

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL

M. M. POIARES MADURO

présentées le 24 mars 2004¹

1. Le présent recours vise à faire constater que le royaume d'Espagne a manqué aux obligations qui lui incombent en application de la directive 85/337/CEE du Conseil, du 27 juin 1985, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement², en ne soumettant pas à une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement le «projet de ligne Valence-Tarragone, tronçon Las Palmas-Oropesa. Plate-forme», qui s'inscrit dans le cadre du projet intitulé «Couloir méditerranéen».

enquête publique ou une déclaration relative aux incidences sur l'environnement aient été effectuées. Le projet ferroviaire comporte un nouveau tracé destiné à contourner la commune de Benicasim (7,64 km) et le dédoublement des voies entre Las Palmas et Oropesa (13,2 km).

3. Par lettre du 28 octobre 1999, la Commission a invité les autorités espagnoles à lui présenter leurs observations sur les faits dénoncés.

I — Les faits et la procédure précontentieuse

2. En mai 1999, la Commission des Communautés européennes a reçu une plainte selon laquelle les autorités espagnoles auraient mal appliqué la directive. Cette plainte invoquait la réalisation d'un tracé ferroviaire de 13,2 km traversant les communes de Castellón, de Benicasim et d'Oropesa sans qu'une

4. Le 13 janvier 2000, le royaume d'Espagne a confirmé dans une lettre que ledit projet n'avait pas été soumis à la procédure d'évaluation des incidences sur l'environnement. Selon les autorités espagnoles, une telle évaluation n'était pas nécessaire puisque le tracé adopté pour le tronçon visé par la plainte était compris dans la réserve ferroviaire prévue dans le plan général d'urbanisme de 1992, lequel avait fait l'objet d'une déclaration des incidences sur l'environnement et avait été approuvé le 17 mars 1994 par décision du *Director General de Qualitat Ambiental* (directeur général de la qualité de l'environnement) de la Généralité de Valence (Espagne).

1 — Langue originale: le portugais.

2 — JO L 175, p. 40 (ci-après «la directive»).

5. Le 13 avril 2000, la Commission a adressé au royaume d'Espagne une lettre de mise en demeure conformément à l'article 226 CE, pour application incorrecte de la directive, au motif que l'étude des incidences sur l'environnement du «projet de ligne Valence-Tarragone, tronçon Las Palmas-Oropesa. Plateforme» n'avait pas été effectuée.

6. Dans sa lettre de réponse du 21 juin 2000, le gouvernement espagnol a souligné, tout d'abord, que le projet visé par la lettre de mise en demeure n'impliquait pas la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire. Il a avancé, ensuite, que les formalités accomplies pour l'approbation du plan général d'urbanisme de Benicasim étaient suffisantes. Il a déclaré, enfin, se montrer disposé à accomplir toute procédure complémentaire jugée nécessaire par la Commission.

7. La Commission a adressé, le 26 septembre 2000, un avis motivé au royaume d'Espagne en l'invitant à adopter les mesures nécessaires pour se conformer à ses obligations découlant de la directive.

8. Par lettre du 2 janvier 2001, le royaume d'Espagne a répondu à l'avis motivé, en rappelant ses arguments antérieurs et en indiquant qu'une étude des incidences sur l'environnement de la modification n° 3 du projet en cause allait être soumise à enquête publique. Une copie de la publication au

Boletín Oficial del Estado (Journal officiel espagnol) du 3 janvier 2001 de l'annonce de la direction générale des chemins de fer soumettant à enquête publique ladite étude a été transmise à la Commission le 19 janvier 2001. La modification n° 3 se rapporte essentiellement à la construction d'un viaduc de 754,5 m de longueur.

9. Les renseignements fournis par le royaume d'Espagne n'ayant pas convaincu la Commission, celle-ci a saisi la Cour d'un recours en manquement.

10. Au cours de la procédure écrite, pour répondre à l'unique grief de la Commission selon lequel le royaume d'Espagne aurait procédé à une application incorrecte de la directive concernant le «projet de ligne Valence-Tarragone, tronçon Las Palmas-Oropesa. Plate-forme», le royaume d'Espagne a réitéré son argumentation selon laquelle le projet n'entrerait pas dans le champ d'application de l'annexe I de la directive (imposant une évaluation obligatoire des incidences du projet sur l'environnement). Il estime en outre que les formalités accomplies assuraient en tout cas une application complète de la directive.

