

Version anonymisée

Traduction

C-477/22 – 1

Affaire C-477/22

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

15 juillet 2022

Juridiction de renvoi :

Corte suprema di cassazione (Italie)

Date de la décision de renvoi :

12 mai 2022

Partie requérante :

ARST SpA – Azienda regionale sarda trasporti

Partie défenderesses :

TR

OS

EK

UN

RC

RS

OA

ZB

HP

WS

IO

TK

ME
SK
TF
TC
ND

LA CORTE SUPREMA DI CASSAZIONE
SEZIONE LAVORO
(COUR DE CASSATION, ITALIE, CHAMBRE DU TRAVAIL)

[OMISSIS]

a rendu la présente

ORDONNANCE INTERLOCUTOIRE

sur le recours [OMISSIS] introduit par :

ARST S.P.A. – AZIENDA REGIONALE SARDA TRASPORTI, [OMISSIS]

– Partie requérante -

contre

TR, OS, EK, UN, RC, RS, OA, ZB, HP, [OMISSIS]

– parties défenderesses –

ainsi que contre

WS, IO, TK, ME, SK, TF, TC, ND, [OMISSIS]

– parties défenderesses –

contre l'arrêt [OMISSIS] de la CORTE D'APPELLO (COUR D'APPEL) de CAGLIARI,
rendu le 10 mars 2016 [OMISSIS] ;

[OMISSIS] [*formules de procédure*]

MOTIFS DE LA DÉCISION

L'OBJET DU LITIGE AU PRINCIPAL ET LES FAITS PERTINENTS

1. La société ARST S.p.A. est une société de transport public local de la Région de Sardaigne. Elle effectue le transport de passagers sur le territoire de la Région et est contrôlée par l'administration régionale.
2. WS et les autres travailleurs parties défenderesses dans la présente procédure (ci-après les « travailleurs ») sont des employés de la société ARST, exerçant l'activité de chauffeurs pour le transport de passagers par route, tous affectés au dépôt de l'ARST situé dans la commune d'Abbasanta.
3. Le 5 septembre 2011, les travailleurs ont introduit un recours devant le Tribunale di Oristano (Tribunal d'Oristano, Italie ; ci-après la « juridiction de première instance »), en invoquant la violation du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil (JO 2006, L 102, p. 1 ; ci-après le « règlement »).
4. Ils ont notamment fait valoir que, au cours de la période comprise entre le 11 avril 2007, date d'entrée en vigueur du règlement, et le 6 décembre 2010, aucun d'entre eux, en raison des horaires de travail imposés par l'employeur, n'a bénéficié du temps de repos hebdomadaire « normal » (défini à l'article 4, sous h), du règlement comme étant toute période de repos d'au moins quarante-cinq heures), pour un total de 953,30 heures de repos non prises, et ils ont tous dépassé la durée maximale de conduite bihebdomadaire de 90 heures, visée à l'article 6, paragraphe 3, du règlement, pour un total de 752 heures excédentaires.
5. Les travailleurs ont demandé à la juridiction de première instance de condamner leur employeur – ARST S.p.A. – à leur verser une indemnité et/ou une compensation proportionnelle aux heures de repos non prises et aux heures dépassant cette limite de temps de conduite, évaluée à un total de 13 839,60 € pour chaque chauffeur.
6. À l'appui de leur demande, les travailleurs ont fait valoir qu'ils suivent une rotation des postes* de travail identique pour chacun d'entre eux, sur la base de laquelle ont été calculées de manière égale pour chaque travailleur les heures de repos non prises et de temps de conduite excessif – telles que les font apparaître respectivement les annexes « A » et « B » de la requête.
7. La juridiction de première instance a accueilli la demande dans son intégralité (et n'a réduit de 50 % le montant de l'indemnisation que pour les travailleurs TF et UN, en raison de leur période de travail plus courte comme chauffeurs).
8. ARST S.p.A. a interjeté appel devant la Corte d'Appello di Cagliari (Cour d'appel de Cagliari, Italie, ci-après la « juridiction d'appel »).

* Ndt : Le mot « poste » doit être compris ici et dans l'ensemble du texte dans le sens de division de la journée de travail dans l'industrie (voir notamment le Trésor de la langue française).

