

Arrêt n ° 3-18-529 / 137 de la chambre administrative de la Cour suprême du 19 mai 2020

(Environnement - Directive 92/43 / CEE - Conservation des habitats naturels - Zones spéciales de conservation - Évaluation des effets d'un plan ou d'un projet sur une zone spéciale de conservation - Évaluation préliminaire pour déterminer si les effets du plan ou projet sur une zone spéciale de conservation doivent être évalués - Mesures qui peuvent être prises en compte

Deux organisations environnementales avaient fait appel au tribunal pour contester le plan déterminant l'emplacement de la ligne ferroviaire Rail Baltic. Parmi les allégations présentées par les requérants, la Cour suprême a jugé importante la position concernant la zone ornithologique Natura, que la ligne ferroviaire projetée n'a pas traversée, mais parcourue à une centaine de mètres.

La Cour suprême n'a pas jugé correct que lors de l'évaluation de l'impact environnemental du tracé ferroviaire, une distinction ait été faite entre les effets directs et indirects du chemin de fer (effets directs si l'itinéraire traverse physiquement un site Natura et indirects si l'itinéraire passe par une zone protégée). À la suite de l'arrêt de la Cour de justice dans l'affaire C-142/16, Commission / En Allemagne, le site Natura peut être significativement affecté par des activités tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du site, et l'impact indirect de l'activité proposée sur le site Natura peut ne pas être moins important que l'impact direct. L'évaluation préliminaire de Natura doit analyser la situation du site Natura et tout changement qui pourrait survenir du fait de l'activité proposée. Dans le même temps, le site Natura peut également être affecté par des dommages aux habitats à l'extérieur du site (C-461/17 Holohan). En l'espèce, l'évaluation préliminaire avait reconnu la possibilité de déranger les oiseaux protégés (aigles, cigognes noires, sangliers) dans un rayon de 1 km de la voie ferrée, mais aucune évaluation appropriée au titre de l'article 6, paragraphe 3, de la directive 92/43 / CEE n'avait été effectuée.

La Cour suprême a également souligné que les mesures d'atténuation ne doivent pas être prises en compte dans la phase de pré-évaluation

- une analyse complète et précise des mesures d'atténuation doit être effectuée au stade de l'évaluation appropriée (C-323/17 People Over Wind et Sweetman). Alors que la Cour suprême a considéré que la modification du corridor routier était un ajustement admissible de la solution de planification au stade de l'évaluation préliminaire, les exigences pour minimiser le bruit ferroviaire et planifier les travaux de construction en dehors de la saison de reproduction sont des mesures d'atténuation. Le déplacement du corridor n'excluant pas un impact significatif sur la zone ornithologique, une évaluation était nécessaire.

La Cour suprême a également expliqué les exigences de fond pour l'évaluation Natura et les lacunes de l'évaluation jusqu'à présent.