CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL M. JEAN MISCHO

présentées le 29 avril 1999 *

1. Le Verwaltungsgericht, Autonome Sektion für die Provinz Bozen (Italie), nous expose qu'un projet de «restructuration de l'aéroport de Bolzano — St Jakob» a été autorisé en 1997 par la décision n° 1230, du 27 mars 1997, du gouvernement de la province autonome de Bolzano Haut-Adige et par une lettre du 11 avril 1997, émanant du Landeshauptmann (chef du gouvernement de la province).

2. Ces actes sont attaqués par les parties requérantes au principal, qui sont des personnes se présentant comme des riverains, ainsi que deux associations de protection de l'environnement. Elles estiment que le projet est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement et aurait donc dû faire l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement, au sens 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 [1] (ci-après la «directive»).

3. Selon l'ordonnance de renvoi, le projet a pour objectif de transformer un aéroport qui est utilisé depuis 1925/1926 à des fins militaires, pour l'aviation sportive et qui l'a été également, pendant une courte période et de manière limitée, à des fins civiles, en un aéroport qui soit utilisable commercialement dans le but d'effectuer des vols réguliers, ainsi que des vols charters et des vols affectés au transport de fret.

4. Les travaux et aménagements prévus sont essentiellement les suivants: rénovation de la piste existante, construction des accès et places de parking, construction d'une tour de contrôle avec installations techniques de sécurité aérienne, construction d'un bâtiment de dédouanement, d'un hangar, installation des raccordements et évacuations nécessaires, etc., ainsi que prolongement de la piste de 1 040 à 1 400 mètres. Au moment de la transmission de la décision de renvoi, ces derniers travaux n'avaient, cependant, pas encore été autorisés, car le plan d'aménagement devait tout d'abord être modifié.

5. Cette restructuration de l'aéroport de Bolzano est prévue dans le plan de développement et d'aménagement autorisé par

* Langue originale: le français.

1 — JO L 175, p. 40.

la loi n° 3 de la province autonome de Bolzano, du 18 janvier 1995, qui comporte le passage suivant: «Étude des incidences sur l'environnement en vue de constater l'actualité et la compatibilité d'un aéroport du troisième niveau».

6. Le projet a, en outre, été examiné par l'Amtsdirektorenkonferenz (l'assemblée des directeurs de l'administration de la province) et un avis a été émis en vertu de la procédure d'«évaluation simplifiée des incidences sur l'environnement», prévue par les articles 11 à 13 de la loi n° 27 de la province de Bolzano, du 7 juillet 1992, concernant l'introduction de l'évaluation des incidences sur l'environnement (ci-après la «loi n° 27/92»).

7. Selon la juridiction de renvoi, le cadre réglementaire national est agencé de la façon suivante:

Les projets énumérés à l'annexe I de la loi n° 27/92 sont obligatoirement soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement.

8. En outre, les projets figurant à l'annexe II de la même loi doivent également être soumis à une telle évaluation. Cette obligation est cependant parfois conditionnée par le dépassement d'un seuil fixé par ladite annexe.

9. En ce qui concerne les aéroports, l'annexe II, point 11, sous e), prévoit que sont obligatoirement soumis à une évaluation des incidences sur l'environnement, sans prescription de seuil, tous les projets concernant la nouvelle construction d'aéroports.

10. Selon les parties défenderesses, le projet litigieux ne relève donc pas de cette disposition, puisqu'il s'agit de l'aménagement d'un aérodrome existant et non pas de la construction d'un nouvel aéroport.

11. L'article 2, paragraphe 2, de la même loi dispose que, pour les projets d'élargissement ou de transformation, il est obligatoire de procéder à une évaluation des incidences sur l'environnement dans deux cas.

12. En premier lieu, cette obligation existe lorsque ces projets dépassent de 20 % les seuils mentionnés à l'annexe II pour les

projets individuels, ce qui n'est pas le cas en l'espèce puisque, pour les aérodromes, l'annexe II ne mentionne pas de seuil.

13. En deuxième lieu, l'obligation existe également lorsque l'annexe I a prévu une évaluation des incidences sur l'environnement. En l'espèce, l'annexe I n'est pas non plus applicable puisqu'elle ne concerne que les aéroports dont la piste de décollage et d'atterrissage est supérieure ou égale à 2 100 mètres, alors que, comme nous l'avons vu, le projet litigieux implique l'allongement de la piste existante jusqu'à une longueur de 1 400 mètres.

14. Il ressort de l'exposé ci-dessus, tiré de l'ordonnance de renvoi, que la réglementation nationale ne soumet pas à l'obligation d'évaluer les incidences sur l'environnement un projet d'aménagement d'un aérodrome, tel que celui en cause en l'espèce.