11. Une audience a eu lieu le 19 février 2004. La Commission a notamment précisé la portée de son recours en réponse à une question écrite qui lui avait été adressée par la Cour le 9 décembre 2003. Elle a confirmé

que son recours portait sur l'ensemble du tronçon entre Las Palmas et Oropesa, d'une longueur totale de 13,2 km.

II — Le cadre juridique

12. La directive a pour objet de prévenir les pollutions et autres atteintes à l'environnement en soumettant certains projets publics ou privés à une évaluation préalable de leurs incidences sur l'environnement³. Elle impose une prise en compte des enjeux environnementaux dans le processus décisionnel de nombreux projets.

13. La directive en vigueur au moment des faits reprochés au royaume d'Espagne a été modifiée par la directive 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997⁴. Cependant, les dispositions litigieuses de la directive, notamment les points 7 de son annexe I et 12 de son annexe II n'ont pas été changées par le nouveau texte.

14. La directive distingue deux classes de projets. La première de celles-ci comprend les projets susceptibles d'avoir des incidences

notables sur l'environnement, énumérés à l'annexe I de la directive, pour lesquels les États membres sont tenus de procéder à une étude de leurs éventuelles incidences sur l'environnement avant de les mettre en œuvre⁵. Pour la seconde classe de projets, énumérés à l'annexe II de la directive, les États membres disposent d'une marge de manœuvre pour décider de leur soumission à une étude préalable de leurs incidences environnementales⁶.

15. Qualifier un projet comme correspondant à un projet de classe I a donc des conséquences importantes sur la nécessité ou non de procéder à une étude préalable des incidences environnementales.

16. Pour résoudre la présente affaire, il conviendra d'abord d'analyser les arguments développés à l'audience par le royaume d'Espagne relatifs à la recevabilité du recours, pour ensuite déterminer si la directive est applicable au projet en cause. Enfin, pour autant que le projet entre dans le champ d'application de la directive, on vérifiera si le royaume d'Espagne a correctement appliqué cette dernière dans le cas concret.

3 — Sixième considérant de la directive.

4 — JO L 73, p. 5.

5 — Article 4, paragraphe 1, de la directive.

6 — Article 4, paragraphe 2, de la directive.

III — Appréciation

B — *Applicabilité de la directive au projet en cause*

A — *Recevabilité du recours*

17. Le royaume d'Espagne a soulevé lors de l'audience une exception d'irrecevabilité. Il a soutenu que la Commission n'aurait visé, au cours de la procédure précontentieuse, que le nouveau tracé destiné à contourner la commune de Benicasim, d'une longueur de 7,64 km, et non pas le dédoublement des voies sur toute la longueur du tronçon entre Las Palmas et Oropesa, de 13,2 km. Le royaume d'Espagne estime en conséquence que le recours serait irrecevable en ce qu'il procède à une extension de l'objet du litige entre la phase administrative et la phase contentieuse.

18. Cet argument doit être écarté car tant la lettre de mise en demeure que l'avis motivé adressés par la Commission au royaume d'Espagne ainsi que la requête devant la Cour font expressément référence au «tronçon Las Palmas-Oropesa», dont le royaume d'Espagne ne conteste pas qu'il a une longueur de 13,2 km. Contrairement à ce que soutient le royaume d'Espagne, force est donc de constater que l'objet du litige n'a pas varié entre la phase administrative et la phase contentieuse. L'exception d'irrecevabilité devrait en conséquence être rejetée.

19. Il est possible de conclure à l'applicabilité de la directive au projet en cause en suivant deux analyses distinctes, soit en application du point 7 de l'annexe I, soit conformément au point 12 de l'annexe II de la directive. Tandis que la Commission adopte la première analyse, le royaume d'Espagne privilégie la seconde.

20. Le point 7 de l'annexe I de la directive vise notamment la «construction de voies pour le trafic à grande distance des chemins de fer». Le point 12 de l'annexe II de la directive désigne la «modification des projets figurant à l'annexe I».

21. La Commission estime que le projet de tronçon Las Palmas-Oropesa de la ligne Valence-Tarragone devrait s'analyser comme une voie au sens du point 7 de l'annexe I de la directive. Le royaume d'Espagne soutient au contraire que ce projet ne serait qu'une modification d'un projet existant, soumis comme tel au point 12 de l'annexe II de la directive, car il n'impliquerait pas la construction d'une ligne nouvelle au sens d'un trajet nouveau entre deux destinations mais un simple dédoublement de voies. En effet, selon le royaume d'Espagne, le point 7 de l'annexe I de la directive ne vise que les constructions de trajets ferroviaires

nouveaux. Il considère également que le projet en cause n'est pas destiné au trafic à grande distance puisqu'il relie deux localités éloignées de 13,2 km.

