ARRÊT DE LA COUR (première chambre)

30 mai 2002 *

Dans l'affaire C-441/00,

Commission des Communautés européennes, représentée par M^me^ M. Wolfcarius, en qualité d'agent, ayant élu domicile à Luxembourg,

partie requérante,

contre

Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, représenté par M^me^ R. Magrill, en qualité d'agent, assisté de M. R. Anderson, barrister, ayant élu domicile à Luxembourg,

partie défenderesse,

ayant pour objet de faire constater que, en ne prenant pas les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la directive 96/48/CE du Conseil, du 23 juillet 1996, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (JO L 235, p. 6), le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de ladite directive,

* Langue de procédure: l'anglais.

LA COUR (première chambre),

composée de MM. P. Jann, président de chambre, M. Wathelet et A. Rosas (rapporteur), juges,

avocat général: M. L. A. Geelhoed,
greffier: M. R. Grass,

vu le rapport du juge rapporteur,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 21 mars 2002,

rend le présent

Arrêt

1 Par requête déposée au greffe de la Cour le 29 novembre 2000, la Commission des Communautés européennes a introduit, en vertu de l'article 226 CE, un recours visant à faire constater que, en ne prenant pas les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la directive 96/48/CE du Conseil, du 23 juillet 1996, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (JO L 235, p. 6, ci-après la «directive»), le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de ladite directive.

2 La directive a pour objet, notamment, de favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux de trains à grande vitesse ainsi que l'accès à ces réseaux.

3 L'article 23, paragraphe 1, de la directive prévoit que les États membres mettent en vigueur, au plus tard trente mois après l'entrée en vigueur de celle-ci, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à ladite directive et qu'ils en informent immédiatement la Commission.

4 L'article 25 de la directive dispose qu'elle «entre en vigueur le vingt et unième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*». Cette directive ayant été publiée le 17 septembre 1996, elle est donc entrée en vigueur le 8 octobre 1996 et le délai de transposition expirait le 8 avril 1999.

5 Conformément à la procédure prévue à l'article 226, premier alinéa, CE, la Commission, après avoir mis le Royaume-Uni en mesure de présenter ses observations, a, par lettre du 31 janvier 2000, adressé un avis motivé à cet État membre, l'invitant à prendre les mesures nécessaires pour se conformer à ses obligations résultant de la directive dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet avis.

6 Dans sa réponse du 5 avril 2000, le Royaume-Uni a invoqué l'existence de problèmes législatifs d'ordre pratique et a expliqué qu'il pensait pouvoir adopter les dispositions nécessaires pour se conformer pleinement à la directive avant la fin de l'année 2000.

7 Dans ces conditions, la Commission a introduit le présent recours.

8 La Commission soutient que le Royaume-Uni n'a pas adopté les mesures nécessaires à la transposition de la directive. Elle rappelle à cet égard les obligations qui incombent aux États membres en vertu des articles 10, premier alinéa, CE et 249, troisième alinéa, CE.

9 Le Royaume-Uni reconnaît que la directive n'a été que partiellement transposée dans le délai prescrit par celle-ci.

10 Toutefois, le Royaume-Uni fait valoir que la transposition tardive de certaines dispositions de la directive est due, en partie, au fait que le comité instauré en vertu de l'article 21 de celle-ci n'a pas établi les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) qui, selon lui, font partie intégrante de la directive. Par conséquent, les parties de la directive relatives aux STI n'auraient pas encore pu prendre effet.

11 À cet égard, le Royaume-Uni expose que la Transport Act 2000 (loi de 2000 relative aux transports), entrée en vigueur le 1er février 2001, confère à l'autorité nationale compétente le pouvoir d'adopter des règlements qui permettront de donner effet aux STI dès que celles-ci auront été arrêtées et auront pris effet conformément aux procédures communautaires. Ces règlements seraient adoptés tant pour la Grande-Bretagne que, par un acte séparé, pour l'Irlande du Nord. Ils devraient entrer en vigueur au plus tard à la fin du mois de juin 2001, qui serait, selon les prévisions de la Commission, le meilleur délai dans lequel les STI pourraient être arrêtées.