15. Le juge national estime, cependant, qu'un tel projet a un impact notable sur l'environnement. Il se demande, dès lors, si la réglementation nationale pertinente est conforme à la directive.

16. Celle-ci concerne, comme le précise son article 1er, paragraphe 1, l'évaluation des incidences sur l'environnement des projets publics et privés susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

17. Selon le paragraphe 2 du même article, on entend par «projet»

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

— d'autres interventions dans le milieu naturel ou le paysage, y compris celles destinées à l'exploitation des ressources du sol.»

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

18. L'article 1er, paragraphe 4, dispose que:

«La présente directive ne concerne pas les projets destinés à des fins de défense nationale».

19. Le paragraphe 5 du même article se lit comme suit:

«La présente directive ne s'applique pas aux projets qui sont adoptés en détail par un acte législatif national spécifique, les objectifs poursuivis par la présente directive, y compris l'objectif de la mise à disposition d'informations, étant atteints à travers la procédure législative.»

20. En vertu de l'article 2, paragraphe 1, de la directive, «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 évaluation en ce qui concerne leurs incidences. Ces projets sont définis à l'article 4».

21. Celui-ci prévoit que:

«1. Sous réserve de l'article 2, paragraphe 3, les projets appartenant aux classes énumérées à l'annexe I sont soumis à une évaluation, conformément aux articles 5 à 10.

2. Les projets appartenant aux classes énumérées à l'annexe II sont soumis à une évaluation, conformément aux articles 5 à 10, lorsque les États membres considèrent que leurs caractéristiques l'exigent.

A cette fin, les États membres peuvent, notamment, spécifier certains types de projets à soumettre à une évaluation ou fixer des critères et/ou des seuils à retenir pour pouvoir déterminer lesquels, parmi les projets appartenant aux classes énumérées à l'annexe II, doivent faire l'objet d'une évaluation conformément aux articles 5 à 10.»

22. Parmi les projets visés à l'article 4, paragraphe 1, de la directive, l'annexe I, point 7, de cette dernière vise la «Construction... d'aéroports dont la piste de décollage et d'atterrissage a une longueur de 2 100 mètres ou plus».

23. Quant aux projets visés à l'article 4, paragraphe 2, de la directive, ils incluent, à l'annexe II, point 10, sous d), la «Construction... d'aérodromes (projets qui ne figurent pas à l'annexe I)».

24. Enfin, l'annexe II, point 12, de la directive mentionne également la «Modification des projets figurant à l'annexe I» de celle-ci.

Les questions posées par la juridiction nationale

25. Les questions de la juridiction de renvoi sont libellées de la façon suivante:

« 1) L'article 4, paragraphe 2, de la directive 85/337/CEE doit-il être interprété en ce sens que

a) certaines classes des projets énumérés à l'annexe II peuvent être a priori exclues globalement, à la libre appréciation des États membres, de l'obligation de procéder à une évaluation des incidences sur l'environnement,

ou

b) la marge de manœuvre des États membres est limitée par l'obligation, fixée par l'article 2, paragraphe 1, de la directive, de soumettre dans tous les cas à une évaluation des incidences sur l'environnement les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, notamment en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation?

c) L'article 4, paragraphe 2, conjointement avec l'article 2, paragraphe 1, de la directive, autorise-t-il un État membre à définir (ou à ne pas définir) certains types de projets ou critères et/ou seuils de telle sorte que la restructuration d'un aéroport ayant une piste d'atterrissage inférieure à 2 100 mètres peut être a priori exclue de l'obligation de procéder à une évaluation des incidences sur l'environnement, bien que le projet ait une incidence notable sur l'environnement, ou bien la marge d'appréciation de l'État membre, dont il dispose en vertu de l'article 4, paragraphe 2, de la directive [s'il y a lieu de répondre positivement à la question posée sous b)], est-elle de ce fait dépassée?

2) L'article 4, paragraphe 2, de la directive, conjointement avec son article 2, paragraphe 1, doit-il être interprété en ce sens que l'obligation de procéder à une évaluation des incidences sur l'environnement s'applique également (ou non) aux élargissements et restructurations des projets mentionnés à l'annexe II, lorsque ceux-ci sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, ou bien, l'article 4, paragraphe 2, et l'article 2, paragra-

phe 1, de la directive permettent-ils de faire échapper a priori à une évaluation des incidences sur l'environnement les projets de restructuration ayant une incidence notable sur l'environnement, et ce de façon explicite ou implicite (par exemple, par l'intermédiaire d'une règle qui n'est pas applicable aux aéroports)?