9. La juridiction d'appel a obtenu de la société ARST S.p.A. le tableau complet des postes de travail effectivement assurés par chaque chauffeur pendant la période en cause et a réduit le montant que l'employeur avait été condamné à verser en recalculant les indemnités individuellement, sur la base de la présence en service.

10. Pour le surplus, la juridiction d'appel a rejeté le recours d'ARST S.p.A.

11. Elle a considéré comme non fondé l'argument en défense de la société ARST S.p.A. selon lequel, dans le cas d'espèce, la situation serait couverte par l'exception prévue à l'article 3, sous a), du règlement (« véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km »), qui n'aurait ainsi pas vocation à s'appliquer.

12. ARST S.p.A. fondait sa thèse sur le fait que ce n'est que dans le cas de certains postes de travail (et, dans ce cas, pour une seule fois ou, très rarement, deux fois) que les chauffeurs ont effectué des trajets supérieurs à 50 km.

13. ARST S.p.A. a en outre fait valoir que, à partir de 2009, ont été instaurées deux rotations de postes, avec l'approbation des organisations syndicales, assurées par les travailleurs à tour de rôle : une de neuf semaines, avec des postes comportant des parcours dépassant les 50 km, dans le cadre de laquelle étaient appliqués les temps de repos prévus par le règlement, et une autre, de dix semaines, avec des postes comportant des parcours ne dépassant pas les 50 km, dans le cadre de laquelle il n'était pas fait application du règlement.

14. La juridiction d'appel, rejetant cet argument en défense, a souligné que les schémas relatifs à chacun de ces « postes-parcours » faisaient apparaître que le chauffeur parcourait plus de 50 km dans chacun de ces postes de travail : dans certains cas, cette distance était parcourue sans aucun arrêt intermédiaire, dans les autres, la distance entre un arrêt et l'autre était inférieure à 50 km, mais le trajet total était en tout état de cause nettement plus long.

15. La juridiction d'appel a ajouté qu'en l'espèce, on ne pouvait déterminer clairement quel était le terminus, puisque les chauffeurs devaient en desservir plus d'un au cours de la journée de travail [*exemples de terminus*].

16. Selon la juridiction d'appel, le terme « parcours » désigne, dans le transport extra-urbain, le trajet total effectué par le chauffeur au cours de la journée de travail. La limite des 50 km n'exclut de l'application du règlement que les chauffeurs urbains qui effectuent des trajets courts et fréquents.

17. La juridiction d'appel a également rejeté l'argument d'ARST S.p.A. selon lequel, aux fins de vérifier le respect de la limite de durée de conduite au cours de deux semaines prévue à l'article 6, paragraphe 3, du règlement, seul le temps passé au volant par le chauffeur devrait être pris en compte.

18. La juridiction d'appel a rappelé que la limite bihebdomadaire de quatre-vingt-dix heures, visée à l'article 6, paragraphe 3, précité, se rapporte à la « durée de conduite » totale.

19. La juridiction d'appel a relevé que, selon la définition de l'article 4, sous k), du règlement, la « durée de conduite journalière » est la durée de conduite totale accumulée entre la fin d'un temps de repos journalier et le début du temps de repos journalier suivant (ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire), tandis que la durée de conduite effective est définie à l'article 4, sous j), intitulé « « durée de conduite ». La juridiction d'appel a tiré de ces définitions la conclusion que la durée de conduite journalière coïncide avec le poste de travail journalier.

20. ARST S.p.A. a formé un recours contre la décision d'appel devant la juridiction de céans, contestant, par deux moyens distincts, l'interprétation par la juridiction d'appel du terme « parcours », à l'article 3, sous a), du règlement et de l'expression « durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives », contenue à l'article 6, paragraphe 3, du règlement. Les travailleurs ont déposé deux mémoires en défense distincts.

LES DISPOSITIONS PERTINENTES DU DROIT DE L'UNION

1. Le pourvoi formé par ARST S.p.A. implique pour la juridiction de céans l'interprétation du règlement précité.

2. En ce qui concerne la période qui fait l'objet de la présente l'affaire (avril 2007 à décembre 2010), les modifications introduites par le règlement (UE) 2020/1054 ne trouvent pas à s'appliquer.

