ARRÊT DE LA COUR (troisième chambre)

25 juillet 2008 *

Dans l'affaire C-142/07,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 234 CE, introduite par le Juzgado de lo Contencioso-Administrativo nº 22 de Madrid (Espagne), par décision du 23 janvier 2007, parvenue à la Cour le 12 mars 2007, dans la procédure

Ecologistas en Acción-CODA

contre

Ayuntamiento de Madrid,

LA COUR (troisième chambre),

composée de M. A. Rosas, président de chambre, MM. U. Lõhmus (rapporteur), J. Klučka, M^me^ P. Lindh et M. A. Arabadjiev, juges,

* Langue de procédure: l'espagnol.

avocat général: M^me^ J. Kokott,
greffier: M^me^ M. Ferreira, administrateur principal,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 2 avril 2008,

considérant les observations présentées:

— pour Ecologistas en Acción-CODA, par M^e^ J. Doreste Hernández, abogado,

— pour l'Ayuntamiento de Madrid, par M. I. Madroñero Peloche, en qualité d'agent, assisté de M^e^ A. Sánchez Cordero, abogada,

— pour le gouvernement italien, par M. I. M. Braguglia, en qualité d'agent, assisté de M. G. Fiengo, avvocato dello Stato,

— pour la Commission des Communautés européennes, par M^me^ A. Alcover San Pedro et M. J.-B. Laignelot, en qualité d'agents,

ayant entendu l'avocat général en ses conclusions à l'audience du 30 avril 2008,

rend le présent

Arrêt

1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation 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 (JO L 175, p. 40), telle que modifiée par la directive 97/11/CE du Conseil, du 3 mars 1997 (JO L 73, p. 5, ci-après la «directive modifiée»).

2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant l'association Ecologistas en Acción-CODA (ci-après «CODA») à l'Ayuntamiento de Madrid (mairie de Madrid) au sujet d'un acte administratif portant approbation de divers projets s'inscrivant dans le cadre de la transformation et de l'amélioration de la quasi-totalité de la voie rapide de contournement de Madrid.

Le cadre juridique

La réglementation communautaire

3 La directive 85/337 a été adoptée dans le but d'harmoniser les principes en matière d'évaluation des incidences sur l'environnement de certains projets privés et publics, les principales obligations des maîtres d'ouvrage et le contenu de l'évaluation de ces incidences. Son annexe I reprend les projets soumis à une telle évaluation, tandis que

son annexe II mentionne ceux que, conformément à l'article 4, paragraphe 2, de cette directive, les États membres pouvaient soumettre à cette évaluation lorsqu'ils considéraient que les caractéristiques des projets concernés l'exigeaient.

4 Les modifications que la directive 97/11 a apportées à la directive 85/337 concernent principalement la soumission des projets susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement à une procédure de demande d'autorisation et à une évaluation de ces incidences ainsi que l'harmonisation des critères que les États membres doivent utiliser, afin de déterminer si un projet relevant de l'une des catégories visées à l'annexe II doit être soumis à une telle évaluation ou non. Ces critères sont désormais énumérés dans l'annexe III de la directive modifiée.

5 L'article 1er, paragraphe 2, de la directive modifiée contient les définitions suivantes:

«projet:

— la réalisation de travaux de construction ou d'autres installations ou ouvrages,

— d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, […]

maître d'ouvrage:

soit l'auteur d'une demande d'autorisation concernant un projet privé, soit l'autorité publique qui prend l'initiative à l'égard d'un projet;

autorisation:

la décision de l'autorité ou des autorités compétentes qui ouvre le droit du maître d'ouvrage de réaliser le projet.»

6 L'article 2, paragraphe 1, de la directive modifiée dispose:

«Les États membres prennent les dispositions nécessaires pour que, avant l'octroi de l'autorisation, les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, notamment en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation, soient soumis à une procédure de demande d'autorisation et à une évaluation en ce qui concerne leurs incidences. […]»

7 L'article 3 de la directive modifiée prévoit:

«L'évaluation des incidences sur l'environnement identifie, décrit et évalue de manière appropriée, en fonction de chaque cas particulier et conformément aux articles 4 à 11, les effets directs et indirects d'un projet sur les facteurs suivants:

— l'homme, la faune et la flore,

— le sol, l'eau, l'air, le climat et le paysage,

— les biens matériels et le patrimoine culturel,

— l'interaction entre les facteurs visés aux premier, deuxième et troisième tirets.»