3) Dans quelle mesure l'article 2, paragraphe 1, de la directive, également conjointement avec l'article 2, paragraphe 2, autorise-t-il les États membres à mettre en place (ou à utiliser) des procédures d'évaluation alternatives (à la procédure normale d'évaluation des incidences sur l'environnement) et, dans l'hypothèse d'une réponse affirmative à cette question:

a) quelles sont les exigences essentielles ou exigences minimales que cette évaluation doit respecter pour se conformer aux objectifs de la directive et, en particulier,

b) la participation du public, au sens de l'article 6 de la directive, est-elle une exigence essentielle de toute évaluation des incidences sur l'environnement?

4) L'article 1er, paragraphe 5, de la directive 85/337 doit-il être interprété en ce sens qu'il vise également les projets qui sont, certes, prévus par une norme législative ayant un caractère programmatique mais qui sont autorisés par une procédure administrative distincte?

Quelles sont les exigences minimales, du point de vue de l'évaluation environnementale, que doit renfermer la 'procédure législative' pour atteindre 'les objectifs poursuivis par la... directive, y compris l'objectif de la mise à disposition d'informations'?

5) Convient-il de faire application de l'exclusion du champ d'application de la directive, prévue par l'article 1er, paragraphe 4, dans l'hypothèse d'un aéroport utilisé à la fois à des fins civiles et militaires?

Le critère à utiliser est-il celui de l'*utilisation principale* ou bien suffit-il, pour que le projet échappe à la directive, que l'aéroport serve *également* à des fins militaires?

6) Dans l'hypothèse d'une transposition non conforme à la directive, l'article 4, paragraphe 2, conjointement avec l'article 2, paragraphe 1, de la directive a-t-il un effet direct vertical ('self

executing'), en ce sens que les autorités de l'État membre sont tenues de soumettre (ou non) les projets litigieux à une évaluation des incidences sur l'environnement? »

n'est, en effet, appelée qu'à donner à la juridiction nationale, sur la base de l'ordonnance de renvoi, les éléments de droit communautaire nécessaires à la résolution du litige dont cette juridiction est saisie. Les autres aspects du litige, y compris les conséquences qu'il y a lieu de tirer, dans le cas d'espèce, de l'interprétation donnée par la Cour, demeurent de la compétence de la juridiction de renvoi.

Remarques liminaires

26. Quelques remarques liminaires s'imposent.

27. Les parties requérantes au principal demandent à la Cour de se prononcer sur les conséquences pratiques éventuelles de sa décision, compte tenu, notamment, du fait que les travaux litigieux semblent déjà très avancés.

28. En outre, les parties défenderesses formulent une série de critiques à l'égard de l'ordonnance de renvoi dont elles contestent la description des faits. Elles font valoir de plus que la juridiction de renvoi aurait outrepassé ses pouvoirs par certaines décisions qu'elle aurait prises.

29. Des considérations telles que celles exposées ci-dessus ne relèvent pas de la compétence de la Cour dans le cadre de la procédure du renvoi préjudiciel. Celle-ci

Quant aux première et deuxième questions

30. Ces questions sont à traiter conjointement, parce qu'elles concernent en substance le même problème, à savoir l'étendue de la marge d'appréciation que laisse aux États membres l'article 4, paragraphe 2, précité, de la directive.

31. Le juge national voudrait, en premier lieu, savoir si, en vertu de cette disposition, les États membres sont en droit d'exclure a priori et globalement certaines classes des projets énumérés à l'annexe II de la directive de l'obligation de procéder à une évaluation des incidences sur l'environnement ou si leur marge d'appréciation en la matière est limitée par l'article 2, paragraphe 1, de la directive.

32. Comme le souligne la totalité des intervenants, c'est cette dernière réponse

qui découle de la jurisprudence constante de la Cour.

33. Celle-ci a, en effet, jugé que [2]:

«si l'article 4, paragraphe 2, deuxième alinéa, de la directive confère aux États membres une marge d'appréciation pour spécifier certains types de projets à soumettre à une évaluation ou fixer des critères et/ou des seuils à retenir, celle-ci trouve ses limites dans l'obligation, énoncée à l'article 2, paragraphe 1, de soumettre à une étude d'incidences les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement, notamment en raison de leur nature, de leurs dimensions ou de leur localisation».

34. La Cour en a déduit, dans le même arrêt, qu'un État membre ne pouvait soustraire une classe entière de projets à l'obligation d'étude d'incidences que si la totalité des projets exclus pouvait être considérée, sur la base d'une appréciation globale, comme n'étant pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

35. Ces principes doivent être étendus aux aménagements, transformations et autres restructurations que la juridiction nationale évoque dans sa deuxième question.

