



Bruxelles, le 06/06/2005  
K (2005) 1641

**AVIS DE LA COMMISSION  
DU 06/06/2005**

**rendu à la demande de l'Allemagne sur la procédure d'aménagement du territoire prévue par la réglementation aérienne au sujet l'aménagement de l'aéroport commercial de Karlsruhe / Baden-Baden conformément à l'article 6, paragraphe 4, 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<sup>1</sup>**

**I. Cadre juridique**

Comme le prévoit l'article 6, paragraphe 3 de la directive 92/43/CEE, tout plan ou projet non directement lié ou nécessaire à la gestion d'un site mais susceptible de l'affecter de manière significative, individuellement ou en conjugaison avec d'autres plans et projets, fait l'objet d'une évaluation appropriée de ses incidences sur le site, eu égard aux objectifs de conservation de ce site. Compte tenu des conclusions de l'évaluation des incidences sur le site et sous réserve des dispositions du paragraphe 4 de l'article 6, les autorités nationales compétentes ne peuvent approuver ce plan ou ce projet qu'après s'être assurées qu'il ne portera pas atteinte à l'intégrité du site concerné et qu'après avoir pris, le cas échéant, l'avis du public.

Aux termes de l'article 6, paragraphe 4, de la directive 92/42/CEE, un plan ou projet peut, en dépit de conclusions négatives de l'évaluation de son incidence sur un site Natura 2000, être réalisé pour des raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, s'il n'existe pas d'autres solutions alternatives. Dans ce cas, les États membres prennent toute mesure compensatoire nécessaire pour assurer que la cohérence globale de Natura 2000 est protégée et informe la Commission européenne (ci-après: la Commission) des mesures compensatoires adoptées. Lorsque le site concerné est un site abritant un type d'habitat naturel et/ou une espèce prioritaire et qu'aucune considération liée à la santé de l'homme et à la sécurité publique ou à des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ne peut être évoquée, le projet peut, après avis de la Commission, être justifié par d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur.

Le 13 janvier 2005, la Cour de justice a rendu l'arrêt suivant dans l'affaire C-117/03 « Dragaggi » :

*« ..., les mesures de protection prévues à l'article 6, paragraphes 2 à 4, de cette directive ne s'imposent qu'en ce qui concerne les sites qui, conformément à l'article 4, paragraphe 2,*

---

<sup>1</sup> JO 206 du 22.7.1992, p. 7

*troisième alinéa, de ladite directive, sont inscrits sur la liste des sites sélectionnés comme sites d'importance communautaire arrêtée par la Commission des Communautés européennes selon la procédure visée à l'article 21 de cette directive.*

*S'agissant des sites susceptibles d'être identifiés comme sites d'importance communautaire, qui figurent sur les listes nationales transmises à la Commission et, en particulier, des sites abritant des types d'habitats naturels prioritaires ou des espèces prioritaires, les États membres sont, en vertu de la directive 92/43, tenus de prendre des mesures de protection aptes, au regard de l'objectif de conservation visé par ladite directive, à sauvegarder l'intérêt écologique pertinent que ces sites revêtent au niveau national. »*

## **II. La demande de l'Allemagne**

Par sa lettre du 5 mai 2004, la Représentation permanente de l'Allemagne a transmis la requête de la présidence du gouvernement de Karlsruhe demandant à la Commission de rendre un avis sur l'aménagement de l'aéroport de Karlsruhe/Baden-Baden en application de l'article 6, paragraphe 4, de la directive 92/43/CEE (ci-après : la directive FFH »).

Les documents suivants ont été transmis:

- appréciation écologique et juridique de l'évaluation des incidences et de l'étude de dérogation qui doit obligatoirement lui faire suite, par l'autorité supérieure compétente en matière de protection de la nature (présidence de gouvernement de Karlsruhe, unité 15), avec la collaboration du *Bezirksstelle für Naturschutz und Landschaftspflege Karlsruhe* (bureau régional pour la protection de la nature et la préservation des sites),
- formulaire pour la transmission d'informations à la Commission européenne, conformément à l'article 6, paragraphe 4,
- étude des incidences sur l'aérodrome de Baden-Airpark selon la directive FFH,
- raisons impératives d'intérêt public majeur,
- prévisions de transport (résumé succinct),
- liste des expertises existantes sur l'aménagement de l'aéroport de Karlsruhe/Baden-Baden,
- calendrier du projet d'aménagement.