1) La notion de voie au sens du point 7 de l'annexe I de la directive

22. Pour étayer son argumentation selon laquelle seuls les trajets nouveaux seraient visés par le point 7 de l'annexe I de la directive, le royaume d'Espagne, avance que certaines versions linguistiques de la directive désigneraient les lignes de chemin de fer et non les voies de chemin de fer. Cette divergence linguistique devrait conduire à interpréter ledit point comme n'incluant que les constructions de nouveaux trajets de chemin de fer entre deux destinations auparavant non reliées entre elles.

23. La version espagnole du point 7 de l'annexe I de la directive se réfère à des «vías», de même que la version italienne à des «vie», la version portugaise à des «vias» et la version française à des «voies». Il semble que seule la version anglaise, citée par le royaume d'Espagne, puisse éventuellement prêter à confusion. La Commission a cependant cité à l'audience une définition de l'Oxford Dictionary donnant au mot «line» la signification de voie et non de trajet ferroviaire reliant deux destinations. Une

divergence entre les différentes versions linguistiques de la directive ne semble ainsi pas véritablement établie.

24. En tout état de cause, et conformément à une jurisprudence constante de la Cour, la nécessité d'une interprétation uniforme des dispositions communautaires exclut qu'une version linguistique soit considérée isolément mais exige, en cas de doute, qu'elle soit interprétée et appliquée à la lumière des versions établies dans les autres langues, toutes les versions faisant foi, conformément à l'article 314 CE⁷. S'il existe une divergence dans les différentes versions linguistiques, la disposition doit être interprétée en fonction de l'économie générale et de la finalité de la réglementation dont elle constitue un élément⁸.

25. Il découle de cette jurisprudence que l'éventuelle difficulté d'interprétation due à la divergence linguistique relevée par le royaume d'Espagne concernant le point 7 de l'annexe I de la directive doit être résolue en interprétant cette disposition à la lumière de l'économie générale et de l'objectif de la directive.

7 — Arrêts du 5 décembre 1967, Van der Vecht, 19/67, Rec. p. 445, 456; du 6 octobre 1982, Cilfit e.a., 283/81, Rec. p. 3415, point 18, et du 17 juillet 1997, Ferriere Nord/Commission, C-219/95 P, Rec. p. I-4411, point 15.

8 — Voir, notamment, arrêts du 27 octobre 1977, Bouchereau, 30/77, Rec. p. 1999, point 14; du 7 décembre 1995, Rockfon, C-449/93, Rec. p. I-4291, point 28; du 24 octobre 1996, Kraaijeveld e.a., C-72/95, Rec. p. I-5403, point 28, et du 9 mars 2000, EKW et Wein & Co, C-437/97, Rec. p. I-1157, point 42.

26. La directive vise à prévenir les pollutions et autres atteintes à l'environnement. Son objectif essentiel est, selon son sixième considérant et conformément à son article 2, de soumettre au principe d'évaluation préalable tout projet susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement⁹. Plus généralement, la directive vise à ne soustraire à l'évaluation aucun projet susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement¹⁰.

27. Or, si l'on adoptait l'interprétation proposée par le royaume d'Espagne, seule la construction de lignes de chemin de fer impliquant un trajet nouveau serait soumise à une évaluation environnementale. La construction de voies nouvelles ou la transformation de voies à usage régional en voies destinées au trafic à grande distance ne seraient pas soumises à une évaluation environnementale, alors même qu'elles pourraient avoir des incidences notables sur l'environnement. Une telle interprétation de la directive serait en contradiction avec son objectif essentiel.

28. Ainsi, il semble que le point 7 de l'annexe I de la directive devrait être interprété comme incluant la construction de voies et non uniquement la construction de nouveaux trajets ferroviaires.

2) Un nouveau tracé et un dédoublement de voies sont-ils aussi à analyser comme une construction de voies au sens de la directive?

29. Nous envisagerons successivement les questions du nouveau tracé et du dédoublement des voies.

30. La Commission souligne que le projet en cause implique la construction d'une nouvelle voie ferrée dédoublée et adaptée à une vitesse de 200/220 km/h, alors qu'auparavant les trains ne circulaient qu'à 90 km/h, et exige un nouveau tracé sur la commune de Benicasim.