36. Il est vrai que la directive ne les mentionne pas explicitement pour les projets énumérés à l'annexe II. On ne saurait, pour autant, en déduire que seules les constructions nouvelles entrent dans le champ d'application de celle-ci. En effet, il ressort de l'arrêt Kraaijeveld e.a., précité, que:

«le seul fait que la directive ne mentionne pas expressément les modifications de projets relevant de l'annexe II, au contraire des modifications de projets figurant à l'annexe I, ne permet pas d'en déduire qu'elles n'entrent pas dans le champ d'application de la directive».

37. Enfin, la juridiction nationale nous interroge quant à la portée des principes ci-dessus dans une situation telle que le cas d'espèce.

38. La première question à examiner est celle de savoir si, compte tenu de ceux-ci, le projet considéré entre dans le champ d'application de la directive.

39. Il n'est pas contesté entre les différents intervenants que, comme le constate aussi

2 — Arrêt du 24 octobre 1996, Kraaijeveld e.a. (C-72/95, Rec. p. I-5403). Voir aussi arrêt du 2 mai 1996, Commission/Belgique (C-133/94, Rec. p. I-2323).

la juridiction de renvoi, le projet litigieux ne saurait relever de l'annexe I de la directive. En effet, celle-ci vise, en son point 7, la «Construction... d'aéroports dont la piste de décollage et d'atterrissage a une longueur de 2 100 mètres ou plus», alors que ledit projet concerne une piste qui doit être rallongée de 1 040 à 1 400 mètres.

40. Les parties sont, en revanche, en désaccord sur la question de savoir si le projet doit être considéré comme relevant de l'annexe II, qui vise, en son point 10, sous d), la «Construction... d'aérodromes (projets qui ne figurent pas à l'annexe I)».

41. Les défenderesses au principal soutiennent qu'il en découle que seules sont visées par l'annexe II les constructions nouvelles et non pas les restructurations d'aérodromes existants.

42. Les autres intervenants à la procédure estiment, en revanche, qu'il y a lieu d'interpréter l'annexe II de la directive comme visant également les restructurations et aménagements d'installations existantes.

43. Je vous propose de retenir cette dernière analyse. Il ressort, en effet, de la jurisprudence exposée ci-dessus, et des principes qui la sous-tendent, que le champ d'application de la directive est à interpréter de façon extensive, sous peine d'en compromettre l'effet utile. C'est pourquoi la Cour a déjà jugé, comme nous l'avons vu, que les aménagements de projets relevant de l'annexe II sont également visés par celle-ci, même s'ils n'y figurent pas explicitement.

44. L'on remarquera, d'ailleurs, que le législateur a confirmé cette interprétation dans la nouvelle version de l'annexe II introduite par la directive 97/11/CE du Conseil, du 3 mars 1997, modifiant la directive 85/337[3]. En effet, elle inclut désormais un point 13 libellé:

«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 pour l'environnement».

45. Il ressort de l'ordonnance de renvoi que le jeu des dispositions nationales applicables, à savoir la loi provinciale n° 27/92, aboutit à exempter de l'obligation de procéder à une étude d'impact tous les projets de restructuration d'aéroports existants.

3 — JO L 73, p. 5.

46. La jurisprudence exposée ci-dessus nous enseigne qu'il n'était pas loisible aux autorités nationales compétentes d'exclure ainsi toute une classe de projets, dès lors qu'il n'était pas démontré que la totalité des projets exclus pouvait être considérée, sur la base d'une appréciation globale, comme n'étant pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

47. Le cas d'espèce présente cependant quelques particularités.

48. Ainsi, il est soutenu par les parties défenderesses que l'aéroport en cause serait le seul susceptible de restructuration dans toute la province. Cette considération aurait, de toute évidence, été présente à l'esprit du législateur provincial au moment de l'adoption de la loi n° 27/92.

49. Celui-ci n'aurait donc pas, par le biais des dispositions excluant implicitement les aménagements d'aéroports, exclu une classe entière de projets, au sens de la jurisprudence de la Cour, mais il aurait, lors de l'adoption de cette loi, exercé son droit d'estimer qu'un projet déterminé, à savoir l'aménagement du seul aéroport susceptible de l'être, n'était pas susceptible d'avoir une incidence notable sur l'environnement.

50. Cet argument se heurte, cependant, à l'objection selon laquelle, même si la province ne comptait qu'un seul aéroport ayant le potentiel requis pour un agrandissement, celui-ci serait, cependant, susceptible de prendre des formes et une ampleur très diverses et, par conséquent, l'impact des restructurations possibles sur l'environnement aurait donc été impossible à évaluer pour le législateur, au moment de l'adoption de la loi n° 27/92.