8 Aux termes de l'article 4, paragraphe 1, de la directive modifiée, les projets énumérés à l'annexe I de celle-ci sont soumis à une évaluation, sous réserve des cas exceptionnellement exemptés au titre de l'article 2, paragraphe 3, de cette directive.

9 Conformément à l'article 4, paragraphes 2 et 3, de la directive modifiée, chaque État membre détermine, sur la base d'un examen au cas par cas ou sur la base de seuils ou de critères qu'il fixe en tenant compte des critères de sélection énoncés à l'annexe III de cette directive, si les projets visés à l'annexe II de celle-ci doivent être soumis à une évaluation.

10 L'annexe I, point 7, de la directive modifiée mentionne, sous b), les projets de «[c]onstruction d'autoroutes et de voies rapides» et, sous c), les projets de «[c]onstruction d'une nouvelle route à quatre voies ou plus, ou alignement et/ou élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ou élargie doit avoir une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres».

11 Ledit point 7, sous b), renvoie, pour la définition de la notion de «voies rapides», à celle donnée par l'accord européen du 15 novembre 1975 sur les grandes routes du trafic international (ci-après l'«accord»).

12 Au point 10 de l'annexe II de la directive modifiée, intitulé «Projets d'infrastructure», sont mentionnés, sous b), les «[t]ravaux d'aménagement urbain» et, sous e), les projets de «[c]onstruction de routes […] (projets non visés à l'annexe I)».

13 Le point 13, premier tiret, de ladite annexe II vise «[t]oute modification ou extension des projets figurant à l'annexe I ou à l'annexe II, déjà autorisés, réalisés ou en cours de réalisation, qui peut avoir des incidences négatives importantes sur l'environnement».

L'accord

14 L'accord a été ratifié par tous les États membres à l'exception de sept d'entre eux. Le Royaume d'Espagne figure parmi ces derniers.

15 Sous le titre II, intitulé «Catégorie de routes internationales», l'annexe II de l'accord contient notamment les définitions suivantes:

«II.2 Autoroutes

Le terme 'autoroute' désigne une route qui est spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui:

i) sauf en des points singuliers ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;

ii) ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer ou de tramway, ni chemin pour la circulation de piétons;

iii) est spécialement signalée comme étant une autoroute.

II.3 Routes expresses

Routes réservées à la circulation automobile accessibles seulement par des échangeurs ou des carrefours réglementés et sur lesquelles notamment l'arrêt et le stationnement sont interdits.»

Le litige au principal et les questions préjudicielles

16 Par décision du 17 janvier 2005, la Concejala del Área de Gobierno de Urbanisme, Vivienda e Infraestructuras del Ayuntamiento de Madrid (conseillère municipale chargée de l'urbanisme, du logement et des infrastructures à la mairie de Madrid) a approuvé divers projets de transformation et d'amélioration de la voie rapide urbaine de contournement de Madrid, identifiée sous le numéro M-30.

17 Ces projets portent, concrètement, sur la transformation en voie souterraine, d'une part, de la M-30 entre Marquès de Monistrol et Puente de Segovia, entre Puente de Segovia et Puente de San Isidro, entre Puente de San Isidro et Puente de Praga ainsi qu'entre Puente de Praga et Nudo Sur, et, d'autre part, de l'Avenida de Portugal jusqu'au rond-point de San Vicente. Selon les observations de CODA, non contredite à cet égard, la M-30 est une voie destinée exclusivement à la circulation de véhicules automobiles, non équipée de feux de circulation, dépourvue de trottoir ou de bas-côté pour les piétons et ne comportant ni arrêt de bus ni station de taxi.

