 heures et demie, le calcul prévu à l'article 7, paragraphe 1, du règlement commence de nouveau sans que l'on tienne désormais compte de toute la période précédente.*

*13 D'après les thèses du Royaume-Uni et de la République française, la période de conduite journalière établie à l'article 6, paragraphe 1, du règlement, ne se composerait pas de deux périodes de 4 heures et demie comme le prétendent les prévenus. Selon l'interprétation du Royaume-Uni, l'article 7, paragraphe 1, du règlement ne contiendrait qu'une obligation d'effectuer des interruptions à tout moment à l'intérieur de la période de conduite journalière. Quant à la thèse de la République française,*

*elle n' exclut pas l' éventualité que le calcul des 4 heures et demie prévu à l' article 7, paragraphe 1, du règlement, commence de nouveau à plusieurs reprises à l' intérieur d' une période de conduite journalière.*

*14 Comme la Cour l' a affirmé à plusieurs reprises (voir arrêts du 6 décembre 1979, Nehlsen, 47/79, Rec. p. 3639, et du 11 juillet 1984, Scott, 133/83, Rec. p. 2863), en présence d' une disposition insuffisamment claire et explicite, il convient d' en déterminer la portée en tenant compte des finalités du texte et du contexte juridique dans lequel celui-ci se situe.*

*15 Il résulte du quatorzième considérant du règlement, que la limitation des temps de conduite obéit à des considérations tenant à la sécurité routière. Cette conclusion est confirmée à l' article 12, précité, du règlement, qui prévoit la possibilité pour le chauffeur de déroger aux dispositions du règlement, y compris son article 7, afin de lui permettre d' atteindre un point d' arrêt approprié, à condition de ne pas compromettre la sécurité routière.*

*16 Il découle de ce qui précède qu' il est exclu que l' article 7, paragraphes 1 et 2 du règlement n 3820/85 puisse être interprété comme autorisant les chauffeurs à conduire sans interruption pendant une période de plus de 4 heures et demie.*

*17 L' interprétation proposée par les prévenus dans l' affaire au principal doit donc être rejetée, dans la mesure où elle n' est pas conforme aux objectifs de sécurité routière poursuivis par le règlement.*

*18 Il convient de rappeler également que, conformément à son premier considérant, le règlement a assoupli les dispositions du règlement n 543/69, précité, y compris les limites journalière et hebdomadaire des périodes de conduite, ainsi que les temps de repos (voir arrêt du 2 octobre 1991, Kennes et Verkooyen, C-8/90, Rec. p. I-4391, point 3).*

*19 Ainsi, il a allongé la durée des périodes de conduite prévues à ses articles 6, paragraphe 1, et 7, paragraphe 1. Toutefois, il a en contrepartie prolongé la durée d' interruption régie par les paragraphes 1 et 2 dudit article 7.*

*20 Dans un tel contexte, un durcissement des limites des temps de conduite doit être considéré comme une exception à l' objectif général d' assouplissement poursuivi par le règlement, et en conséquence faire l' objet d' une interprétation stricte.*

*21 L' interprétation préconisée par le Royaume-Uni serait contraire à l' objectif d' assouplissement des dispositions du règlement n 543/69, précité, tel qu' énoncé au premier considérant du règlement, puisque le calcul proposé par cet État pour les interruptions ne s' arrêterait qu' à la fin de la période de conduite journalière ou lorsque le conducteur aurait fait une interruption d' au moins 45 minutes. Cette interprétation conduirait en réalité à comptabiliser deux fois la même période de conduite dans le cas où le conducteur diviserait la durée d' interruption obligatoire. En outre, elle ne serait pas conforme au libellé même de l' article 7, paragraphe 2, qui prévoit explicitement que la période de repos de 45 minutes devant être prise aux termes du paragraphe 1 à la fin d' une période de 4 heures et demie de conduite, peut être "remplacée" par des interruptions d' au moins 15 minutes chacune, intercalées dans la période de conduite ou immédiatement après cette période.*

*22 En conséquence, il convient de conclure que, dès lors qu' un conducteur a observé une interruption de 45 minutes, en une fois, ou au moyen de plusieurs interruptions d' au moins 15 minutes situées à l' intérieur ou à la fin d' une période de 4 heures et demie, le calcul prévu à l' article 7, paragraphe 1, du règlement, doit recommencer, abstraction faite du temps de conduite et des interruptions précédemment observés par ledit conducteur.*

*Sur la deuxième question*

*23 En ce qui concerne la question du début de la période de conduite, il y a lieu de souligner que l' un des objectifs poursuivis au moyen de la substitution du règlement n 543/69 par le règlement n 3820/85 était, selon son cinquième considérant, d' améliorer le contrôle du travail des conducteurs.*

*24 Le système mis en place pour garantir l' efficacité dudit contrôle a été établi par le règlement (CEE) n 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l' appareil de contrôle dans le domaine des transports par route. Le troisième considérant de ce règlement relève que le seul contrôle efficace des temps de conduite et d' interruption prévus à l' article 7, paragraphes 1 et 2, du règlement n 3820/85, est celui réalisé au moyen de l' appareil de contrôle prévu par le règlement n 3821/85.*

*25 En conséquence, il y a lieu de répondre à la deuxième question que le début du calcul prévu à l' article 7, paragraphe 1, du règlement n 3820/85, coïncide avec le moment où le conducteur actionne l' appareil de contrôle visé par le règlement n 3821/85, et commence à conduire.*

## **Décisions sur les dépenses**

*Sur les dépens*

*26 Les frais exposés par le Royaume-Uni, la République française, le royaume des Pays-Bas 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.*

## **Dispositif**

*Par ces motifs,*

*LA COUR (sixième chambre),*

*statuant sur les questions à elle soumises par la Manchester Crown Court (Royaume-Uni), par ordonnance du 7 avril 1992, dit pour droit:*

*1) L'article 7, paragraphes 1 et 2, du règlement (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, doit être interprété en ce sens qu'il interdit aux conducteurs relevant du champ d'application dudit règlement, de conduire sans interruption pendant plus de 4 heures et demie. Néanmoins, dès lors qu'un conducteur a observé une interruption de 45 minutes, en une fois, ou au moyen de plusieurs interruptions d'au moins 15 minutes situées à l'intérieur ou à la fin d'une période de 4 heures et demie, le calcul prévu à l'article 7, paragraphe 1, du règlement doit recommencer, abstraction faite du temps de conduite et des interruptions précédemment observés par ledit conducteur.*

*2) Le début du calcul prévu à l'article 7, paragraphe 1, du règlement n 3820/85, coïncide avec le moment où le conducteur actionne l'appareil de contrôle visé par le règlement (CEE) n 3821/85 du Conseil, du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et commence à conduire.*