



## Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (sixième chambre)

24 novembre 2016\*

«Renvoi préjudiciel — Environnement — Évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement — Directive 2011/92/UE — Projet soumis à l'évaluation — Annexe I, point 7 — Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) — Élargissement d'une route à quatre voies sur une longueur de moins de 10 km»

Dans l'affaire C-645/15,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE, introduite par le Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (tribunal administratif supérieur de Bavière, Allemagne), par décision du 27 octobre 2015, parvenue à la Cour le 3 décembre 2015, dans la procédure

**Bund Naturschutz in Bayern eV,**

**Harald Wilde**

contre

**Freistaat Bayern,**

en présence de :

**Stadt Nürnberg,**

LA COUR (sixième chambre),

composée de M. J.-C. Bonichot (rapporteur), faisant fonction de président de chambre, MM. A. Arabadjiev et C. G. Fernlund, juges,

avocat général: M. M. Campos Sánchez-Bordona,

greffier: M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

- pour le Bund Naturschutz in Bayern eV et Harald Wilde, par M<sup>e</sup> A. Lehnert, Rechtsanwalt,
- pour le Freistaat Bayern, par M. A. Meyer, Oberlandesanwalt, et M<sup>e</sup> W. Durner, Rechtsanwalt,
- pour la Stadt Nürnberg, par M<sup>e</sup> U. Hösch, Rechtsanwalt,

\* Langue de procédure : l'allemand.

— pour la Commission européenne, par M<sup>me</sup> A. C. Becker et M. C. Zadra, en qualité d'agents,  
vu la décision prise, l'avocat général entendu, de juger l'affaire sans conclusions,  
rend le présent

### Arrêt

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur l'interprétation de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil, du 13 décembre 2011, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (JO 2012, L 26, p. 1).
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d'un litige opposant le Bund Naturschutz in Bayern eV et M. Harald Wilde au Freistaat Bayern (Land de Bavière, Allemagne) au sujet de la légalité de la décision prise par ce dernier d'approuver l'aménagement de certaines parties d'une route située sur le territoire de la Stadt Nürnberg (ville de Nuremberg, Allemagne), sans avoir procédé à une évaluation des incidences de cet aménagement sur l'environnement.

### Le cadre juridique

#### *La directive 2011/92*

- 3 Selon son considérant 1, la directive 2011/92 vise à codifier 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 1985, L 175, p. 40), qui a été modifiée à plusieurs reprises et de façon substantielle.
- 4 La directive 2011/92 comprend par ailleurs, notamment, les considérants suivants :  
« [...]»
  - (8) Les projets appartenant à certaines classes ont des incidences notables sur l'environnement et ces projets devraient en principe être soumis à une évaluation systématique.
  - (9) Des projets appartenant à d'autres classes n'ont pas nécessairement des incidences notables sur l'environnement dans tous les cas et ces projets devraient être soumis à une évaluation lorsque les États membres considèrent qu'ils sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement.« [...] »
- 5 Selon l'article 4, paragraphes 1 et 2, de cette directive :  
« 1. Sous réserve de l'article 2, paragraphe 4, les projets énumérés à l'annexe I sont soumis à une évaluation, conformément aux articles 5 à 10.  
2. Sous réserve de l'article 2, paragraphe 4, pour les projets énumérés à l'annexe II, les États membres déterminent si le projet doit être soumis à une évaluation conformément aux articles 5 à 10. Les États membres procèdent à cette détermination :
  - a) sur la base d'un examen cas par cas;

ou

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

Les États membres peuvent décider d'appliquer les deux procédures visées aux points a) et b). »

6 L'annexe I, point 7, de ladite directive mentionne notamment, au titre des projets visés à l'article 4, paragraphe 1, de celle-ci :

« [...]

b) Construction d'autoroutes et de voies rapides [Aux fins de la présente directive, on entend par "voie rapide" : une voie qui correspond à la définition donnée par l'accord européen du 15 novembre 1975 sur les grandes routes de trafic international.] ;

c) 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 a une longueur ininterrompue d'au moins 10 kilomètres. »

7 L'annexe I, point 24, de la directive 2011/92 mentionne également, au titre des projets visés à l'article 4, paragraphe 1, de ladite directive :