51. En tout état de cause, la question de savoir si, en adoptant la loi n° 27/92 excluant l'aménagement de l'aéroport de l'obligation de procéder à une étude d'impact, le législateur a dépassé la marge d'appréciation que lui reconnaît l'article 4, paragraphe 2, de la directive, comme cherche à nous le faire constater la juridiction de renvoi, n'est pas décisive pour le litige au principal.

52. En effet, il n'est pas contesté entre les parties que, en l'espèce, il a été procédé à un certain examen des incidences sur l'environnement du projet spécifique en cause. Ainsi, une étude a été demandée au maître d'œuvre des travaux envisagés. Diverses instances provinciales, dont l'agence pour l'environnement, ont ensuite été saisies. Les communes concernées ont été informées et de nombreux avis ont été demandés. La décision d'autoriser les travaux, à l'exception du prolongement de la piste qui a nécessité des procédures différentes, n'a été prise qu'à l'issue de toutes ces démarches.

53. Dès lors, au-delà de la question de savoir si, en excluant dans sa législation

l'ensemble des aménagements d'aéroports de l'obligation d'évaluation, la province autonome de Bolzano Haut-Adige a dépassé la marge d'appréciation dont elle dispose en vertu de l'article 4, paragraphe 2, — ce qui, nous l'avons vu, est incontestable — nous devons examiner si l'examen individuel, à l'issue duquel les autorités provinciales ont opéré cette exclusion en ce qui concerne le projet spécifique en cause, a été effectué dans le respect de cette disposition.

54. Celle-ci dispose que les États membres «peuvent notamment» spécifier certains types de projets ou fixer des critères et des seuils pour déterminer les projets qui doivent faire l'objet d'une évaluation des incidences.

55. Il s'agit donc là clairement d'une faculté et non d'une obligation. Pour autant qu'ils ne font pas usage de cette faculté, les États membres sont, cependant, tenus de prendre, à propos de chaque cas individuel, une décision ad hoc selon laquelle le projet concerné doit, ou ne doit pas, faire l'objet d'une évaluation au sens de la directive.

56. Ceci ressort, d'ailleurs, encore plus clairement de la nouvelle version de la directive, précitée, qui comporte un article 4, paragraphe 2, désormais libellé comme suit:

«Sous réserve de l'article 2 paragraphe 3, les États membres déterminent, pour les projets énumérés à l'annexe II:

a) sur la base d'un examen cas par cas,

ou

b) sur la base des seuils ou critères fixés par l'État membre,

si le projet doit être soumis à une évaluation conformément aux articles 5 à 10.

...»

57. En l'espèce, c'est à un «examen au cas par cas» que se sont livrées les autorités compétentes. La directive ne nous donne

pas de précisions explicites quant à la procédure à suivre pour effectuer un examen de ce genre ni quant à son contenu substantiel.

58. Il appartient donc aux autorités nationales de suivre les procédures qu'elles jugent appropriées. Sur le fond, il est clair que l'examen en cause, qui est une forme d'exercice par les États membres de la marge d'appréciation que leur laisse l'article 4, paragraphe 2, de la directive, doit remplir les conditions découlant de la jurisprudence de la Cour relative à cette disposition.

59. Ainsi, les objectifs de la directive seraient compromis si, à la faveur d'un tel examen individuel, les autorités nationales excluaient de l'obligation de procéder à une évaluation des incidences un projet ayant des incidences notables sur l'environnement.

60. L'examen en cause doit donc permettre aux autorités compétentes d'apprécier de la façon la plus précise possible l'impact sur l'environnement du projet considéré dans son ensemble, même si certains travaux, comme en l'espèce, font l'objet d'une procédure d'autorisation spécifique.

61. Il est utile de remarquer, à cet égard, que la nouvelle version de la directive énumère à son annexe III les critères dont il y a lieu de tenir compte.

62. Il appartient à la juridiction nationale de déterminer, sur la base des pouvoirs de contrôle qui sont les siens en droit national, si, en l'espèce, l'examen qui a été effectué par les autorités compétentes a été de nature à permettre à celles-ci d'évaluer correctement le caractère notable, ou non, des incidences du projet sur l'environnement.

Quant à la troisième question

63. Par cette question, la juridiction de renvoi nous demande dans quelle mesure l'article 2, paragraphe 1, de la directive, également conjointement avec l'article 2, paragraphe 2, autorise les États membres à recourir à des procédures d'évaluation alternatives par rapport à celles prévues par la directive. Elle voudrait, en outre, savoir si, le cas échéant, il y a des exigences minimales que de telles procédures devraient respecter.