La présidence du gouvernement régional de Karlsruhe a également transmis (par lettre de la Représentation permanente de l'Allemagne du 19 octobre 2004) les documents complémentaires suivants qui sont à considérer comme faisant partie intégrante de la requête de l'Allemagne :

- raisons impératives d'intérêt public majeur ; complément,
- prise en compte des variantes, notamment du point de vue de leur empiètement sur les habitats naturels,
- extrait de l'étude d'évaluation des incidences accompagnant la demande d'homologation des plans et concernant le papillon nocturne Écaille chinée (*Callimorpha quadripunctaria*) et le papillon de jour Cuivré des marais (*Lycaena dispar*),

- extrait du plan d'accompagnement paysager joint à la demande d'homologation des plans sur les superficies de compensation, y compris les collecteurs de drainage est et les mesures spéciales,
- Description et calendrier des travaux sur la pelouse expérimentale à nard (*Nardus*),
- Natura 2000 – étude d'incidence sur la réserve naturelle du Stollhofener Platte,
- Natura 2000 – étude d'incidence sur la réserve ornithologique des terres alluviales du Rhin.

### **III. Le projet**

Le projet consiste en l'aménagement de l'aéroport commercial de Karlsruhe/Baden-Baden. La procédure d'aménagement du territoire prévue par la réglementation aérienne et visée aux articles 8 et suivants de la loi sur les transports aériens de la République fédérale d'Allemagne (LuftVG) a été engagée en février 2003.

Le projet d'aménagement comprend:

- la réfection de la piste d'atterrissage et de décollage,
- le déplacement de la voie de circulation « Golf »,
- la réfection des voies de circulation et la construction de nouvelles voies,
- la construction de nouvelles aires de trafic,
- l'édification de bâtiment pour accroître la capacité au sol,
- la modification du drainage des aires d'exploitation.

L'aménagement est jugé nécessaire compte tenu que,

- les aires d'exploitation de la navigation aérienne existantes et les dépendances au sol de l'aéroport ne seraient pas en mesure de faire face à la croissance du trafic aérien telle que les experts l'ont pronostiquée,
- l'actuelle piste de décollage et d'atterrissage ne répond plus aux normes actuelles de sécurité, et
- l'administration responsable de l'eau n'accepte plus l'actuel système de drainage.

### **IV. Sites Natura 2000 concernés**

Le projet concerne en particulier le site d'importance communautaire (SIC) de « Baden-Airport » DE 7214-804 qui a été proposé à la Commission par la communication du gouvernement de la République fédérale d'Allemagne du 23 février 2004. Couvrant une superficie de 225 ha, ce site contient les types d'habitats et espèces suivants :

2330 dunes intérieures avec pelouses ouvertes à *Corynephorus* et *Agrostis*,

4030 landes sèches européennes,

\*6230 formations herbeuses à *Nardus*, des zones montagnardes (et des zones submontagnardes de l'Europe Continentale),

6510 prairies maigres de fauche de basse altitude (*Alopecurus pratensis* et *Sanguisorba officinalis*),

1078 écaïlle chinée (*Euplagia quadripunctaria*),

1060 cuivré des marais (*Lycaena dispar*).

Touchant directement au SIC de « Baden-Airport » s'étend celui du « Stollhofener Platte », DE 7214-302.

En outre, les sites de « Bruch bei Bühl » DE 7214-301, de « Niederwald bei Sandweier » DE 7115-301 et de « Rheinniederung von Iffezheim bis Karlsruhe » DE 7015-301 ainsi que la zone de protection spéciale (ZPS) « Rheinniederung von der Rench- bis zur Murgmündung » DE 7114-401 (3.035 ha) » entourent assez étroitement le projet envisagé.

## V. Incidence du projet sur les sites concernés

### Remarques préliminaires

Compte tenu de l'arrêt précité, il est nécessaire de traiter de deux manières distinctes la demande des autorités allemandes d'un avis de la Commission au sens de l'article 6, paragraphe 4, de la directive 92/43/CEE au sujet de l'aménagement de l'aéroport de Karlsruhe/Baden-Baden.