18 Ces projets s'inscrivent dans le cadre d'un ouvrage complexe de génie civil qui consiste à améliorer et à transformer la quasi-totalité de la voie rapide de contournement de Madrid. Cet ouvrage, également appelé «Madrid calle 30», vise, selon les observations de l'Ayuntamiento de Madrid, à réduire la congestion sur les routes et les risques d'accident, et non pas à augmenter la capacité de circulation sur cette voie.

19 Après que son recours gracieux contre la décision susmentionnée du 17 janvier 2005 eut été rejeté par décision du 23 mai 2005, CODA a saisi la juridiction de renvoi d'un recours en annulation contre cette dernière décision. À l'instar du recours gracieux, ce recours en annulation est notamment fondé sur un moyen tiré de la violation de la réglementation nationale en matière d'évaluation des incidences sur l'environnement applicable auxdits projets et qui résulte partiellement de la directive modifiée.

20 Il découle de la décision de renvoi que le conseil municipal de Madrid a fractionné le projet global «Madrid calle 30» en quinze sous-projets indépendants, traités distinctement, dont un seul porte sur la modification ou l'aménagement d'un tracé de route existant sur un tronçon dépassant cinq kilomètres, seuil à partir duquel la réglementation régionale applicable soumet un projet à une évaluation des incidences sur l'environnement, alors que ce projet global considéré dans son ensemble, dépasse largement ce seuil. Il ressort par ailleurs des explications du juge de renvoi que, selon certaines estimations, la réalisation de l'ouvrage global va engendrer une augmentation du trafic proche de 25 % et entraîner des travaux de différentes natures aux abords urbains de la M-30.

21 Compte tenu de l'ampleur et des implications de cet ouvrage, le juge de renvoi se demande si, conformément à la directive modifiée, il ne devrait pas obligatoirement faire l'objet d'une évaluation de ses incidences sur l'environnement.

22 Devant la juridiction de renvoi, l'Ayuntamiento de Madrid, tout en affirmant qu'il n'a jamais eu l'intention de s'opposer à l'application de la directive modifiée, a relevé que la controverse résulte d'une interprétation commune à toutes les autorités nationales qui ont contrôlé la légalité des projets concernés. Il a, par ailleurs, soutenu qu'étendre en l'espèce la jurisprudence de l'arrêt de la Cour du 16 mars 2006, Commission/Espagne (C-332/04), à d'autres hypothèses que celle en cause dans l'affaire ayant donné lieu à cet arrêt nécessiterait, de la part de la Cour, une argumentation détaillée.

23 Le juge de renvoi fait également état des observations présentées par la Communidad autónoma de Madrid (communauté autonome de Madrid), selon laquelle il y aurait confusion entre la procédure préjudicielle et le recours en manquement, car les débats porteraient plutôt sur d'éventuelles infractions au droit communautaire.

24 Dans ces conditions, la juridiction nationale a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes:

«1) La procédure contraignante d'évaluation des incidences environnementales prévue par la [directive modifiée] est-elle applicable à des projets de travaux relatifs à des voies urbaines du fait de la nature et de l'envergure de ces projets ou lorsqu'ils touchent des zones à forte densité démographique ou des paysages ayant une signification historique, culturelle ou archéologique?

2) La procédure contraignante d'évaluation des incidences environnementales, prévue par la [directive modifiée] est-elle applicable aux projets en cause dans le présent recours de contentieux administratif eu égard à leur nature et à la nature de la route sur laquelle ils portent, à leurs caractéristiques, à leur dimension, à leur impact sur l'environnement, à la densité démographique, au budget des projets et à leur éventuel fractionnement par rapport à un projet global de travaux similaires sur la même voie?

3) Les critères que la Cour […] a définis dans l'arrêt [Commission/Espagne, précité,] points 69 à 88, sont-ils applicables aux projets en cause dans la présente procédure eu égard à leur nature et à la nature de la route sur laquelle ils portent, à leurs caractéristiques, à leur dimension, à leur impact sur l'environnement, au budget des projets et à leur éventuel fractionnement par rapport à un projet global de travaux similaires sur la même voie, et était-il obligatoire, pour cette raison, de soumettre ces projets à une procédure contraignante d'évaluation environnementale?