3. Il n'est pas contesté que le cas d'espèce relève du champ d'application du règlement en vertu de son article 2, paragraphe 1, sous b), puisque la société ARST S.p.A. effectue du transport routier de voyageurs par des véhicules qui sont construits ou aménagés de façon permanente pour pouvoir assurer le transport de plus de neuf personnes, conducteur compris, et qui sont destinés à cet usage. Le transport est effectué sur le territoire de l'Union (dans la région de l'État italien qu'est la Sardaigne).

4. Les deux questions d'interprétation soumises à la Cour concernent respectivement :

– l'article 3, sous a), du règlement, selon lequel :

« Le présent règlement ne s'applique pas aux transports routiers effectués par des :

a) véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 km ; (...) »

— l'article 6, paragraphe 3, du règlement, qui dispose :

« La durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives ne doit pas dépasser quatre-vingt-dix heures ».

5. Il n'y a pas de dispositions pertinentes du droit national.

6. En droit interne, le décret législatif n° 234 du 19 novembre 2007, entré en vigueur pour les travailleurs salariés le 1^{er} janvier 2008, a transposé la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de

travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier. Aucune infraction à cette législation n'a été signalée.

7. La loi n° 138 du 14 février 1958 continue quant à elle de régler la durée du travail du personnel des véhicules de transport public affectés au transport extra-urbain de passagers dans les cas où l'exception de l'article 3, sous a), du règlement trouve à s'appliquer.

PREMIÈRE QUESTION PRÉJUDICIELLE

1 La première question concerne l'interprétation de l'article 3, sous a), du règlement.

2 Il est constant, dans la présente affaire, que le transport routier assuré par la société ARST S.p.A. est un « service régulier de transport de voyageurs », tel que défini à l'article 4, sous n), du règlement. Il s'agit d'un service qui assure le transport de voyageurs selon une fréquence et sur une relation déterminées, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés.

3 La question soumise à la Cour découle du fait que la société ARST S.p.A. assure le service sur plusieurs itinéraires différents et que le chauffeur couvre plusieurs itinéraires au cours d'une même journée de travail et avec le même véhicule.

4 La société ARST S.p.A. soutient que le « parcours » – auquel se réfère le seuil de 50 km maximum en deçà duquel le règlement ne s'applique pas – est celui qui correspond à chacun des itinéraires individuels et ne peut être cumulé avec celui d'autres itinéraires, alors que les juridictions des deux instances précédentes, faisant leur l'argument des travailleurs, ont additionné dans le calcul du « parcours » le kilométrage de tous les itinéraires couverts par le chauffeur au cours de la même journée de travail.

5 La juridiction de céans relève qu'il résulte de l'arrêt du 9 septembre 2021, Ministère public (Sanctions extraterritoriales) (C-906/19, EU:C:2021:715), prononcé dans le cadre d'une demande de décision préjudicielle relative à l'interprétation de l'article 3, sous a), du règlement, introduite par la Cour de cassation française, (points 32 et 38 de l'arrêt précité) que l'expression « véhicules affectés » au transport de voyageurs par des « services réguliers » dont la ligne de parcours ne dépasse pas 50 km ne couvre que les véhicules affectés exclusivement à un tel transport (à l'exclusion des véhicules qui ne seraient utilisés que de manière occasionnelle à cette fin), de sorte que le règlement s'applique aux véhicules utilisés de manière mixte pour des trajets tant inférieurs que supérieurs à 50 kilomètres.

6 L'affaire examinée par la Cour concernait l'obligation pour le conducteur du véhicule d'insérer la carte de conducteur dans le tachygraphe, qui était également imposée les jours où le véhicule était affecté au transport de passagers par un service régulier dont le parcours ne dépassait pas les 50 km.

7 Dans la présente affaire, c'est toutefois la définition même du « parcours » du véhicule qui fait l'objet du litige, puisque, comme nous l'avons dit plus haut, les

chauffeurs couvrent des itinéraires différents avec le même véhicule au cours d'une même journée de travail.