Comme les sites « Stollhofener Platte » DE 7214-302, « Bruch bei Bühl » DE 7214-301, « Niederwald bei Sandweier » DE 7115-301 et « Rheinniederung von Iffezheim bis Karlsruhe » DE 7015-301 ont été inclus dans la liste des sites d'importance communautaire pour la région biogéographique atlantique visée dans la décision de la Commission 2004/798/UE<sup>2</sup> en application de la directive 92/43/CEE, l'article 6 paragraphe 2 à 4 de la directive FFH est applicable en vertu du premier alinéa de l'arrêt « Dragaggi ».

En outre, en vertu de l'article 7 de la directive 92/43/CEE, les mêmes dispositions s'appliquent à la zone de protection spéciale visée dans la directive 79/409/CEE « Rheinniederung von der Rench- bis zur Murgmündung » DE 7114-401f.

Quant aux sites qui n'ont pas encore été inclus dans la liste de la Commission (en l'occurrence celui de « Baden-Airport » DE 7214-804), les États membres n'ont toutefois pas la possibilité d'ignorer leur importance écologique considérable. A propos de ces cas, la Cour de justice déclare que « *les États membres sont, en vertu de la directive 92/43, tenus de prendre des mesures de protection aptes, au regard de l'objectif de conservation visé par ladite directive, à sauvegarder l'intérêt écologique pertinent que ces sites revêtent au niveau national.* »

---

<sup>2</sup> Décision de la Commission du 7 décembre 2004 arrêtant, en application de la directive 92/43/CEE du Conseil, la liste des sites d'importance communautaire pour la région biogéographique atlantique, JO L 382 du 28.12.2004, p. 1

La Commission est d'avis qu'en faisant pratiquer une évaluation/étude au sens de l'article 6, paragraphes 3 et 4 de la directive FFH à propos de l'aéroport de Karlsruhe/Baden Baden, les autorités allemandes ont satisfait aux exigences de l'arrêt « Dragaggi ».

### **Généralités**

L'incidence que le projet aura sur les sites concernés est soit liée à la construction, à l'aménagement ou encore à l'exploitation.

L'incidence liée à l'aménagement n'est significative que pour le SIC de « Baden-Airport », puisqu'il s'agit uniquement de mettre à profit des superficies qui se trouvent à l'intérieur du site mentionné.

En revanche, l'incidence liée à l'exploitation et, dans une certaine mesure aussi, celle liée à la construction produisent des effets à distance et peuvent dès lors aussi avoir leur importance pour les sites de « Stollhofener Platte » et sur la zone de protection spéciale « Rheinniederung von der Rench- bis zur Murgmündung ».

Sur bon nombre de sites, l'optimisation de la planification a entraîné une réduction des nuisances initiales; dans l'ensemble, ces mesures de réduction ont permis de réduire sensiblement l'empiètement sur la superficie occupée par les habitats.

### **Incidence liée aux constructions**

- Occupation de superficies avec mouvements de terres et tassement du sol, enlèvement de la végétation pour la création de routes de chantier, de dépôts et d'aires de stockage, pour l'aménagement des chantiers, etc.,
- Exploitation de chantiers et circulation sur ceux-ci, avec émissions sonores et trépidations,
- Exploitation de chantiers et circulation sur ceux-ci, avec émissions de poussières et de polluants,
- Pollution lumineuse due à l'éclairage des chantiers lors du travail de nuit.

L'incidence liée aux constructions du projet ne causera pas une atteinte considérable aux types et genres d'habitat des sites concernés quant à leurs objectifs de préservation.

### **Incidence liée aux installations**

- Occupation des superficies pour l'aménagement des aires destinées à l'exploitation de la navigation aérienne,
- Occupation des superficies par modelage du terrain et aménagement de puits perdus,
- Occupation de superficies pour la reperméabilisation des sols.

Même en optimisant les plans, il faut s'attendre à ce que l'occupation des sols du SIC de « Baden-Airport » cause une atteinte considérable aux types d'habitat 2330<sup>3</sup> et \*6230<sup>4</sup> quant à leurs objectifs de préservation.