31. Les textes espagnols de transposition [Real Decreto-Legislativo (décret-législatif royal) du 28 juin 1986, relatif à l'évaluation de l'impact sur l'environnement¹¹ et le règlement portant mise en œuvre de cette disposition législative, approuvé par le Real Decreto (décret royal) du 30 septembre 1988], dont le royaume d'Espagne soutient

9 — Arrêt du 19 septembre 2000, *Linster* C-287/98, Rec. p. I-6917, point 52.

10 — Arrêt du 16 septembre 1999, *WWF e.a.*, C-435/97, Rec. p. I-5613, point 45.

11 — *BOE* n° 155, du 30 juin 1986, p. 23733.

qu'ils sont conformes à la directive, n'imposent une étude environnementale qu'en cas de «lignes de chemin de fer à grande distance qui comportent un nouveau tracé». Selon le royaume d'Espagne, cette disposition requiert à la fois un nouveau tracé et un nouveau trajet. La condition relative à un nouveau trajet a fait l'objet des points 22 à 28 de ces conclusions.

32. La présente procédure ne visant pas à établir la conformité générale de la législation nationale avec la directive, il convient cependant de déterminer si l'analyse du royaume d'Espagne est, pour le cas concret, conforme à la directive¹².

33. Le critère pertinent pour déterminer si un projet doit être soumis à une évaluation obligatoire de ses incidences sur l'environnement est de savoir s'il est susceptible d'avoir des «incidences notables» sur l'environnement, conformément à l'article 2, paragraphe 1, de la directive. Or la construction d'une voie de chemin de fer selon un nouveau tracé est par nature susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement du fait de la modification de l'environnement qu'elle entraîne.

34. Ainsi, la construction d'un nouveau tracé ferroviaire nécessite une évaluation préalable obligatoire en application de la directive.

35. Le dédoublement d'une voie ferrée peut-il de la même façon être inclus dans la définition d'une «construction de voie» ou correspond-il plutôt à une «modification» d'un projet au sens du point 12 de l'annexe II de la directive? La Commission et les autorités espagnoles défendent des points de vue opposés à ce sujet.

36. La Commission fonde sa conclusion qu'un dédoublement de voies est soumis au point 7 de l'annexe I de la directive sur deux arguments. D'une part, elle constate que le dédoublement d'une voie implique la construction d'une voie nouvelle, quand bien même cette dernière serait parallèle à une voie existante. D'autre part, interpréter différemment la directive reviendrait à contredire ses objectifs puisque l'étude d'impact fournie par le royaume d'Espagne démontre que le dédoublement de voies sur le tronçon considéré était susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement¹³.

12 — On peut signaler que le royaume d'Espagne a déjà été condamné pour transposition incorrecte de la directive (arrêt du 13 juin 2002, Commission/Espagne, C-474/99, Rec. p. I-5293).

13 — Cette étude, effectuée en 1994 dans le cadre de l'adoption d'un nouveau plan d'urbanisme (citée au point 7 du mémoire en réplique de la Commission), identifie notamment les risques suivants: «les processus d'érosion et d'instabilité des talus [...] la perte de sols arables, la pollution sonore [...] la modification du drainage de surface».

37. Les autorités espagnoles considèrent que le projet en cause n'est qu'une amélioration d'un projet existant. De plus, le dédoublement d'un tracé ferroviaire n'aurait pas d'incidence ou, en tout cas, pas d'incidences «notables» sur l'environnement s'ajoutant à celles générées par la construction de la ligne initiale.

38. Ainsi que le souligne la Commission, une interprétation littérale de l'expression «construction de voies» inclut le dédoublement de voies existantes. Par ailleurs, une interprétation de cette disposition au regard de l'objet et de la finalité de la directive aboutit à la même conclusion.

39. Interpréter le point 7 de l'annexe I de la directive en tenant compte de l'objet et de la finalité de celle-ci, revient à s'assurer que les États membres procèdent à une évaluation préalable des incidences sur l'environnement de tous les projets risquant d'avoir des incidences notables sur l'environnement¹⁴.