« Toute modification ou extension des projets énumérés dans la présente annexe qui répond en elle-même aux seuils éventuels, qui y sont énoncés. »

8 L'annexe II de ladite directive, à son point 10, intitulé « Projets d'infrastructure », mentionne notamment, au titre des projets visés à l'article 4, paragraphe 2, de celle-ci :

« [...]

e) Construction de routes [...] ;

[...] »

9 L'annexe II, point 13, de la directive 2011/92 mentionne également, au titre des projets visés à l'article 4, paragraphe 2, de cette directive :

« a) Toute modification ou extension des projets figurant à l'annexe I ou à la présente annexe, déjà autorisés, réalisés ou en cours de réalisation, qui peut avoir des incidences négatives importantes sur l'environnement (modification ou extension ne figurant pas à l'annexe I) ;

b) Projets visés à l'annexe I qui servent exclusivement ou essentiellement à la mise au point et à l'essai de nouvelles méthodes ou produits et qui ne sont pas utilisés pendant plus de deux ans. »

## L'AGR

- 10 L'accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), signé à Genève le 15 novembre 1975, à son annexe II, intitulée « Conditions auxquelles doivent répondre les grandes routes de trafic international », contient un point I. 1 rédigé comme suit :

« Les caractéristiques fondamentales à adopter pour la construction ou l'aménagement des grandes routes de trafic international, désignées ci-après "routes internationales", font l'objet des dispositions suivantes qui tiennent compte des conceptions actuelles en matière de technique de construction routière. Elles ne s'appliquent pas aux agglomérations. Celles-ci doivent être contournées si elles constituent une gêne ou un danger. »

Dans cette annexe, sous un titre II (« Catégories de routes internationales »), figure le point II. 3, qui contient la définition suivante :

« Routes express

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 droit allemand*

- 11 Le Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (loi bavaroise relative à la voirie routière), dans sa version publiée le 5 octobre 1981, tel que modifié par la loi du 22 mai 2015, à son article 37, intitulé « Évaluation des incidences sur l'environnement », dispose :

« Les projets relatifs à des routes régionales, des routes d'arrondissement, des routes reliant des communes ou des voies communales sont soumis à une évaluation de leurs incidences sur l'environnement

1. lorsqu'ils prévoient la construction d'une nouvelle route à quatre voies ou plus, l'élargissement d'une route existante pour en faire une route à quatre voies ou plus ou l'alignement d'une telle route, dès lors que la section de route nouvellement construite, élargie ou alignée
  - a) a une longueur ininterrompue d'au moins 10 km ou
  - b) a une longueur ininterrompue d'au moins 5 km et traverse sur plus de 5 % de sa longueur des biotopes [...] d'une surface supérieure à 1 ha, des zones de conservation ou de protection désignées en vertu de la directive [92/43/CEE du Conseil, du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages (JO 1992, L 206, p. 7),] ou de la directive [79/409/CEE du Conseil, du 2 avril 1979, concernant la conservation des oiseaux sauvages (JO 1979, L 103, p. 1)], des parcs nationaux [...] ou des réserves naturelles [...], ou
2. lorsqu'ils prévoient la construction d'une nouvelle route à une, à deux ou à trois voies, dès lors que la section nouvellement construite a une longueur ininterrompue d'au moins 10 km et traverse sur plus de 5 % de sa longueur des biotopes ou zones visés au point 1, sous b), ci-dessus, ou
3. lorsque, sans relever du point 1 ci-dessus, ils prévoient l'adjonction, à une route existante, d'au moins une voie supplémentaire sur une longueur ininterrompue d'au moins 10 km et que la section ainsi transformée traverse sur plus de 5 % de sa longueur des biotopes ou zones visés au point 1, sous b), ci-dessus. »