### **Incidence liée à l'exploitation**

- Modifications du site par rétention d'eau dans les cuvettes remodelées ainsi que par l'apport de polluants et de nutriments,
- Modifications du site par infiltration temporaire d'eau provenant des trop-pleins des caniveaux à fentes,
- Éclairage des aires de trafic, aires spécialisées et bâtiments, qui sont autant de pièges lumineux à insectes,
- Augmentation du nombre de mouvements aériens,
- Accroissement des nuisances sonores,
- Accroissement des nuisances dues aux polluants atmosphériques.

Si des mesures d'atténuation adéquates sont prises, il est permis de supposer que l'incidence du projet liée aux conditions d'exploitation n'entraînera pas une dégradation considérable des types d'habitats et des espèces sur les sites concernés quant à leurs objectifs de préservation.

### **Evaluation récapitulative**

Les retombées du projet liées aux installations (occupation des surfaces) causent une altération considérable des types d'habitat 2330 et \*6230 dans le SIC de « Baden-Airport ». Le site proprement dit s'en trouve affecté. En pareille circonstance, le projet ne peut être exécuté que s'il remplit les conditions visées à l'article 6, paragraphe 4, de la directive FFH.

## **VI. Respect des exigences visées à l'article 6, paragraphe 4**

### **1. Solutions alternatives**

Au total, sept plans alternatifs ont été développés. Deux variantes, décrivant la réfection des aires existantes affectées à l'exploitation aérienne sans aménagement de l'aéroport, ont été décrites puis finalement abandonnées<sup>5</sup>. Les cinq variantes alternatives suivantes ont été comparées les unes aux autres :

Variante 1:

Construction d'une nouvelle piste d'atterrissage et de décollage située à 100 ou 150 mètres à l'ouest de la piste existante.

---

<sup>3</sup> Dunes intérieures avec pelouses ouvertes à *Corynephorus* et *Agrostis*

<sup>4</sup> Formations herbueses à nard

<sup>5</sup> La justification des raisons impératives d'intérêt public majeur explique abondamment pourquoi l'aménagement de l'aéroport est nécessaire.

Variante 2:

Rotation de la piste d'environ 8,5° vers de nord-ouest.

Variante 3:

Rotation complète de la piste dans le sens est-ouest.

Variante 4:

Allongement de la piste à l'intérieur de l'actuel complexe aéroportuaire.

Variante 5:

Variante 4 complétée par une piste en herbe située à l'ouest de la piste existante.

Les avantages et inconvénients des cinq alternatives ont été soupesés selon les critères d'une exploitation aérienne non restreinte, du bruit des avions, de la situation des obstacles et des objectifs de protection de la nature et de préservation de sites : la variante 4 a été retenue.

Si les variantes 1 et 3 n'entraîneraient qu'une faible dégradation des pelouses à *Nardus* prioritaires, elles pourraient par contre altérer de vastes étendues du « Stollhofener Platte » et du « Rheinniederung von der Rench- bis zur Murgmündung » épargnées par la variante 4. La variante 2 entraînerait également une dégradation du site de « Stollhofener Platte » sans soulager pour autant les pelouses à *Nardus* mais en réduisant l'exposition au bruit de la ville de Rastatt. La variante 5 aggraverait les atteintes aux pelouses à *Nardus* tout en empiétant sur des zones du « Stollhofener Platte ».

En conclusion, on peut approuver le choix de la variante 4 (Allongement de la piste à l'intérieur de l'actuel complexe aéroportuaire) considérée comme celle qui, du point de vue de la protection de la nature, ne cause aux zones concernées que la plus faible altération possible.

## **2. Raisons impératives d'intérêt public majeur**

De 189.000 en 2001, le nombre de passagers est passé à 278.000 en 2003. Le plan régional de développement économique (*Landesentwicklungsplan*) de 2002 du gouvernement de Bade-Wurtemberg prévoit que les aéroports régionaux et aérodromes commerciaux doivent assurer la connexion avec le réseau national et international de transport aérien et être par conséquent développés dans ce sens. L'aéroport commercial régional de Karlsruhe/Baden-Baden offre, pour la région du Rhin supérieur du Bade-Wurtemberg, une importante connexion avec l'aéroport régional de Stuttgart.

