CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL M. L. A. GEELHOED

présentées le 21 mars 2002 [1]

1. Dans cette affaire, la Commission des Communautés européennes demande à la Cour de 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 [2], le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de ladite directive.

2. Cette directive a été publiée le 17 septembre 1996 au *Journal officiel des Communautés européennes*. Conformément à l'article 23, paragraphe 1, en liaison avec l'article 25 de cette directive, cette dernière est entrée en vigueur le 8 octobre 1996 et le délai de transposition expirait le 8 avril 1999.

3. 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.

4. Le gouvernement du Royaume-Uni reconnaît ne pas avoir transposé la directive dans les délais. Il soutient que la directive a été néanmoins partiellement transposée avant la date prévue. Dans ce contexte, il considère que la transposition tardive de certaines de ces dispositions est due, en partie, au fait que le comité instauré en vertu de l'article 21 de la directive n'a pas encore établi les spécifications techniques d'interopérabilité (ci-après les «STI») à la suite de quoi certaines parties de la directive n'ont pas encore pu prendre effet. Le gouvernement du Royaume-Uni ajoute qu'aucun système ferroviaire à grande vitesse n'est opérationnel sur l'île irlandaise, et l'on ne s'attend guère à ce qu'un tel

1 — Langue originale: le néerlandais.
2 — JO L 235, p. 6.

système soit mis en place dans un avenir prévisible. La directive a donc une portée pratique très limitée, voire inexistante, en Irlande du Nord.

5. Il convient d'observer à ce sujet que, 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 d'un État membre [3].

6. De même, il est sans incidence qu'aucun train à grande vitesse ne soit opérationnel en Irlande. Dans l'arrêt Commission/Irlande, précité, la Cour a rappelé 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. 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. Tel n'est pas le cas en Irlande du Nord, ainsi qu'il ressort de la carte 3.15 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 [4].

3 — Arrêt du 13 décembre 2001, Commission/Irlande (C-372/00, Rec. p. I-10303, points 14 et 15).

4 — JO L 228, p. 1. Voir arrêt Commission/Irlande, précité note 3, points 11 à 13.

Conclusion

7. Eu égard aux considérations qui précèdent, il est proposé à la Cour de statuer comme suit:

1) 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, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de ladite directive;

2) condamner le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord aux dépens en application de l'article 69, paragraphe 2, du règlement de procédure.