64. L'article 2, paragraphe 2, prévoit que «L'évaluation des incidences sur l'environnement peut être intégrée dans les procédures existantes d'autorisation des projets dans les États membres ou, à défaut, dans

d'autres procédures ou dans celles à établir pour répondre aux objectifs de la présente directive».

65. Dans l'exposé des motifs de son ordonnance de renvoi, la juridiction nationale explique qu'elle a des doutes sur le point de savoir si l'étude des incidences du projet qui a été effectuée, en l'espèce, dans le cadre d'une procédure nationale existante, remplit les conditions établies par la directive.

66. A cet égard, il y a lieu de procéder à une clarification fondamentale. Comme nous l'avons constaté dans les développements qui précèdent, ce n'est pas à une procédure d'évaluation «alternative» qu'affirment avoir procédé les autorités compétentes, mais à un examen cas par cas, au titre de l'article 4, paragraphe 2, de la directive, à l'issue duquel elles ont décidé qu'une évaluation au sens de la directive n'était pas nécessaire. Nous avons déjà analysé ci-dessus les conditions que doit remplir un tel examen.

67. Vous pourriez donc, éventuellement, décider qu'il n'y a pas lieu de répondre à la troisième question.

68. Ma préférence irait cependant à une réponse explicite qui pourrait avoir la teneur suivante:

«L'évaluation des incidences d'un projet sur l'environnement doit respecter les conditions établies par les articles 5 à 10 de la directive, même lorsque cette évaluation est intégrée dans une procédure nationale existante d'autorisation au sens de l'article 2, paragraphe 2, de la directive.»

69. En revanche, lorsqu'il apparaît, notamment à l'issue d'un examen cas par cas effectué au titre de l'article 4, paragraphe 2, que le respect de la procédure d'évaluation prévue par la directive n'est pas requis, l'État membre est libre d'établir ou non une procédure alternative dont il établit lui-même les exigences.

Quant à la quatrième question

70. Dans le cadre de sa quatrième question, la juridiction nationale nous demande, en substance, quelles sont les conditions à remplir pour qu'un projet puisse bénéficier

de l'exception prévue à l'article 1er, paragraphe 5, de la directive qui, rappellons-le, est libellé comme suit:

«La présente directive ne s'applique pas aux projets qui sont adoptés en détail par un acte législatif national spécifique, les objectifs poursuivis par la présente directive, y compris l'objectif de la mise à disposition d'informations, étant atteints à travers la procédure législative».

71. La juridiction nationale nous expose que, en l'espèce, le projet a, certes, été prévu «par une norme législative ayant un caractère programmatique», mais il a été, selon elle, autorisé par une procédure administrative distincte.

72. Il ressort des termes mêmes utilisés par la directive que la législation en cause doit prendre la forme d'un acte spécifique qui adopte en détail le projet.

73. Comme l'exposent, à juste titre, les gouvernements intervenus ainsi que la Commission, il s'ensuit, en premier lieu, que tous les éléments du projet qui présentent une pertinence au regard de l'évaluation des incidences sur l'environnement doivent être connus lors de l'adoption de ladite législation et avoir été pris en compte à ce moment-là.

74. Ceci est, d'ailleurs, confirmé par la référence aux objectifs de la directive, contenue à l'article 1er, paragraphe 5. En effet, il ressort du sixième considérant de celle-ci que «l'autorisation des projets... ne devrait être accordée qu'après évaluation préalable des effets notables que ces projets sont susceptibles d'avoir sur l'environnement; que cette évaluation doit s'effectuer sur la base de l'information appropriée fournie par le maître d'ouvrage et, éventuellement, complétée par les autorités et par le public susceptibles d'être concernés par le projet».

75. La législation nationale en cause doit donc comporter ces différents éléments pour être pertinente au regard de l'article 1er, paragraphe 5, de la directive. A défaut, les objectifs de la directive seraient compromis puisqu'un projet pourrait être adopté sans évaluation préalable de ses incidences sur l'environnement.

76. Elle doit, également, autoriser le projet considéré, en ce sens qu'il ne doit plus être nécessaire d'adopter ultérieurement une décision d'autorisation imposant au maître d'œuvre des obligations supplémentaires,

ou y apportant des précisions, par rapport au contenu de l'acte législatif.