Afin de déterminer la demande et la capacité futures des installations de l'aéroport de Karlsruhe/Baden-Baden, une étude prospective scientifiquement fondée a évalué le nombre de passagers et le tonnage de fret transportés ainsi que les mouvements aériens en 2015. Il s'ensuit que le volume de transport ainsi pronostiqué ne pourra plus être absorbé par les installations actuelles. Puisque l'aéroport de Karlsruhe/Baden-Baden fait partie des aéroports d'intérêt commun au sens de la décision 1692/96/CEE, il existe dès lors un intérêt public à son aménagement.

L'existence d'un intérêt public est justifiée également par des critères de protection de l'environnement. Jusqu'à présent, l'ensemble des eaux pluviales de l'aérodrome s'infiltrait dans le sol, un héritage de l'époque où l'aéroport était militaire. Le projet d'aménagement servira aussi à transposer les exigences urgentes de la réglementation sur la gestion des eaux et à créer un système de drainage conforme aux normes environnementales modernes.

L'aménagement de l'aéroport entraînera par ailleurs une altération du SIC de « Baden-Airport ». Comme expliqué précédemment, le type d'habitat prioritaire que sont les pelouses à *Nardus* souffrira beaucoup. Comme ce type d'habitat est extrêmement rare, un aménagement de l'aéroport entre en conflit avec le maintien de la zone concernée dans son état intact.

Par ailleurs, c'est précisément grâce à l'exploitation aérienne existante et aux mesures d'entretien prises que ce type d'habitat existe là. Des mesures compensatoires feront en sorte que la superficie de l'habitat concerné ne soit pas amputée et que la cohérence globale de Natura 2000 ne s'en trouve pas compromise.

En conclusion, la Commission accepte la position exposée par l'Allemagne, selon laquelle des raisons impératives d'intérêt public, supérieures dans le cas présent aux intérêts de la protection de la nature, justifient l'extension de l'aéroport.

### **3. Mesures compensatoires**

Pour atténuer les effets attendus et maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000, les mesures suivantes sont prévues :

#### **Type d'habitat 2330**

(Superficie : 3,99 ha, destruction : 1,5 ha, occupation provisoire : 0,47 ha)

Mesures :

- Remise en état (après interventions temporaires) et nouvelle installation d'environ 5 ha sur des superficies remodelées sur l'aérodrome,
- Nouvel aménagement de 4 ha environ sur des superficies reperméabilisées de l'aérodrome,
- Au sud-ouest du site « Stollhofener Platte », revalorisation d'environ 2,3 ha et, au sud-est du site, d'environ 0,7 ha,
- Sur le site « Niederwald bei Sandweier », 23 nouveaux ha environ seront aménagés et 8 ha environ revalorisés,
- Création sur 2 ha environ de biotopes de transition entre les zones « Baden-Airport » et « Niederwald bei Sandweier ».

Au total, une surface de compensation d'environ 45 ha sera ainsi créée pour le type d'habitat 2330, type qui ne se retrouve sur le site de « Baden-Airport » que sur une surface relativement limitée d'environ 4 ha. Près de la moitié sera soit totalement détruite, soit momentanément occupée. Une surface de compensation de 45 ha fera plus que compenser cette dégradation. Tant la superficie que l'installation de biotopes de transition contribueront même, ensemble, à améliorer l'état de ce type d'habitat dans la région.

#### **Type d'habitat 4030**

(Superficie : 0,05 ha, occupation provisoire 0,02 ha)

Mesures:



- Revalorisation et nouvelle création d'environ 1,5 ha sur le site de « Baden-Airport »,
- Revalorisation d'environ 0,5 ha sur le site « Stollhofener Platte ».

Au total, une surface de compensation d'environ 2 ha sera ainsi créée pour le type d'habitat 4030. Compte tenu de l'occupation uniquement provisoire d'une très petite portion de 0,02 ha, la surface de compensation contribuera même à une amélioration de l'état de préservation de ce type d'habitat dans la région.