## Le litige au principal et les questions préjudicielles

- 12 Par une décision du 28 juin 2013, les autorités compétentes du Land de Bavière ont approuvé les plans autorisant l'aménagement de certaines parties de la route d'arrondissement n° 4 sur le territoire de la ville de Nuremberg.
- 13 Le projet d'aménagement en cause porte sur deux sections de cette route comportant deux voies dans chaque sens. Dans la première section, d'une longueur de 1,8 km, il est prévu, sur un côté, d'ajouter une troisième voie et d'ériger des murs antibruit sur une longueur d'environ 1,3 km. Dans la seconde section, d'une longueur de 2,6 km, il est prévu de réaliser un tunnel routier d'une longueur d'environ 1,8 km, de transformer les « carrefours plans » existants en « croisements dénivelés » et d'aménager une nouvelle voie d'accès depuis le centre de la ville de Nuremberg. Les deux sections concernées se trouvent en zone urbaine.
- 14 Les deux requérants au principal ont présenté chacun un recours en annulation contre cette décision du 28 juin 2013 devant le Bayerisches Verwaltungsgericht Ansbach (tribunal administratif bavarois d'Ansbach, Allemagne) au motif notamment qu'elle n'avait pas été précédée d'une évaluation des incidences sur l'environnement.
- 15 Ces recours ont été rejetés par jugements du 14 juillet 2014. Par ordonnances du 23 juin 2015, le Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (tribunal administratif supérieur de Bavière, Allemagne) a autorisé les requérantes au principal à faire appel desdits jugements.
- 16 Dans le cadre de l'examen de cet appel, la juridiction de renvoi s'est interrogée sur l'obligation de soumettre le projet en cause à une évaluation de ses incidences sur l'environnement sur le fondement de l'annexe I, point 7, sous b) et c), de la directive 2011/92. Elle doute, notamment, de l'application de ces dispositions à un aménagement d'une longueur inférieure à 10 km et se demande s'il s'agit d'une « construction », au sens de ces dispositions.
- 17 Dans ces conditions, le Bayerischer Verwaltungsgerichtshof (tribunal administratif supérieur de Bavière) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :
- « 1) Convient-il d'interpréter le point 7, sous c), de l'annexe I de la directive 2011/92 [...] en ce sens que l'élargissement ou l'aménagement d'une route existante à quatre voies ou plus relève également de cette disposition ?
- 2) En cas de réponse affirmative à la première question :
- Le point 7, sous c), de l'annexe I de la directive 2011/92 constitue-t-il une disposition spéciale par rapport au point 7, sous b), de cette même annexe et doit-il donc être appliqué en priorité ?
- 3) En cas de réponse négative à la première ou à la deuxième question :
- Le terme "voie rapide", visé au point 7, sous b), de l'annexe I de la directive 2011/92, implique-t-il que la section de route concernée doit être une grande route de trafic international au sens de l'[AGR] ?
- 4) En cas de réponse négative à la première, à la deuxième ou à la troisième question :
- La notion de " construction ", visée au point 7, sous b), de l'annexe I de la directive 2011/92, couvre-t-elle un élargissement ou aménagement d'une route ne modifiant pas de façon significative le tracé de cette dernière ?

5) En cas de réponse affirmative à la quatrième question :

La notion de “ construction ”, visée au point 7, sous b), de l’annexe I de la directive 2011/92, implique-t-elle que la section de route concernée doit avoir une certaine longueur minimale ? Dans l’affirmative, doit-il s’agir d’une section de route continue ? Dans l’affirmative, cette longueur minimale est-elle supérieure à 2,6 km ininterrompus ou, s’il faut additionner la longueur de plusieurs sections de route non adjacentes les unes aux autres, à 4,4 km en tout ?

6) En cas de réponse négative à la cinquième question :

Le deuxième cas de figure visé au point 7, sous b), de l’annexe I de la directive 2011/92 (construction de voies rapides) s’applique-t-il à une mesure d’élargissement ou d’aménagement d’une route située en agglomération au sens de l’[AGR] ? »