77. Il est vrai que l'article 1er, paragraphe 5, utilise l'expression «adopter en détail» plutôt qu'«autoriser». On ne saurait cependant considérer comme adopté en détail un projet dont les conditions d'exécution précises doivent encore être définies ultérieurement dans un autre acte. La notion d'adoption en détail suppose un acte au caractère à la fois suffisamment précis et suffisamment définitif. Comme le dit, à juste titre, le gouvernement italien, il ne doit plus exister, après l'adoption de l'acte législatif, de marge d'appréciation en ce qui concerne les aspects du projet liés à ses incidences sur l'environnement.

78. La condition que l'acte législatif considéré doit inclure l'autorisation du projet est, d'ailleurs, comme le souligne le gouvernement du Royaume-Uni, également la conséquence du fait que la directive vise, selon son cinquième considérant, à coordonner les procédures d'autorisation des projets et du fait que l'acte législatif a le même effet qu'une décision d'autorisation ayant tenu compte des informations spécifiées dans la directive.

79. Il découle de ce qui précède que ne saurait bénéficier de l'article 1er, paragraphe 5, de la directive une législation qui ne se réfère qu'en des termes généraux au projet considéré, par exemple en évoquant la nécessité de lancer des examens préalables pour en déterminer la faisabilité, et qui doit être suivie de procédures ultérieures visant, entre autres, à imposer des conditions supplémentaires, notamment en ce qui concerne les incidences du projet sur l'environnement, avant que l'autorisation ne soit définitivement acquise.

80. Il appartient à la juridiction nationale d'appliquer les conditions décrites ci-dessus à la législation en cause dans le cas d'espèce.

81. Le juge de renvoi nous demande également quelles sont les exigences minimales, du point de vue de l'évaluation environnementale, que doit remplir une procédure législative pour atteindre «les objectifs poursuivis par la... directive, y compris l'objectif de la mise à disposition d'informations».

82. Pour le cas où cette question ne serait pas devenue sans objet, compte tenu de ce qui précède, je préciserais que la directive n'impose pas d'obligations minimales particulières à la procédure législative suivie dans un État membre. Les objectifs de la directive sont censés être sauvegardés, dès lors qu'un acte législatif spécifique a adopté en détail le projet considéré. La disposition part du principe que, lorsque ces conditions

sont remplies, tous les milieux intéressés ont été suffisamment informés et ont été en mesure de faire connaître leurs réactions.

Quant à la cinquième question

83. La cinquième question porte sur le point de savoir si un aéroport qui est utilisé à des fins à la fois civiles et militaires serait exclu du champ d'application de la directive au motif que celle-ci, en vertu de son article 1er, paragraphe 4, ne concerne pas les projets destinés à des fins de défense nationale.

84. Comme le royaume des Pays-Bas et la Commission, je suis d'avis que nous sommes en présence d'une disposition d'exception qui doit faire l'objet d'une interprétation restrictive.

85. Or, il ressort du libellé de cette disposition que c'est la finalité du projet considéré qui constitue l'élément déterminant.

86. L'article 1er, paragraphe 4, n'est, dès lors, applicable qu'aux projets destinés principalement et en premier lieu à des fins de défense nationale. Il ne suffit pas que les nouvelles installations puissent continuer à servir également à des finalités de défense nationale et qu'y restent stationnées des unités militaires qui utilisent l'aéroport de façon durable et institutionnelle à des fins de défense nationale, thèse défendue par l'Airport Bolzano — Bozen AG et les Südtiroler Transportstrukturen AG.

87. Comme l'expose le gouvernement du Royaume-Uni, l'aménagement et l'extension d'un aéroport ne tomberaient sous la clause dérogatoire que s'ils avaient pour objet prédominant la défense nationale.

88. Or, le dossier révèle que l'objectif du projet litigieux est essentiellement d'adapter l'aéroport en cause à un usage civil, notamment touristique, plus important.

89. Comme l'expose le gouvernement italien, cet objectif ne présente pas de lien discernable avec l'usage militaire. Il ajoute, à cet égard, que la province de Bolzano, à qui il appartient d'autoriser les travaux, n'a d'ailleurs aucune compétence en matière de défense nationale. En effet, selon le droit italien, les projets et les décisions concernant les ouvrages destinés à la défense nationale relèveraient de la compétence de l'administration de la défense.

90. Il découle de ce qui précède qu'un projet tel que celui en cause en l'espèce, qui vise à adapter un aéroport à un usage civil

accru, ne relève pas de l'exception prévue à l'article 1er, paragraphe 4, de la directive.

Quant à la sixième question

91. La juridiction de renvoi nous demande si les dispositions combinées de l'article 4, paragraphe 2, et de l'article 2, paragraphe 1, de la directive sont suffisamment précises et inconditionnelles pour engendrer un effet direct et obliger les autorités nationales compétentes à soumettre un projet à une évaluation des incidences sur l'environnement en l'absence d'une transposition correcte de la directive au niveau national.