### **Type d'habitat \*6230**

(Superficie : 25,47 ha, destruction : 3,32 ha, occupation provisoire : 2,88 ha)

Mesures:

- Restauration d'environ 2,9 ha sur surfaces remodelées de l'aérodrome,
- Nouvel aménagement d'environ 2,0 ha sur superficie modelée de l'aérodrome en bordure du type d'habitat restauré,
- Nouvelle installation d'environ 1,55 ha au sud-est du site de « Baden-Airport ». Il s'agit d'une superficie expérimentale sur laquelle sont testées différentes méthodes d'aménagement. L'expérience devait commencer au début 2004. Le champ expérimental préparé a une superficie totale de 3,86 ha. Si les résultats de l'expérience sont concluants sur ces 1,55 ha, il sera possible de développer le type d'habitat sur la totalité de la surface. 2,3 ha supplémentaires d'habitat seraient ainsi créés.

Au total, une surface de compensation d'environ 3,5 ha sera ainsi créée pour le type d'habitat \*6230 avec, en option, une superficie supplémentaire d'environ 2,3 ha. Les 2,88 ha momentanément occupés seront restaurés. La surface de compensation équilibre, en superficie, l'altération causée au type d'habitat prioritaire, de sorte que la cohérence de Natura 2000 est conservée. Un certain doute subsiste néanmoins quant à savoir si la nouvelle installation du type d'habitat sur la superficie expérimentale réussira. Dans le cas le plus défavorable, la situation pourrait empirer, c'est-à-dire entraîner la diminution de la surface du type d'habitat de 1,55 ha, pour une surface totale de 25,47 ha sur le site de « Baden-Airport ». Il n'existe toutefois pas d'autre surface de compensation alternative, car ce type de formation herbeuse à *Nardus* est extrêmement rare.

### **Type d'habitat 6510**

(Superficie : 60,6 ha, destruction : 3,28 ha, occupation momentanée : 10,17 ha)

Mesures:

- Restauration d'environ 10,2 ha sur surfaces remodelées de l'aérodrome,
- Revalorisation et nouvelle installation d'environ 10 ha sur le site « Baden-Airport ».

Au total, une surface de compensation d'environ d'environ 10 ha sera ainsi créée par nouvelle installation ou revalorisation pour le type d'habitat 6510. Les superficies provisoirement occupées seront restaurées. Une surface de compensation de 10 ha compensera suffisamment les dégâts créés par le projet et entraînera globalement une amélioration de l'état de conservation de ce type d'habitat dans la région.

Les mesures compensatoires sont de nature à assurer la cohérence globale de Natura 2000 pour ce qui est des dégradations causées par le projet puisque :

- les mesures seront appliquées dans la même unité d'espace naturel que celle où les altérations sont causées, ce qui assure la cohérence géographique, et que
- les types d'habitat altérés seront qualitativement et quantitativement réintégrés dans le réseau par revalorisation ou nouvelle installation.

## **VII. Avis de la Commission**

Considérant les arguments exposés ci-devant, la Commission est d'avis que le projet d'aménagement de l'aéroport de Karlsruhe/Baden-Baden, tel qu'il est décrit dans les documents transmis par les autorités allemandes, peut être réalisé puisqu'il existe une raison d'intérêt public majeur, mais à la condition que toutes les mesures compensatoires nécessaires soient prises suffisamment tôt pour garantir le maintien de la cohérence globale de Natura 2000.

La Commission prend acte et accepte qu'après examen de différentes alternatives, la variante proposée, à savoir l'allongement des pistes à l'intérieur de l'actuel complexe aéroportuaire, soit retenue comme la plus adéquate et que, selon les explications des autorités allemandes, des raisons impératives d'intérêt public majeur justifient l'aménagement de l'aéroport de Karlsruhe/Baden-Baden.

La Commission constate que des travaux d'atténuation ont été mis en œuvre par l'optimisation des plans, ce qui réduit sensiblement la perte de superficie subie par les différents types d'habitats.

À propos de l'avis exprimé dans le présent document, la Commission fait en outre observer que :

- Le présent avis s'applique à ce projet spécial tel qu'il est décrit dans les documents transmis par les autorités allemandes à la Commission et qu'il n'est pas transposable à des projets similaires dans des sites Natura 2000.
- Le présent avis considère que les résultats de programme d'accompagnement et de surveillance Natura 2000 seront pris en considération pour qu'au besoin des adaptations adéquates soient apportées à l'exécution du projet ou que des mesures supplémentaires d'atténuation ou de compensation soient prises.