### Sur les questions préjudicielles

#### *Sur la première question*

- 18 Par sa première question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l’annexe I, point 7, sous c), de la directive 2011/92 doit être interprétée en ce sens que cette disposition vise un projet d’aménagement routier qui, bien qu’il porte, comme dans l’affaire au principal, sur un tronçon d’une longueur inférieure à 10 km, consiste en un élargissement ou en un aménagement d’une route existante à quatre voies ou plus.
- 19 À cet égard, il importe de relever que, selon les considérants 8 et 9 de la directive 2011/92, le législateur de l’Union européenne a entendu faire la différence entre, d’une part, les projets appartenant à certaines classes, qui ont des incidences notables sur l’environnement et qui devraient en principe être soumis à une évaluation systématique, et, d’autre part, ceux qui appartiennent à d’autres classes qui n’ont pas nécessairement de telles incidences dans tous les cas et qui devraient être soumis à une évaluation lorsque les États membres considèrent qu’ils sont susceptibles d’avoir de telles incidences notables.
- 20 En conséquence, l’article 4 de la directive 2011/92 distingue, d’une part, selon son paragraphe 1, les projets, énumérés à l’annexe I de cette directive, que les États membres doivent soumettre à une évaluation de leurs incidences sur l’environnement et, d’autre part, selon son paragraphe 2, les projets, énumérés à l’annexe II de ladite directive, pour lesquels les États membres déterminent s’ils doivent être soumis à une telle évaluation.
- 21 À l’annexe I de la directive 2011/92, sont énumérés, au point 7, sous b), la construction d’autoroutes et de voies rapides et, au point 7, sous c), la construction d’une nouvelle route à quatre voies ou plus, ou l’alignement ou l’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 ou élargie a une longueur ininterrompue d’au moins 10 km.
- 22 Il résulte clairement des dispositions de l’annexe I, point 7, sous c), de la directive 2011/92 que le législateur de l’Union a entendu réserver aux seuls projets qui concernent des sections de route d’une longueur significative, en l’occurrence d’au moins 10 km, l’obligation des États membres de soumettre certains projets d’aménagements routiers à une évaluation systématique de leurs incidences sur l’environnement.

- 23 Si le champ d'application de la directive 2011/92, comme celui de la directive 85/337, est étendu et son objectif très large (voir en ce sens, notamment, arrêts du 28 février 2008, *Abraham e.a.*, C-2/07, EU:C:2008:133, point 32, ainsi que du 25 juillet 2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, point 28), une interprétation téléologique de cette première directive ne saurait cependant s'écarter de la volonté clairement exprimée par le législateur de l'Union (voir, en ce sens, arrêt du 17 mars 2011, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest e.a.*, C-275/09, EU:C:2011:154, point 29).
- 24 Dès lors, un projet d'aménagement routier qui, comme dans l'affaire au principal, porte sur un tronçon d'une longueur inférieure à 10 km n'est pas, en raison de sa seule nature, quand bien même consiste-t-il en un élargissement ou en un aménagement d'une route existante à quatre voies ou plus, au nombre de ceux que vise l'annexe I, point 7, sous c), de la directive 2011/92.
- 25 Cette considération est toutefois sans préjudice de l'application, dans l'affaire au principal, le cas échéant, des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, et de l'annexe II de la directive 2011/92.
- 26 Compte tenu de ce qui précède, il y a lieu de répondre à la première question que l'annexe I, point 7, sous c), de la directive 2011/92 ne saurait être interprétée en ce sens que cette disposition vise un projet d'aménagement routier qui, bien qu'il porte, comme dans l'affaire au principal, sur un tronçon d'une longueur inférieure à 10 km, consiste en un élargissement ou en un aménagement d'une route existante à quatre voies ou plus.

*Sur la deuxième question*

- 27 Compte tenu de la réponse apportée à la première question, il n'y a pas lieu de répondre à la deuxième question.