92. Comme le souligne la totalité des intervenants, la Cour a déjà examiné dans l'affaire Kraaijeveld e.a., précitée, la question de l'effet direct de ces dispositions. Y étaient en cause des règles nationales ayant pour effet d'exclure certaines classes de projets de l'obligation de procéder à une évaluation des incidences sur l'environnement.

93. En l'espèce, nous avons vu que la situation est quelque peu différente puisque le problème ne se limite pas à l'exclusion de certains projets par le jeu de règles d'application générale, mais il concerne également la décision prise, après examen, de ne pas procéder à une évaluation des incidences sur l'environnement dans le cas d'un projet déterminé.

94. Il n'en demeure pas moins que les deux situations concernent le même problème, à savoir l'étendue de la marge d'appréciation dont les États membres disposent en vertu de l'article 4, paragraphe 2, de la directive et la possibilité pour un justiciable de faire valoir ses droits en cas de dépassement de ladite marge.

95. J'estime, dès lors, qu'il y a lieu d'appliquer ici également les principes dégagés par la Cour dans l'affaire Kraaijeveld e.a.. Elle y a constaté que la juridiction nationale a l'obligation de vérifier si les autorités législatives ou administratives de l'État membre sont restées dans les limites de la marge d'appréciation fixée aux articles 2, paragraphe 1, et 4, paragraphe 2, de la directive.

96. Le fait que ces autorités aient estimé qu'un projet donné ne nécessitait pas une évaluation au sens de la directive ne saurait, à lui seul, constituer la preuve que cette marge a été dépassée.

97. La Cour a jugé, en outre, que, dans le cas où cette marge d'appréciation serait outrepassée, les dispositions nationales devraient être écartées et il appartiendrait aux autorités de l'État membre de prendre

toutes les mesures nécessaires, générales ou particulières, pour que les projets soient examinés afin de déterminer s'ils sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement et, dans l'affirmative, qu'ils soient soumis à une évaluation des incidences.

98. Comme le précise le gouvernement du Royaume-Uni, les autorités auxquelles appartient la décision finale sont celles qui ont été désignées par l'État membre conformément à l'article 1er, paragraphe 3, de la directive.

Conclusion

99. Pour les raisons qui précèdent, je vous propose les réponses suivantes aux questions du Verwaltungsgericht, Autonome Sektion für die Provinz Bozen:

Première et deuxième questions

«L'article 4, paragraphe 2, conjointement avec l'article 2, paragraphe 1, 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, doit être interprété en ce sens qu'il ne permet à un État membre d'exclure un projet déterminé de l'obligation de procéder à une évaluation des incidences sur l'environnement qu'après un examen d'ensemble de celui-ci permettant de conclure qu'il n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement.»

Troisième question

«L'évaluation des incidences d'un projet sur l'environnement doit respecter les conditions établies par les articles 5 à 10 de la directive 85/337, même lorsque cette évaluation est intégrée dans une procédure nationale existante d'autorisation au sens de l'article 2, paragraphe 2, de la directive.

En revanche, lorsqu'il apparaît, notamment à l'issue d'un examen cas par cas effectué au titre de l'article 4, paragraphe 2, de la directive 85/337, que l'évaluation prévue par celle-ci n'est pas requise, l'État membre est libre de suivre ou non une procédure d'évaluation alternative dont il établit lui-même les conditions.»

Quatrième question

«L'article 1er, paragraphe 5, de la directive 85/337 doit être interprété comme ne couvrant que les projets qui ont été approuvés par un acte législatif spécifique qui porte sur tous les éléments d'un projet déterminé susceptibles d'être pertinents quant à d'éventuelles incidences sur l'environnement.»

Cinquième question

«L'article 1er, paragraphe 4, de la directive 85/337 doit être interprété comme n'étant pas applicable à un projet dont la finalité est essentiellement d'ordre civil.»

Sixième question

« Les dispositions combinées de l'article 4, paragraphe 2, et de l'article 2, paragraphe 1, de la directive 85/337 doivent être interprétées en ce sens que, dans l'hypothèse où la marge d'appréciation conférée par ces dispositions est outrepassée par les autorités législatives ou administratives d'un État membre, les règles ou mesures nationales incompatibles avec ces dispositions doivent être écartées et les autorités compétentes doivent prendre, dans le cadre de leurs compétences, toutes les mesures générales et particulières nécessaires pour que soit examiné si les projets sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement et, si tel est le cas, pour qu'ils soient soumis à une évaluation de leurs incidences. »