4) Eu égard au dossier administratif et, concrètement, aux études et rapports qu'il contient, les autorités espagnoles se sont-elles acquittées ou non des obligations que la [directive modifiée] leur imposait en matière d'évaluation environnementale des projets en cause dans la présente procédure, bien que formellement le projet n'ait pas été soumis à la procédure contraignante d'évaluation environnementale instituée par cette directive?»

Sur les questions préjudicielles

Sur les trois premières questions

25 Par ses trois premières questions, qu'il convient d'examiner ensemble, la juridiction de renvoi demande, en substance, si la directive modifiée doit être interprétée en ce sens que des projets de transformation et d'amélioration de la quasi-totalité d'une voie rapide urbaine de contournement doivent être soumis à une évaluation de leurs incidences sur l'environnement compte tenu, notamment, de la nature de ces projets, du type de route en cause, des caractéristiques et de la dimension desdits projets ainsi que de leurs effets sur des zones à grande densité démographique ou des paysages ayant une signification historique, culturelle ou archéologique et de la circonstance qu'ils constituent le résultat du fractionnement d'un projet global portant sur la réalisation d'un ensemble de travaux similaires sur la même voie.

26 En vertu de l'article 4, paragraphe 1, de la directive modifiée, les projets énumérés à l'annexe I de celle-ci sont soumis à une évaluation de leurs incidences sur l'environnement. Selon le paragraphe 2 du même article, les États membres déterminent, en tenant compte des conditions précisées dans cette disposition, quels sont les projets énumérés à l'annexe II de ladite directive qui doivent être soumis à une telle évaluation.

27 Selon l'Ayuntamiento de Madrid, la voie de contournement en cause au principal est une voie urbaine. Or, la directive modifiée ne viserait pas ce type de voie dans ses annexes I et II, lesquelles ne mentionnent que les autoroutes, les voies rapides et les routes. Ces termes ne seraient d'ailleurs pas définis, sous réserve, pour la notion de voie rapide, d'un renvoi à la définition donnée par l'accord. Selon le défendeur au principal, en l'absence de précision quant à ces termes, le droit espagnol transposant la directive modifiée a repris les termes exacts de celle-ci. La voie urbaine n'y figurant pas, il a pu considérer que des projets portant sur la modification d'une telle voie ne relevaient pas de la directive modifiée et, par conséquent, ne devaient pas être soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement.

28 Cette thèse ne saurait être admise. En effet, il convient de rappeler que la Cour a relevé à de nombreuses reprises que le champ d'application de la directive 85/337 et celui de la directive modifiée est très large (voir, en ce sens, arrêts du 24 octobre 1996, Kraaijeveld e.a., C-72/95, Rec. p. I-5403, point 31; du 16 septembre 1999, WWF e.a., C-435/97, Rec. p. I-5613, point 40, ainsi que du 28 février 2008, Abraham e.a., C-2/07, Rec. p. I-1197, point 32). Il serait, dès lors, contraire à l'objet même de la directive modifiée de faire échapper à son champ d'application tout projet portant sur une voie urbaine au seul motif que cette directive ne mentionne pas expressément,parmi les projets énumérés dans ses annexes I et II, ceux portant sur ce type de voie.

29 Il importe de relever que l'annexe I, point 7, sous b) et c), de la directive modifiée mentionne, parmi les projets devant être soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement les «autoroutes» et les «voies rapides» ainsi que la «construction d'une nouvelle route à quatre voies ou plus, ou alignement et/ou élargissement d'une route existante à deux voies ou moins pour en faire une route à quatre voies ou plus, lorsque la nouvelle route ou la section de route alignée et/ou élargie doit avoir une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres». Quant à son annexe II, elle mentionne aux points 10, sous e), et 13, premier tiret, respectivement la «construction de routes» et «toute modification ou extension des projets figurant à l'annexe I ou à l'annexe II, déjà autorisés, réalisés ou en cours de réalisation, qui peut avoir des incidences négatives importantes sur l'environnement» parmi les projets pour lesquels la réalisation d'une évaluation des incidences sur l'environnement peut être décidée par les États membres conformément à l'article 4, paragraphe 2, de cette directive. À cet égard, il convient, d'une part, de préciser, comme le soutient à juste titre la Commission des Communautés européennes, que les notions contenues dans lesdites annexes sont des notions du droit communautaire qui doivent recevoir une interprétation autonome et, d'autre part, de relever qu'il n'est pas exclu que les types de routes qui y sont mentionnés se situent tant en agglomération que hors agglomération.