- 8 Ce qui fait dès lors l'objet d'un doute, c'est la question de savoir si le terme « parcours » utilisé à l'article 3, sous a), du règlement désigne l'itinéraire établi par l'entreprise de transport aux fins du paiement du titre de transport, comme cela semble pouvoir se déduire du libellé de l'article 3, sous a), du règlement, qui fait référence au parcours « de la ligne » (« services réguliers dont le parcours de la ligne »), ou, plutôt, désigne les kilomètres parcourus par un conducteur à bord du véhicule au cours d'une journée de travail, même s'il couvre plusieurs itinéraires, comme cela semble pouvoir se déduire de la finalité du règlement qui est d'« améliorer les conditions sociales pour les travailleurs auxquels il s'applique, ainsi qu'à améliorer la sécurité routière en général ».
- 9 On peut envisager d'autres solutions, telles que la distance maximale parcourue par le véhicule par rapport au point de départ, et cela en se référant au considérant 24 du règlement, qui désigne les véhicules exclus de l'application du règlement en vertu de l'article 3, sous a), (sous réserve, comme le prévoit l'article 15 du règlement, des règles de protection purement internes) comme étant les « véhicules utilisés dans les services de transport de passagers opérant dans un rayon de 50 kilomètres ».
- 10 Dans la présente affaire, en tout état de cause, – quelle que soit l'interprétation qu'il convient de donner au terme « parcours » – il est constant que la société assure un service régulier de transport de passagers sur des itinéraires dont certains dépassent les 50 km. Il convient donc de déterminer si l'exception de non-application du règlement trouve à s'appliquer à certains véhicules de ARST S.p.A. (ceux affectés exclusivement au transport de passagers sur des lignes de moins de 50 km) ou si la totalité du service de transport de ARST S.p.A. relève du champ d'application du règlement, parce que ce service est également assuré avec des véhicules affectés à des lignes de plus de 50 km.
- 11 La première question posée à la Cour est la suivante :

« L'article 3, sous a), du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil doit-il être interprétée en ce sens que la notion de "parcours" ne dépassant pas 50 kilomètres se réfère au kilométrage de l'itinéraire (ligne) établi par l'entreprise de transport pour le paiement du titre de transport, ou au kilométrage total parcouru par le chauffeur au cours d'un poste de travail journalier, ou encore à la distance maximale parcourue sur la route par le véhicule par rapport au point de départ (rayon), ou bien, à défaut, selon quel autre critère les kilomètres du parcours doivent-ils être calculés ?

En tout état de cause, l'entreprise qui organise le transport peut-elle être exemptée de l'application du règlement pour les véhicules qu'elle utilise exclusivement pour effectuer des trajets de moins de 50 kilomètres, ou l'ensemble du service de transport de l'entreprise, du fait que cette dernière couvre avec d'autres véhicules les itinéraires de plus de 50 kilomètres, est-il soumis à l'application du règlement ? »

DEUXIEME QUESTION PREJUDICIELLE

- 12 La deuxième question soumise à la Cour concerne la définition de la « durée de conduite » visée à l'article 6, paragraphe 3, du règlement.
- 13 La société ARST S.p.A. soutient que la durée maximale de conduite bihebdomadaire ne se réfère qu'à l'activité de conduite proprement dite. Les travailleurs, dont la thèse a été retenue par les deux juridictions des instances précédentes, soutiennent qu'il faut prendre en compte la durée de l'ensemble du poste de travail.
- 14 La juridiction de céans relève que l'article 4 du règlement contient trois définitions de la durée de conduite^{*} :
- Sous k), la « durée de conduite journalière » (la durée de conduite totale accumulée entre la fin d'un temps de repos journalier et le début du temps de repos journalier suivant ou entre un temps de repos journalier et un temps de repos hebdomadaire).
- Sous l), la « durée de conduite hebdomadaire » (la durée de conduite totale accumulée pendant une semaine).
- Sous q), la « période de conduite » (une durée de conduite cumulée entre le moment où le conducteur se met au volant après un temps de repos ou une pause et le moment où il observe un temps de repos ou une pause. Le temps de conduite peut être continu ou fragmenté).
- 15 Enfin, l'article 4, sous j), définit la « durée de conduite » comme la durée de l'activité de conduite enregistrée (automatiquement ou semi-automatiquement par l'appareil de contrôle défini à l'annexe I et à l'annexe I B du règlement (CEE) n° 3821/85 ; ou manuellement comme exigé par l'article 16, paragraphe 2, du règlement (CEE) n° 3821/85).
- 16 Selon ce que fait valoir ARST S.p.A., la « durée de conduite » (periodo di guida) n'est rien d'autre que la somme des « durées de conduite » (tempo di guida).
- 17 Semble plaider en ce sens le considérant 17, selon lequel – afin d'améliorer les conditions sociales pour les travailleurs auxquels il s'applique, ainsi que d'améliorer la sécurité routière en général – le règlement prévoit des dispositions relatives aux temps de conduite (tempo di guida) maximum par jour, par semaine et par période de deux semaines consécutives.
- 18 Peut également être invoqué en ce sens l'article 6, paragraphe 4, du règlement selon lequel les durées de conduite (periodo di guida) journalières et hebdomadaires