40. Or, il est impossible d'exclure a priori qu'un dédoublement de voies puisse avoir des conséquences notables sur l'environnement. Au contraire, la construction de voies supplémentaires peut avoir un impact sur l'environnement dès lors que l'utilisation des voies s'en trouvera changée. À cet égard, il faut noter que le projet en cause ne consiste

pas en un dédoublement des voies à l'identique mais inclut une adaptation des voies aux trains à grande vitesse. La fréquence accrue du trafic sur les voies à la suite de leur dédoublement aura aussi un impact sonore significatif: le niveau de bruit équivalent sera supérieur à 45 décibels, le niveau maximal recommandé par l'Organisation mondiale de la santé pour les environnements nocturnes. Une telle modification de l'utilisation finale des voies implique donc des incidences notables sur l'environnement.

41. Le royaume d'Espagne estime par ailleurs qu'inclure le dédoublement de voies dans la définition de la construction de voies de chemin de fer serait absurde, puisque la construction de routes ne serait, en application de l'annexe II, point 10, sous d), de la directive, pas soumise à une évaluation obligatoire des incidences sur l'environnement.

42. En réalité, une telle interprétation est conforme au système instauré par la directive, qui procède à une distinction entre les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement et les autres. En effet, la directive soumet à des régimes différents la construction d'autoroutes et de voies rapides (l'évaluation obligatoire est requise par la mention à l'annexe I), et la construction d'autres routes (mentionnée à l'annexe II). De la même façon, seule la construction de voies de chemin de fer

14 — Arrêts précités, WWF e.a., point 45, et Linster, point 52.

destinées au trafic à grande distance est soumise à une évaluation préalable obligatoire par la directive.

imputable à l'État membre concerné cette procédure doit être introduite¹⁵. L'argument du royaume d'Espagne tenant à l'étendue du recours en manquement introduit par la Commission doit donc être rejeté.

43. La transformation d'une route en autoroute, tout autant que la construction d'une autoroute en l'absence de route préexistante est un projet soumis à l'annexe I de la directive et, comme tel, soumis à une évaluation préalable obligatoire. De la même manière, la transformation d'une voie de chemin de fer utilisée pour le trafic régional en une voie destinée au trafic à grande distance sera soumise aux conditions de l'annexe I de la directive.

3. La notion de «trafic à grande distance» au sens du point 7 de l'annexe I de la directive

46. Le royaume d'Espagne conteste que le projet en cause puisse être analysé comme soumis au point 7 de l'annexe I de la directive, car il ne concernerait pas le trafic à grande distance mais un tronçon de 13,2 km reliant des localités proches.

44. Enfin, les autorités espagnoles avancent que, si la Commission considérait véritablement le dédoublement des voies comme nécessitant une évaluation préalable des incidences sur l'environnement, en application du point 7 de l'annexe I de la directive, elle aurait dû introduire un recours en manquement ayant pour objet l'ensemble du dédoublement de la ligne Valence-Tarragone sur 251 km.

47. La Commission oppose à cet argument que la nouvelle voie est posée sur une ligne ferroviaire de 251 km entre Valence et Tarragone, s'insérant dans le «Couloir méditerranéen» reliant la région espagnole du Levant à la Catalogne et à la frontière française, de sorte qu'il ne s'agirait pas d'une ligne de proximité. Le point déterminant serait, selon elle, que le tronçon s'intègre dans une nouvelle voie ferrée à grande distance.

45. À cet égard, il convient de rappeler que la Commission est seule compétente pour décider s'il est opportun d'engager une procédure en constatation de manquement et en raison de quel agissement ou omission

¹⁵ — Arrêts du 11 août 1995, Commission/Allemagne, C-431/92, Rec. p. I-2189, point 22 ; du 5 novembre 2002, Commission/Allemagne, C-476/98, Rec. p. I-9855, point 38 et du 10 avril 2003, Commission/Allemagne, C-20/01 et C-28/01, Rec. p. I-3609, point 30.

48. La construction d'une ligne de voies ferrées de 251 km ayant lieu par étapes, suivre le raisonnement avancé par le royaume d'Espagne pourrait aboutir à ne jamais considérer un projet précis comme concernant le trafic à grande distance, puisque les tronçons successifs de la ligne ferroviaire couvriraient tous de faibles distances et relieraient des localités voisines. Adopter une telle interprétation de la directive risquerait de restreindre considérablement son champ d'application et de compromettre la réalisation de l'objectif qu'elle poursuit.