30 La directive modifiée ne définit pas les notions susmentionnées à l'exception de celle de «voies rapides», pour laquelle elle renvoie à l'accord visant ainsi la définition de la notion de «route expresse» contenue dans celui-ci. Tous les États membres n'étant pas parties à cet accord, ce renvoi porte sur celui-ci dans sa version en vigueur au moment de l'adoption de la directive 85/337, soit celle du 15 novembre 1975.

31 Aux termes de l'annexe II de l'accord, une route expresse est une route réservée à la circulation automobile accessible seulement par des échangeurs ou des carrefours réglementés et sur laquelle l'arrêt et le stationnement sont interdits. Il ne résulte pas de cette définition que les voies situées dans les zones urbaines seraient a priori exclues. Au contraire, il y a lieu de considérer que, en l'absence d'exclusion explicite des routes situées en agglomération, les termes «voies rapides» recouvrent les voies urbaines qui correspondent aux caractéristiques prévues à cette annexe.

32 Il y a lieu également de relever que ce même accord définit la notion d'«autoroute» comme désignant, notamment, une route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines, qui ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer ou de tramway, ni chemin pour la circulation de piétons et qui est spécialement signalée comme étant une autoroute. Or, même si la directive modifiée ne renvoie pas expressément à cette définition, l'accord peut être un instrument utile pour la compréhension de la notion similaire contenue à l'annexe I de cette directive.

33 Il découle d'une jurisprudence désormais bien établie que les États membres doivent donner à la directive modifiée, de même qu'à la directive 85/337, une exécution qui corresponde pleinement aux exigences qu'elle pose compte tenu de son objectif essentiel qui est, ainsi que cela résulte de son article 2, paragraphe 1, que, avant l'octroi d'une autorisation, les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, notamment en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation, soient soumis à une évaluation en ce qui concerne leurs incidences (voir en ce sens, notamment, arrêts du 19 septembre 2000, Linster, C-287/98, Rec. p. I-6917, point 52, et du 23 novembre 2006, Commission/Italie, C-486/04, Rec. p. I-11025, point 36).

34 Il y a lieu par conséquent de considérer que les projets de voies urbaines relèvent du champ d'application de la directive modifiée.

35 Ainsi qu'il résulte des observations de CODA, non contredites à cet égard, les projets en cause au principal portent sur une voie destinée exclusivement à la circulation de véhicules automobiles, dépourvue de feux de circulation et de trottoir ou de bas-côté

pour les piétons, et ne comportant ni arrêt de bus ni station de taxi. Il appartient à la juridiction de renvoi d'opérer les constatations de fait permettant de vérifier ces éléments afin de déterminer si, compte tenu des indications précisées aux points 30 à 33 du présent arrêt, ces projets relèvent de l'une des notions figurant à l'annexe I de la directive modifiée et doivent, dès lors, être soumis à une évaluation de leurs incidences sur l'environnement.

36 À cette fin, il convient de préciser que le fait que l'annexe I, point 7, sous b) et c), de la directive modifiée vise des projets portant sur la «construction» des types de voies qui sont mentionnés, alors que l'affaire au principal concerne des projets portant sur la transformation et l'amélioration d'une voie existante, ne signifie pas que ces derniers sont exclus du champ d'application de la directive modifiée. En effet, un projet portant sur la transformation d'une voie qui serait équivalente, par son ampleur et ses modalités, à une construction peut être considéré comme portant sur une construction au sens de ladite annexe (voir, en ce sens, arrêts du 16 septembre 2004, Commission/Espagne, C-227/01, Rec. p. I-8253, point 46, ainsi que Abraham e.a., précité, point 32).