*Sur les troisième et sixième questions*

- 28 Par ses troisième et sixième questions, qu'il convient d'examiner ensemble, la juridiction de renvoi s'interroge, en substance, sur la portée de la notion de « voies rapides » dont la construction doit, selon l'annexe I, point 7, sous b), de la directive 2011/92, être soumise à une évaluation de ses incidences sur l'environnement.
- 29 Le point 7, sous b), de l'annexe I de la directive 2011/92 définit les voies rapides par un renvoi à la définition des routes express que contient l'AGR, telle que rappelée au point 10 du présent arrêt.
- 30 En premier lieu, il convient de relever que le point 7, sous b), ainsi que ce renvoi à l'AGR étaient rédigés dans les mêmes termes dans la directive 85/337. Pour l'application de celle-ci, la Cour a déjà jugé que, tous les États membres n'étant pas parties à cet accord, ce renvoi portait sur celui-ci dans sa version en vigueur au moment de l'adoption de la directive 85/337, soit celle du 15 novembre 1975 (voir, en ce sens, arrêt du 25 juillet 2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, point 30).
- 31 Dès lors que la directive 2011/92 s'est bornée à procéder à une simple codification de la directive 85/337, que tous les États membres ne sont pas parties à l'AGR et que rien ne permet de considérer que le législateur de l'Union, au moment de l'adoption de la directive 2011/92, ait entendu se référer, par son renvoi à cet accord, non pas à la version initiale, mais aux versions modifiées ou révisées de celui-ci, il y a lieu de continuer à se référer audit accord dans sa version en vigueur à la date de sa signature, soit le 15 novembre 1975.
- 32 En deuxième lieu, il importe de rappeler que, selon le renvoi que fait l'annexe I, point 7, sous b), de la directive 2011/92 à l'AGR, on entend par « voie rapide », aux fins de cette directive, une voie qui correspond à la définition donnée par cet accord. Il résulte ainsi des termes mêmes de cette disposition

que, en se référant à une telle définition et non aux voies qui entrent dans le champ d'application de l'AGR, ladite directive vise les voies dont les caractéristiques techniques sont celles que contient cette définition, et non les voies qui sont, en application de cette définition, classées « grandes routes du trafic international », au sens de l'AGR. Dès lors, relève du champ d'application de l'annexe I, point 7, sous b), de la même directive, la construction d'une voie qui présente les caractéristiques techniques des voies express, telles qu'elles ressortent de la définition donnée par l'AGR, quand bien même cette voie ne serait pas une composante du réseau des grandes routes de trafic international.

- 33 Au regard des obligations qu'impose la directive 2011/92, est sans incidence la circonstance que, selon l'annexe II, point I. 1, de l'AGR, les dispositions de cette annexe « ne s'appliquent pas aux agglomérations », lesquelles « doivent être contournées si elles constituent une gêne ou un danger ». Une telle restriction du champ d'application de l'AGR ne remet, par elle-même, nullement en cause l'applicabilité, au titre de la directive 2011/92, des caractéristiques techniques propres aux voies express, telles que définies dans cet accord.
- 34 En troisième lieu, une route express est, selon cette définition, 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 l'annexe II de l'AGR (arrêt du 25 juillet 2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, point 31).
- 35 Il résulte de ce qui précède qu'il convient de répondre aux troisième et sixième questions que l'annexe I, point 7, sous b), de la directive 2011/92 doit être interprétée en ce sens que les « voies rapides », au sens de cette disposition, sont les voies dont les caractéristiques techniques sont celles que contient la définition donnée à l'annexe II, point II. 3, de l'AGR, quand bien même ces voies ne seraient pas des composantes du réseau des grandes routes de trafic international régi par cet accord ou seraient situées en zone urbaine.

*Sur les quatrième et cinquième questions*

- 36 Par ses quatrième et cinquième questions, qu'il convient d'examiner ensemble, la juridiction de renvoi s'interroge, en substance, sur la portée de la notion de « construction », au sens de l'annexe I, point 7, sous b), de la directive 2011/92.
- 37 Comme l'a souligné la juridiction de renvoi, la Cour, s'agissant des dispositions de l'annexe I, point 7, sous b) et c), de la directive 85/337, qui ont été reprises à l'identique à l'annexe I, point 7, sous b) et c), de la directive 2011/92, leur a donné une interprétation large en jugeant qu'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 ces dispositions (voir, en ce sens, arrêts du 25 juillet 2008, *Ecologistas en Acción-CODA*, C-142/07, EU:C:2008:445, point 36, ainsi que du 17 mars 2011, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest e.a.*, C-275/09, EU:C:2011:154, point 27).
- 38 Partant de cette analyse, la juridiction de renvoi se demande si un projet visant, comme dans l'affaire au principal, à la transformation, d'une ampleur certaine, d'une route, mais sur une longueur inférieure à 10 km et sans modification significative de son tracé, peut être considéré comme portant sur une « construction », au sens de l'annexe I, point 7, sous b), de la directive 2011/92.