49. Aucune contradiction de motifs ne peut sur ce point être reprochée à la Commission, qui se contente de procéder à une appréciation des conditions d'application du point 7 de l'annexe I de la directive en vérifiant tout d'abord que le projet en cause concerne la construction de «voies de chemin de fer», puis qu'il s'agit de voies destinées au «trafic à grande distance». La longueur des voies construites n'est pas un critère pertinent pour apprécier l'applicabilité de la directive au projet en cause. C'est l'utilisation de la ligne pour le trafic à grande distance qui détermine la qualification.

50. Ainsi, le projet en cause aurait dû, en application de l'article 4, paragraphe 1, de la directive, faire l'objet d'une évaluation préalable des incidences sur l'environnement conforme aux exigences prescrites aux articles 5 à 10 de la directive.

C — Appréciation de l'existence d'un manquement à l'obligation de procéder à une évaluation

51. La Commission soutient que le royaume d'Espagne n'a pas respecté la procédure d'évaluation des incidences sur l'environnement prescrite aux articles 5 à 10 de la directive. Plus précisément, il est fait grief à cet État d'avoir manqué aux obligations qui lui incombent en application des articles 5, paragraphe 2, et 6, paragraphe 2, de la directive.

52. L'article 5, paragraphe 2, de la directive énumère les informations minimales à fournir par le maître d'ouvrage. Celles-ci incluent notamment «une description du projet comportant des informations relatives à son site, à sa conception et à ses dimensions».

53. L'article 6, paragraphe 2, de la directive impose des conditions quant à la publicité de la procédure d'évaluation. Il exige que «toute demande d'autorisation ainsi que les informations recueillies aux termes de l'article 5 soient mises à la disposition du public» et précise que le public concerné doit avoir «la possibilité d'exprimer son avis avant que le projet ne soit entamé».

54. Le royaume d'Espagne soutient qu'il se serait conformé à toutes les obligations découlant de la directive. Il avance, en premier lieu, que la révision du plan général d'urbanisme de Benicasim de 1992 aurait été précédée de la réalisation d'une étude d'impact soumise à enquête publique et d'une déclaration des incidences sur l'environnement. Cette interprétation serait corroborée par le raisonnement adopté par le *Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana* (Espagne) du 26 octobre 1998¹⁶. En second lieu, il invoque sa bonne foi et son acceptation de la thèse de la Commission concernant la modification n° 3 du projet.

55. Concernant la révision du plan général d'urbanisme de Benicasim, il ressort du dossier soumis à la Cour qu'il manque de précision à deux égards: il n'envisage que sommairement le tracé de la voie ferrée et il n'inclut pas la localité d'Oropesa, dans laquelle la construction de la voie ferrée pourrait aussi avoir des incidences environnementales.

56. Or, en application de l'article 5, paragraphe 2, de la directive, les informations fournies par le maître d'ouvrage doivent au minimum contenir une description du site, de la conception et des dimensions du projet en cause.

16 — L'arrêt a confirmé que la procédure environnementale qui avait été suivie en conformité avec la législation nationale était suffisante, sans interpréter cette législation conformément à la directive.

57. Ainsi, la révision du plan général d'urbanisme de Benicasim ne remplissant pas les conditions minimales fixées par la directive, je considère que le royaume d'Espagne a manqué à ses obligations en vertu de la directive.

58. Pour ce qui est de la modification n° 3 du projet, il suffit de constater que la procédure d'évaluation des incidences engagée par le royaume d'Espagne est intervenue postérieurement au début des travaux.

59. En effet, si l'étude d'impact sur l'environnement de la modification n° 3 dudit projet fournie par le royaume d'Espagne date de février 1999 pour un projet autorisé le 26 novembre 1999, l'information au public n'a été publiée au *Boletín Oficial del Estado* que le 3 janvier 2001, soit bien après le début des travaux en mars 1999.

60. Une telle procédure n'étant pas conforme à l'article 6, paragraphe 2 de la directive, qui exige une information du public préalable à la réalisation des travaux, il me semble établi que le royaume d'Espagne a manqué à ses obligations en vertu de la directive quant à la procédure suivie pour la modification n° 3 du projet.

III — Conclusion

61. Eu égard à ce qui précède, je propose à la Cour de:

- 1) déclarer que le royaume d'Espagne a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu des articles 2, 3, 5, paragraphe 2, et 6, paragraphe 2, de la directive 85/337/CEE du Conseil, du 27 juin 1985, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, au motif qu'il n'a pas procédé à une étude d'évaluation des incidences sur l'environnement du «projet de ligne Valence-Tarragone, tronçon Las Palmas-Oropesa. Plate-forme»;
- 2) condamner le royaume d'Espagne aux dépens.