* Ndt : En italien, c'est l'expression « periodo di guida » (littéralement « période de conduite ») qui est utilisée sous k), l) et q), alors que c'est l'expression « tempo di guida » (littéralement « temps de conduite ») qui est utilisé sous j). Ceci explique les regroupements effectués par la juridiction de renvoi sous les points 14 et 15 et l'apparente incohérence qui en résulte en français, ainsi que l'apparente tautologie du point 16. L'expression originale italienne sera donc systématiquement indiquée (au singulier) dans les points suivants.

comprennent toutes les durées « de conduite » ** accomplies sur le territoire de la Communauté ou d'un pays tiers.

19 Le même article 6 prévoit toutefois au paragraphe suivant, le paragraphe 5, que le conducteur enregistre comme « autre tâche », tout temps tel que défini à l'article 4, point e), (c'est-à-dire toute activité, à l'exception de la conduite, définie comme temps de travail à l'article 3, point a), de la directive 2002/15/CE, y compris toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur dans le secteur du transport ou en dehors) ainsi que tout temps passé à conduire un véhicule utilisé pour des opérations commerciales n'entrant pas dans le champ d'application du présent règlement, et enregistre toute période de disponibilité, telle que définie à l'article 15, paragraphe 3, point c), du règlement (CEE) n° 3821/85, depuis son dernier temps de repos journalier ou hebdomadaire.

20 On ne peut déterminer clairement si ces « autres tâches » sont ou non pertinentes pour le calcul de la durée de conduite (periodo di guida) bihebdomadaire.

21 L'interprétation donnée par les juridictions qui ont déjà examiné l'affaire assimile le temps de conduite au poste de travail journalier. Cette interprétation se fonde sur la référence, contenue dans la définition de la « durée de conduite journalière » (article 4, sous k), du règlement), à la période comprise entre deux repos journaliers, ainsi que sur la définition distincte, à l'article 4 du règlement, de la « durée de conduite » (tempo di guida) – c'est-à-dire de l'activité de conduite enregistrée – et de la « période de conduite » (periodo di guida) *, en sorte que cette dernière semble désigner un intervalle de temps plus étendu.

22 La deuxième question adressée à la Cour est la suivante :

« L'article 6, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil doit-il être interprété en ce sens que la "durée de conduite totale accumulée au cours de deux semaines consécutives" est la somme des "durées de conduite" au cours de ces deux semaines – selon la définition donnée à l'article 4, sous j), – ou cette durée de conduite totale comprend-elle également d'autres activités et, plus particulièrement, la totalité du poste de travail assuré par le chauffeur au cours de ces deux semaines, ou bien encore toute "autre tâche" au sens de l'article 6, paragraphe 5 ? »

PAR CES MOTIFS

La juridiction de céans, vu l'article 267 TFUE, demande à la Cour de statuer à titre préjudiciel sur les questions d'interprétation du droit de l'Union reprises aux points 11 et 22 des motifs ci-dessus.

[OMISSIS] [*suspension et formule de procédure*]

** Ndt : En italien, littéralement, « passées à la conduite ».

Prononcée à Rome, [OMISSIS] le 9 février 2021.

Le président

DOCUMENT DE TRAVAIL