



Presse et Information

Cour de justice de l'Union européenne
COMMUNIQUE DE PRESSE n° 34/13

Luxembourg, le 21 mars 2013

Arrêt dans l'affaire C-244/12
Salzburger Flughafen GmbH / Umweltsenat

La législation autrichienne ne prévoyant une évaluation environnementale, en cas de modification d'un aéroport, que pour les projets susceptibles d'accroître le nombre de mouvements aériens d'au moins 20 000 par an, est contraire au droit de l'Union

En effet, les États membres sont tenus de soumettre à une telle évaluation tous les projets pouvant avoir des incidences notables sur l'environnement

Les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement doivent, conformément à la directive 85/337/CEE¹, faire l'objet d'une évaluation en ce qui concerne leurs effets. Cependant, les États membres conservent un pouvoir d'appréciation quant au fait de soumettre ou non la modification ou l'extension d'un projet déjà autorisé à une telle évaluation environnementale. Leur décision à cet égard doit néanmoins être fondée sur un examen au cas par cas ou sur des seuils ou des critères qu'ils ont prédéterminés.

La loi autrichienne qui transpose la directive prévoit que, outre certaines modifications liées aux pistes de décollage et d'atterrissage, seules les modifications des aéroports susceptibles d'accroître le nombre de mouvements aériens d'au moins 20 000 par an, doivent être soumises à une évaluation environnementale.

La société Salzburger Flughafen, qui exploite l'aéroport de Salzburg, a demandé en 2002 un permis de construire pour un terminal supplémentaire. Sa demande a été accueillie et ce projet a été réalisé sans avoir fait l'objet d'une évaluation environnementale. En 2004, la société a présenté de nouvelles demandes pour étendre la zone de l'aéroport afin de construire, entre autres, des hangars, des entrepôts et des aires de stationnement.

Par la suite, l'Umweltsenat (chambre administrative compétente en matière d'environnement) a examiné ces projets quant à la nécessité de les soumettre à une évaluation environnementale. Cette autorité a constaté que, tant la construction d'un nouveau terminal que l'extension de l'aéroport, prises ensemble, requéraient une évaluation des incidences sur l'environnement. En effet, bien qu'aucun des deux projets n'ait entraîné le dépassement du seuil fixé par la législation autrichienne, leurs effets cumulés seraient toutefois susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement.

Salzburger Flughafen a attaqué la décision de l'Umweltsenat devant le Verwaltungsgerichtshof (Cour administrative suprême, Autriche). Cette juridiction demande à la Cour de justice si la directive s'oppose à la réglementation autrichienne qui soustrait à l'évaluation des incidences sur l'environnement des projets importants composés de plusieurs travaux dont aucun ne génère un accroissement d'au moins 20 000 mouvements aériens par an.

Dans son arrêt rendu ce jour, la Cour constate, tout d'abord, que les États membres ont une marge d'appréciation en ce qui concerne la fixation des seuils ou des critères nécessaires pour déterminer si la modification ou l'extension d'un projet déjà autorisé doit être soumise à une

¹ 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).

évaluation de ses incidences sur l'environnement. Cependant, cette marge d'appréciation est limitée dans la mesure où **les États membres sont obligés de soumettre à une étude d'incidences les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement.**

À cet égard, la Cour rappelle que les critères et les seuils mentionnés ont pour but de faciliter l'appréciation des caractéristiques concrètes présentées par un projet consistant à modifier ou à étendre un autre projet déjà autorisé, afin de déterminer si le premier doit être soumis à une évaluation. En revanche, ces critères et seuils n'ont pas pour objectif de soustraire à l'avance à cette obligation certaines classes entières de projets. Ainsi, un État membre qui les fixerait à un niveau tel que, en pratique, la totalité d'une classe de projets serait à l'avance soustraite à l'obligation de l'étude de leurs incidences, outrepasserait la marge d'appréciation dont il dispose en vertu de la directive.

Ensuite, la Cour relève que **le seuil examiné est incompatible avec l'obligation générale établie par la directive visant à identifier correctement les projets susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement.** En effet, la fixation d'un seuil aussi élevé a pour conséquence que les modifications apportées à l'infrastructure des aéroports de petite ou de moyenne taille ne pourraient, en pratique, jamais donner lieu à une évaluation de leurs incidences sur l'environnement, alors qu'il ne pourrait nullement être exclu que de tels travaux aient des incidences notables sur l'environnement.

En outre, en fixant un tel seuil, la réglementation autrichienne prend uniquement en considération l'aspect quantitatif des conséquences d'un projet, sans tenir compte des autres critères de sélection prévus par la directive tels que la densité de population de la zone concernée par le projet. Or, l'aéroport dont l'infrastructure fait l'objet des modifications en cause, est situé à proximité de la ville de Salzburg.

La Cour relève également que, selon la jurisprudence, une prise en considération cumulative des incidences sur l'environnement de plusieurs projets peut s'avérer nécessaire pour éviter un détournement de la réglementation de l'Union par un fractionnement de projets qui, pris ensemble, sont susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'environnement. Il appartient à la juridiction de renvoi d'examiner, à la lumière de cette jurisprudence, si et dans quelle mesure il convient d'apprécier globalement les effets sur l'environnement tant du projet antérieur portant sur la construction du terminal supplémentaire que du projet ultérieur relatif à l'extension de la zone aéroportuaire.

Enfin, la Cour répond que, lorsqu'un État membre a fixé, comme en l'espèce, un seuil qui risque de soustraire des types entiers de projets à une évaluation environnementale, les autorités nationales doivent déterminer, dans chaque cas individuel, si une telle évaluation doit être réalisée et, dans l'affirmative, d'y procéder.

RAPPEL: Le renvoi préjudiciel permet aux juridictions des États membres, dans le cadre d'un litige dont elles sont saisies, d'interroger la Cour sur l'interprétation du droit de l'Union ou sur la validité d'un acte de l'Union. La Cour ne tranche pas le litige national. Il appartient à la juridiction nationale de résoudre l'affaire conformément à la décision de la Cour. Cette décision lie, de la même manière, les autres juridictions nationales qui seraient saisies d'un problème similaire.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.

Le [texte intégral](#) de l'arrêt est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse: Marie-Christine Lecerf ☎ (+352) 4303 3205