- 39 Il y a lieu de relever que le terme « construction » utilisé à l'annexe I, point 7, sous a), de la directive 2011/92 ne présente aucune ambiguïté et qu'il doit être compris dans son sens usuel, c'est-à-dire comme faisant référence à la réalisation d'ouvrages auparavant inexistantes ou à la modification, au sens physique, d'ouvrages préexistants (voir, en ce sens, arrêt du 17 mars 2011, *Brussels Hoofdstedelijk Gewest e.a.*, C-275/09, EU:C:2011:154, point 26).
- 40 Il n'apparaît pas contestable que relève d'une telle modification un projet qui prévoit une transformation des voies préexistantes par des mesures de génie civil d'une certaine ampleur, notamment par le creusement d'un tunnel, alors même qu'elles seraient réalisées sur le tracé existant de la route et sur une longueur inférieure à 10 km.
- 41 À cet égard, il doit être constaté que, contrairement aux dispositions de l'annexe I, point 7, sous a) et c), de la directive 2011/92, les dispositions de ce point 7, sous b), ne comportent aucune référence à une longueur minimale que devraient avoir les voies qu'elles visent. Il ressort en outre du libellé de cette dernière disposition que le législateur de l'Union a rangé la construction d'autoroutes et de voies rapides dans la classe des projets soumis systématiquement à une évaluation de leurs incidences sur l'environnement, sans exiger qu'une telle construction porte sur une longueur minimale.
- 42 D'ailleurs, il ne peut être exclu qu'un aménagement routier, même d'une longueur réduite, soit, en raison de sa seule nature, d'une ampleur telle qu'il ait des incidences notables sur l'environnement. Dès lors, la notion de « construction », au sens de l'annexe I, point 7, sous b), de la directive 2011/92, n'implique pas que la section de route concernée doive avoir une certaine longueur. Il appartient à la juridiction nationale, dans les conditions rappelées au point 37 du présent arrêt, d'apprécier au cas par cas si, du fait de l'ensemble de ses caractéristiques, et non pas seulement de sa longueur, l'aménagement routier en cause est d'une ampleur telle qu'il doit être qualifié de « construction », au sens de cette directive.
- 43 En conséquence, il y a lieu de répondre aux quatrième et cinquième questions que la notion de « construction », au sens de l'annexe I, point 7, sous b), de la directive 2011/92, doit être interprétée comme visant la réalisation d'ouvrages auparavant inexistantes ou la modification, au sens physique, d'ouvrages préexistants. Pour apprécier si une telle modification peut être considérée comme équivalente, par son ampleur et ses modalités, à une telle construction, il appartient à la juridiction de renvoi de tenir compte de l'ensemble des caractéristiques de l'ouvrage concerné, et non pas seulement de sa longueur ou du maintien de son tracé initial.

### **Sur les dépens**

- 44 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 (sixième chambre) dit pour droit:

- 1) **L'annexe I, point 7, sous c), de la directive 2011/92/UE du Parlement européen et du Conseil, du 13 décembre 2011, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, ne saurait être interprétée en ce sens que cette disposition vise un projet d'aménagement routier qui, bien qu'il porte, comme dans l'affaire au principal, sur un tronçon d'une longueur inférieure à 10 km, consiste en un élargissement ou en un aménagement d'une route existante à quatre voies ou plus.**

- 2) **L'annexe I, point 7, sous b), de la directive 2011/92 doit être interprétée en ce sens que les « voies rapides », au sens de cette disposition, sont les voies dont les caractéristiques techniques sont celles que contient la définition donnée à l'annexe II, point II. 3, de l'accord européen sur les grandes routes du trafic international (AGR), signé à Genève le 15 novembre 1975, quand bien même ces voies ne seraient pas des composantes du réseau des grandes routes de trafic international régi par cet accord ou seraient situées en zone urbaine.**
  
- 3) **La notion de « construction », au sens de l'annexe I, point 7, sous b), de la directive 2011/92, doit être interprétée comme visant la réalisation d'ouvrages auparavant inexistantes ou la modification, au sens physique, d'ouvrages préexistants. Pour apprécier si une telle modification peut être considérée comme équivalente, par son ampleur et ses modalités, à une telle construction, il appartient à la juridiction de renvoi de tenir compte de l'ensemble des caractéristiques de l'ouvrage concerné, et non pas seulement de sa longueur ou du maintien de son tracé initial.**

Signatures