37 Dans l'hypothèse où il apparaîtrait que les projets en cause dans l'affaire au principal ne portent pas sur des autoroutes ou des voies rapides au sens de l'annexe I, point 7, sous b), de la directive modifiée ou sur des projets visés audit point 7, sous c), il appartiendrait encore au juge de renvoi d'examiner si les projets en cause au principal relèvent de l'annexe II de cette directive, au titre soit de son point 10, sous e), dans la mesure où il s'agit d'une construction de route, soit de son point 13, premier tiret, lu en combinaison avec l'annexe II, point 10, sous e), de ladite directive, dans la mesure où il s'agit d'une modification d'un projet de construction routière.

38 Il convient, à ce titre, de rappeler que, si, à l'instar de l'article 4, paragraphe 2, de la directive 85/337, la même disposition de la directive modifiée confère aux États membres une marge d'appréciation pour déterminer si un projet relevant des catégories énumérées à l'annexe II de cette dernière directive doit être soumis à une évaluation de ses incidences sur l'environnement, celle-ci trouve ses limites dans l'obligation, énoncée à l'article 2, paragraphe 1, de la directive modifiée, de soumettre à une étude d'impacts les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, notamment en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation (voir, s'agissant de la directive 85/337 arrêts précités, Kraaijeveld e.a., point 50, ainsi que Abraham e.a., point 37). Dans le cadre de la mise en œuvre de leur marge

d'appréciation, les États membres doivent tenir compte de chacun de ces critères pour déterminer si des projets sont susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement (arrêt du 16 mars 2006, Commission/Espagne, précité, point 77).

39 À cet égard, il convient de constater que, de la même manière que la directive 85/337, la directive modifiée s'attache à une appréciation globale des incidences des projets ou de leur modification sur l'environnement. Il serait réducteur et contraire à cette approche de ne prendre en considération, pour l'évaluation des incidences sur l'environnement d'un projet ou de sa modification, que les effets directs des travaux envisagés eux-mêmes, sans tenir compte des incidences sur l'environnement susceptibles d'être provoquées par l'utilisation et l'exploitation des ouvrages issus de ces travaux (voir, s'agissant de la directive 85/337, arrêt Abraham e.a., précité, points 42 et 43).

40 Ainsi, en ce qui concerne la localisation des projets, l'annexe III, point 2, sous g) et h), de la directive modifiée mentionne les zones à forte densité de population de même que les paysages importants du point de vue historique, culturel et archéologique en tant que critères de sélection dont les États membres doivent tenir compte, conformément à l'article 4, paragraphe 3, de ladite directive, pour l'examen au cas par cas ou la fixation des seuils ou des critères prévus au paragraphe 2 de cet article, afin de déterminer si un projet doit être soumis à une évaluation. Or, ces critères de sélection sont susceptibles de concerner également des projets de voies urbaines (voir, en ce sens, arrêt du 16 mars 2006, Commission/Espagne, précité, point 79).

41 En revanche, la circonstance, invoquée par l'Ayuntamiento de Madrid, que les projets en cause au principal devraient entraîner des effets bénéfiques sur l'environnement n'est pas pertinente dans le cadre de l'appréciation de la nécessité de soumettre lesdits projets à une évaluation de leurs incidences environnementales.

42 Au demeurant, de même que celle contenue à l'article 3 de la directive 85/337, l'énumération faite à l'article 3 de la directive modifiée des éléments à prendre en compte, tels que les effets d'un projet sur, notamment, l'homme, la faune et la flore, le sol, l'eau, l'air ou le patrimoine culturel, montre par elle-même que l'incidence sur l'environnement que la directive modifiée a pour objet de permettre d'évaluer est non

seulement celle des travaux envisagés, mais aussi et surtout celle du projet à réaliser (voir, en ce sens, arrêt Abraham e.a., précité, point 44).

43 Ainsi que M^me^ l'avocat général l'a relevé à juste titre au point 28 de ses conclusions, les projets portant sur des routes peuvent avoir de nombreux effets sur l'environnement aussi bien dans les zones urbaines qu'en dehors de celles-ci, ces zones étant particulièrement sensibles du point de vue de la densité de la population, de la pollution existante, mais aussi compte tenu de la présence d'éventuels sites d'importance historique, culturelle ou archéologique (voir, en ce sens, arrêt du 16 mars 2006, Commission/Espagne, précité, point 81).