12 Le Royaume-Uni admet que la directive n'a pas été transposée en Irlande du Nord, notamment en ce qui concerne ses dispositions prévoyant la désignation d'organismes notifiés. Il fait valoir toutefois qu'aucun système ferroviaire à grande vitesse n'y est actuellement opérationnel et que l'on ne s'attend guère à ce qu'un tel système soit mis en place dans un avenir prévisible. La directive aurait donc une portée pratique très limitée, voire nulle, en Irlande du Nord. Il serait cependant prévu d'adopter au plus tard à la fin du mois de juin 2001 des règlements transposant la directive en Irlande du Nord. L'intégralité de la directive serait ainsi mise en œuvre dans l'ensemble du Royaume-Uni.

13 Il convient de constater que la directive n'a pas été intégralement transposée au Royaume-Uni dans le délai prescrit par celle-ci, comme l'a reconnu le gouvernement du Royaume-Uni.

14 S'agissant des STI, la Cour a déjà jugé qu'il ne résulte pas des termes de la directive et, notamment, de son article 23 que leur élaboration serait une condition préalable à la transposition de la directive. Il s'ensuit que le fait que les STI n'ont pas encore été adoptées n'est pas pertinent pour apprécier l'existence d'un manquement dans le chef d'un État membre (arrêt du 13 décembre 2001, Commission/Irlande, C-372/00, Rec. p. I-10303, points 14 et 15).

15 De même, ainsi que l'a relevé M. l'avocat général au point 6 de ses conclusions, il est sans incidence qu'aucun train à grande vitesse ne soit opérationnel en Irlande du Nord. La Cour a déjà jugé à cet égard que l'inexistence dans un État membre déterminé d'une certaine activité visée par une directive ne saurait libérer cet État de son obligation de prendre des mesures législatives ou réglementaires afin d'assurer une transposition adéquate de l'ensemble des dispositions de cette directive (voir arrêts du 16 novembre 2000, Commission/Grèce, C-214/98, Rec. p. I-9601, point 22, et Commission/Irlande, précité, point 11).

16 Il convient en effet que tous les sujets de droit au Royaume-Uni, à l'instar des autres sujets de droit dans la Communauté, sachent quels sont leurs droits et obligations lorsque, le cas échéant, un système ferroviaire à grande vitesse sera créé et exploité dans cet État membre.

17 Ce n'est que lorsque la transposition d'une directive n'a pas d'objet pour des motifs géographiques qu'elle ne s'impose pas (voir, en ce sens, arrêt du 7 juillet 1987, Commission/Italie, 420/85, Rec. p. 2983, point 5). Tel n'est pas le cas sur l'île d'Irlande, ainsi qu'il ressort de la carte 3.7 figurant à l'annexe I de la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport (JO L 228, p. 1).

18 La transposition de la directive n'ayant pas été réalisée dans le délai prescrit, il y a lieu de considérer comme fondé le recours introduit par la Commission.

19 Par conséquent, il convient de constater que, en n'adoptant pas, dans le délai prescrit, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la directive, le Royaume-Uni a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de ladite directive.

Sur les dépens

20 Aux termes de l'article 69, paragraphe 2, du règlement de procédure, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens. La Commission ayant conclu à la condamnation du Royaume-Uni et celui-ci ayant succombé en ses moyens, il y a lieu de le condamner aux dépens.

Par ces motifs,

LA COUR (première chambre),

déclare et arrête:

1) **En n'adoptant pas, dans le délai prescrit, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la directive 96/48/CE du Conseil, du 23 juillet 1996, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de ladite directive.**

2) **Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord est condamné aux dépens.**

Jann Wathelet Rosas

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 30 mai 2002.

Le greffier

R. Grass

Le président de la première chambre

P. Jann