

**Avis de la Commission du 27 avril 1995 concernant le franchissement de la vallée commune du Trebel et du Recknitz et de celle de la Peene par l'autoroute A 20 en projet (république fédérale d'Allemagne) au titre de l'article 6 paragraphe 4 de la directive 92/43/CEE concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages**

(95/C 178/03)

Dans le cadre du projet «Deutsche Einheit», la république fédérale d'Allemagne envisage la construction de l'autoroute A 20 reliant Lübeck à Stettin *via* Stralsund. Cette autoroute va probablement traverser des zones qui font partie des zones spéciales de conservation et contiennent des types d'habitats prioritaires au sens de la directive 92/43/CEE. Un avis de la Commission est donc nécessaire.

**1. L'autoroute A 20**

1.1. Un total de 17 projets de transport «Deutsche Einheit» doit assurer, suite à l'unification allemande, la liaison des *Länder* de l'Est et de l'Ouest, et favoriser la reconstruction économique dans les nouveaux *Länder*. L'autoroute A 20 doit traverser l'ensemble du Mecklembourg-Poméranie-Occidentale, sur environ 300 kilomètres, et représente le plus important ouvrage routier du projet «Deutsche Einheit».

1.2. La construction de l'autoroute A 20 a pour objectifs:

- la création d'un axe de desserte est-ouest par le raccordement au réseau autoroutier existant à l'Ouest et au Sud-Est,
- la liaison des ports de Rostock et Stralsund sur la Baltique,
- le raccordement de ces ports ainsi que des zones de loisirs du littoral au réseau routier existant.

Les travaux de construction d'un premier tronçon dans le Mecklembourg ont commencé en mai 1994. En Poméranie occidentale, les travaux devraient débuter très prochainement. Ce projet d'environ 4 milliards de marks allemands devrait être achevé avant 10 ans.

1.3. Motivant sa décision par le fait que l'économie du Mecklembourg-Poméranie-Occidentale, atteinte d'un taux de chômage élevé, avait besoin d'être relancée par une amélioration décisive de son réseau routier, le cabinet fédéral a accordé par deux décisions la plus haute priorité au projet autoroutier A 20. Avec la loi du 15 novembre 1993 sur l'aménagement du réseau routier à grande distance (*Fernstraßenaus-*

*baugesetz*), le Bundestag a reconnu juridiquement la nécessité de cette autoroute.

Le taux de chômage du Mecklembourg-Poméranie-Occidentale (part des chômeurs dans la population active) était en février 1995 de 15,7 % <sup>(1)</sup>. Ce taux était de 14,7 % dans l'ensemble des nouveaux *Länder*, et de 8,8 % dans les *Länder* de l'Ouest. Sur l'ensemble de la république fédérale, ce taux était de 9,9 %. Le chômage est donc deux fois plus élevé dans le Mecklembourg-Poméranie-Occidentale que dans les *Länder* de l'Ouest, et ce depuis 1992.

Le Mecklembourg-Poméranie-Occidentale, qui représente 2,3 % de la population de l'Allemagne, produit 1,1 % du produit intérieur brut (PIB) (estimations pour 1994) <sup>(2)</sup>. Rapportée à la part dans la population, cette contribution au PIB est nettement au-dessous de la moyenne nationale.

Le Mecklembourg-Poméranie-Occidentale fait partie des régions relevant de l'objectif n° 1 au sens du règlement sur les Fonds structurels <sup>(3)</sup>. Il s'agit des régions «en retard de développement», dont le développement et l'ajustement structurel doivent être favorisés, afin de renforcer la cohésion économique et sociale de la Communauté.

1.4. L'autoroute A 20 est une composante du réseau routier transeuropéen <sup>(4)</sup>. Ce réseau routier fait partie des réseaux transeuropéens (article 129 B du traité sur l'Union européenne), et doit à ce titre être amélioré afin d'assurer le fonctionnement du marché intérieur et de permettre aux citoyens de l'Union, aux opérateurs économiques ainsi qu'aux collectivités locales et régionales de bénéficier pleinement des avantages découlant d'un espace sans frontières intérieures. Le réseau routier doit permettre en particulier de relier les régions enclavées ou périphériques aux régions centrales de la Communauté, afin de favoriser la cohésion sociale et économique de la Communauté.

<sup>(1)</sup> Source: ministère fédéral du travail.

<sup>(2)</sup> Source: Office statistique fédéral.

<sup>(3)</sup> Règlement (CEE) n° 2081/93 du Conseil (JO n° L 193 du 31. 7. 1993, p. 5).

<sup>(4)</sup> JO n° L 305 du 10. 12. 1993, p. 11.