44 Il y a lieu, enfin, de souligner que, de même que la Cour l'a déjà relevé à propos de la directive 85/337, l'objectif de la directive modifiée ne saurait être détourné par le fractionnement d'un projet et que l'absence de prise en considération de l'effet cumulatif de plusieurs projets ne doit pas avoir pour résultat pratique de les soustraire dans leur totalité à l'obligation d'évaluation alors que, pris ensemble, ils sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de l'article 2, paragraphe 1, de la directive modifiée (voir, s'agissant de la directive 85/337, arrêts du 21 septembre 1999, Commission/Irlande, C-392/96, Rec. p. I-5901, point 76, ainsi que Abraham e.a., précité, point 27).

45 S'agissant des projets en cause au principal, il résulte de la décision de renvoi que ceux-ci relèvent tous du projet d'ensemble «Madrid calle 30». Il appartient à la juridiction de renvoi de vérifier s'ils doivent être traités conjointement en raison, notamment, de leur proximité géographique, de leurs similitudes et de leurs interactions.

46 Il y a lieu, par conséquent, de répondre aux trois premières questions que la directive modifiée doit être interprétée en ce sens qu'elle prévoit l'évaluation des incidences sur l'environnement des projets de transformation et d'amélioration de voies urbaines soit lorsqu'il s'agit de projets visés à l'annexe I, point 7, sous b) ou c), de cette directive, soit lorsqu'il s'agit de projets visés à l'annexe II, points 10, sous e), ou 13, premier tiret, de ladite directive, qui sont susceptibles en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation et, le cas échéant, compte tenu de leur interaction avec d'autres projets, d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

Sur la quatrième question

47 Par sa quatrième question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si les études réalisées et les rapports établis au sujet des projets en cause au principal satisfont à l'exigence d'évaluation des incidences environnementales telle que prévue par la directive modifiée.

48 Dans le cadre de la procédure visée à l'article 234 CE, fondée sur une nette séparation des fonctions entre les juridictions nationales et la Cour, toute appréciation des faits de la cause relève de la compétence du juge national. La Cour est donc uniquement habilitée à se prononcer sur l'interprétation ou la validité d'un texte communautaire à partir des faits qui lui sont indiqués par la juridiction nationale (voir, notamment, arrêts du 16 juillet 1998, Dumon et Froment, C-235/95, Rec. p. I-4531, point 25, ainsi que 28 septembre 2006, Gasparini e.a., C-467/04, Rec. p. I-9199, point 41).

49 Or, la présente question invite la Cour à prendre position sur certains éléments factuels à la base du litige au principal, à savoir déterminer si les enquêtes, les auditions et les analyses auxquelles les autorités nationales ont procédé constituent, pour les projets en cause, une évaluation des incidences sur l'environnement au sens de la directive modifiée.

50 C'est à la juridiction nationale qu'il appartient d'effectuer un tel examen, sachant qu'une évaluation formelle peut être remplacée par des mesures équivalentes lorsqu'elles satisfont aux exigences minimales énoncées aux articles 3 ainsi que 5 à 10 de la directive modifiée.

51 Dès lors, il n'y a pas lieu de répondre à la quatrième question.

Sur les dépens

52 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (troisième chambre) dit pour droit:

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, telle que modifiée par la directive 97/11/CE du Conseil, du 3 mars 1997, doit être interprétée en ce sens qu'elle prévoit l'évaluation des incidences sur l'environnement des projets de transformation et d'amélioration de voies urbaines soit lorsqu'il s'agit de projets visés à l'annexe I, point 7, sous b) ou c), de cette directive, soit lorsqu'il s'agit de projets visés à l'annexe II, points 10, sous e), ou 13, premier tiret, de ladite directive, qui sont susceptibles en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation et, le cas échéant, compte tenu de leur interaction avec d'autres projets, d'avoir des incidences notables sur l'environnement

Signatures