

TEMPS DE TRAVAIL – Chauffeurs routiers – Réglementation communautaire sur les temps de conduite et de repos – Temps de repos – Disponibilité – Etablissement d’attache – Parcours d’approche.

COUR DE JUSTICE DE L’UNION EUROPÉENNE (CJUE) 29 avril 2010

Smit Reisen BV contre Minister Verkeer en Waterstaat (C-124/09)

(extraits)

Par ces motifs, la Cour (troisième chambre) dit pour droit :

1) La notion de « centre d’exploitation », figurant aux points 21 et suivants de l’arrêt du 18 janvier 2001, *Skills Motor Coaches et autres* (C-297/99), doit être définie comme le lieu de rattachement concret du conducteur, à savoir l’installation de l’entreprise de transport au départ de laquelle il effectue régulièrement son service et vers laquelle il retourne à la fin de celui-ci, dans le cadre de l’exercice normal de ses fonctions et sans se conformer à des instructions particulières de son employeur.

2) Le fait que le conducteur concerné soit se rend lui-même sur le lieu où il doit prendre en charge un véhicule équipé d’un appareil de contrôle, soit se fait conduire par quelqu’un d’autre sur ce lieu n’a pas d’incidence sur la qualification du temps de trajet au regard de la notion de « repos » au sens de l’article 1^{er}, point 5, 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.

Note.

Une entreprise néerlandaise de transport de voyageurs, *Smit Reisen BV*, assurait régulièrement des trajets entre les Pays-Bas et l’Espagne à l’aide de cars conduits en double équipage. Les cars avaient pour point de départ l’établissement d’un tour-opérateur, qui accueillait ainsi dans ses locaux l’entreprise de transport. Celle-ci y louait un local afin de préparer matériellement les voyages ainsi que d’accueillir les conducteurs. Ces derniers devaient parcourir deux heures de route avant d’atteindre ce point de départ et c’est ici que se trouve le nœud du litige. En effet, l’entreprise de transport fut condamnée par les tribunaux néerlandais pour n’avoir pas respecté les temps de repos prescrits par la réglementation sociale communautaire, en l’occurrence le règlement communautaire n° 3820/85 du 20 décembre 1985 (en particulier les articles 1^{er} § 5 et 8), aujourd’hui relayé par le règlement n° 561/2006 du 15 mars 2006. Cette réglementation communautaire avait été mise en œuvre par le droit néerlandais qui disposait notamment d’une amende à l’encontre des entreprises ne respectant pas ces temps de repos.

L’entreprise *Smit Reisen BV* faisait valoir qu’elle avait bien respecté les temps de repos fixés à la réglementation communautaire sur les temps de conduite parce que les parcours d’approche des deux conducteurs entre leur domicile et le point de départ des cars internationaux ne pouvaient être considérés comme un temps de travail, à l’inverse de ce que soutenait l’administration néerlandaise. Certes, il avait été jugé que le temps de trajet effectué par un conducteur pour se rendre de son domicile au lieu de prise en charge d’un véhicule équipé d’un tachygraphe n’était pas un temps de repos (1) et pouvait même être un temps de travail, au sens de l’article 15 du règlement n° 3821/85 qui décrit les procédures d’utilisation des feuilles d’enregistrement ou des cartes de conducteur. Cependant, selon l’arrêt précité, encore fallait-il que ce lieu de prise en charge ne soit pas un « centre d’exploitation », ce que l’entreprise revendiquait au nom de l’infrastructure matérielle mise en place à demeure (matériel de bureaux et d’exploitation des feuilles de contrôle, toilettes, couchettes, cantines...). De plus, l’entreprise arguait que les parcours d’approche des chauffeurs ne pouvaient être

(1) CJCE, 18 janv. 2001 « *Skills Motor Coaches* », C-297/99, Rec. p. I-573.

considérés comme un temps de travail ou de disponibilité (au service de l'employeur) puisqu'ils ne conduisaient pas. C'est un véhicule de l'entreprise qui les prenait en charge et les déposait au lieu de départ des cars. Enfin, étant en double équipage, seul l'un des deux conducteurs entamait par la suite une période de conduite. La Cour de renvoi néerlandaise demandait donc à la justice communautaire de préciser le sens qu'il convenait de donner à la notion de « centre d'exploitation » et au fait que les chauffeurs se faisaient conduire jusqu'au lieu de prise en charge des véhicules.

La Cour de justice des communautés européennes prend une décision où prévaut l'objectif de sécurité routière pour la compréhension juridique des deux situations. Sur les centres d'exploitation, elle indique qu'il ne saurait s'agir d'une notion purement fonctionnelle dépendant de l'organisation interne de l'entreprise puisque les objectifs du règlement sont d'améliorer les conditions de travail des travailleurs mobiles, ainsi que la sécurité routière. Il est donc nécessaire de prendre aussi en considération la situation de ces travailleurs. Le tribunal constate que le règlement n° 3820/85 utilise le terme de « *point d'attache du conducteur* » (art. 8, § 3 et 6) et que celui-ci ne peut être qu'un lieu où le travailleur prend et achève régulièrement son service, indépendamment d'instructions particulières de son employeur. On peut en déduire qu'un centre d'exploitation ne saurait ainsi se réduire à la présence d'une infrastructure matérielle déterminée afin d'assurer un trajet précis et ponctuel, mis en place dans le cadre des obligations contractuelles de l'entreprise. Le tribunal juge encore que l'état de fatigue du travailleur n'est pas seulement la résultante d'un temps de conduite, comme le fait de prendre personnellement le volant pour se rapprocher du lieu de prise en charge du véhicule, mais résulte de tout parcours routier, du fait de l'état des routes, des horaires et des temps de trajets. Il n'y a donc pas lieu de distinguer entre le fait de conduire ou se faire conduire pour dire qu'un parcours d'approche resterait toujours un temps de repos dès lors que le chauffeur l'effectuerait en tant que passager.

Cette décision, bien que rendu au regard d'une réglementation aujourd'hui abrogée ou largement amendée, garde une réelle actualité. À la suite de la jurisprudence *Skills Motor Coaches*, le règlement communautaire n° 561/2006 du 15 mars 2006 sur les temps de conduite et de repos dispose effectivement que les temps d'approche entre le domicile du travailleur et un lieu de prise en charge du véhicule qui ne serait pas l'établissement d'attache du conducteur n'est pas un temps de repos, à moins que ce parcours se fasse en train ou par ferry, avec l'utilisation d'une couchette (art. 9, § 2). À la lumière de l'article 15, § 2c du règlement n° 3821/85 du 20 décembre 1985 et de l'article 3, point b), auquel il renvoie, ces trajets d'approche par route sont manifestement des temps de disponibilité au service de l'employeur. Mais le règlement n° 561/2006 n'indique pas ce qu'il entend par un établissement d'attache du conducteur, ce à quoi cette jurisprudence contribue par analogie avec la notion de centre d'exploitation. Par ailleurs, le règlement n° 561/2006 ne prend pas explicitement en compte la possibilité d'un parcours d'approche à l'aide d'un véhicule qui ne serait pas conduit par le conducteur appelé à prendre son service principal ultérieurement. L'article 9 vise « *tout temps passé par un conducteur pour se rendre sur le lieu de prise en charge d'un véhicule* ». Cet arrêt apporte donc un éclaircissement.

Stéphane Carré, Maître de conférences, IUT de Saint-Nazaire