1.5. D'après les plans, l'autoroute traversera deux zones de protection au sens de la directive 79/409/CEE concernant la conservation des oiseaux sauvages. Il s'agit de la «Mecklenburgische Schweiz, Recknitz-und Trebeltal» (zone n° 425) et de la «Peenetal vom Kummerauer See bis Schadefähre» (zone n° 512). Ces zones, que la république fédérale d'Allemagne a notifiées à la Commission comme zones de protection au sens de la directive 79/409/CEE, font partie du réseau européen des zones spéciales de conservation sous la dénomination «Nature 2000».

1.6. Des études environnementales approfondies ont été réalisées entre 1991 et 1994, notamment pour le tronçon situé à l'est de Rostock. En vue de la fixation du tracé, des études d'incidences sur l'environnement ont permis de définir des corridors à l'intérieur desquels différents tracés ont été envisagés. Pour éviter de traverser les zones protégées, l'autoroute devrait passer à plus de 50 km au sud des corridors étudiés, sans qu'il soit alors possible de relier les ports de Rostock et de Stralsund.

C'est pourquoi on a examiné de très près, pour la traversée du Trebel et du Recknitz, des variantes passant par Dammgarten et, au sud du Tribsee, par Langsdorf, ainsi qu'au nord de Bad Sülze (itinéraire «Richtenberg»). L'itinéraire «Richtenberg», jugé particulièrement avantageux du point de vue des transports et de l'aménagement du territoire, a été abandonné, compte tenu des populations d'aigles et d'autres rapaces qui se trouvent dans cette zone. En raison du nombre d'espèces relativement faible qu'on y rencontre et des nuisances préexistantes causées par la nationale 19, la traversée du Trebel au sud du Tribsee a été jugée préférable et proposée comme tracé au ministère des transports. Cette solution a été également approuvée par les autorités du *Land* de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale responsables de l'environnement.

Pour la traversée de la Peene, la république fédérale a surtout examiné les variantes passant par l'ouest de Loitz, par l'ouest de Jarmen ainsi que par l'est de cette localité, au-delà de la zone d'activités. La préférence a été donnée à la variante passant par l'est de Jarmen.

1.7. D'après une étude d'incidences sur l'environnement, la traversée des deux vallées fluviales aura un effet considérable sur les zones de protection qui s'y trouvent, du fait des nuisances indirectes provoquées et de la perte de territoire. Ces deux zones comportent des marais que la directive «habitats» définit comme des types d'habitats naturels prioritaires (annexe I point 53.3 de la directive 92/43/CEE, «marais calcaires à *Cladium mariscus* et *Carex diacalyptata*»). Elles contiennent également des tourbières boisées, classées elles aussi comme des types d'habitats prioritaires par l'annexe I points 44.A1 à 44.A4 de la directive 92/43/CEE.

## 2. Dispositions de droit communautaire

2.1. Les zones désignées conformément à la directive 79/409/CEE sont soumises à des dispositions particulières de protection. Depuis l'entrée en vigueur en juin 1994 de la directive 92/43/CEE concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages (directive dite sur les habitats naturels), les dispositions de l'article 6 paragraphes 2, 3 et 4 de cette directive remplacent celles de l'article 4 paragraphe 4 premier tiret de la directive 79/409/CEE.

2.2. L'article 6 paragraphe 2 de la directive «habitats» prévoit que, dans les zones spéciales de conservation, la détérioration des habitats naturels doit être évitée. Aux termes de l'article 6 paragraphe 3, tout projet susceptible d'affecter une zone de conservation doit faire l'objet d'une évaluation de ses incidences sur le site, eu égard aux objectifs de conservation. L'article 6 paragraphe 4 stipule:

«Si, en dépit de conclusions négatives de l'évaluation des incidences sur le site et en l'absence de solutions alternatives, un plan ou projet doit néanmoins être réalisé pour des raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, l'État membre prend toute mesure compensatoire nécessaire pour assurer que la cohérence globale de "Nature 2000" est protégée. L'État membre informe la Commission des mesures compensatoires adoptées.

Lorsque le site concerné est un site abritant un type d'habitat naturel et/ou une espèce prioritaires, seules peuvent être évoquées des considérations liées à la santé de l'homme et à la sécurité publique ou à des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ou, après avis de la Commission, à d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur.»

Il convient donc, aux termes de ces dispositions, lorsque l'étude d'incidences sur l'environnement a donné des résultats négatifs, de rechercher d'autres solutions, et, le cas échéant, de les mettre en œuvre. L'article 6 paragraphe 4 de la directive «habitats» ne prévoit de dérogations que dans le cas où aucune autre solution n'existe. À la différence de la directive 79/409/CEE, un projet affectant une zone de conservation peut être justifié en invoquant des raisons de nature sociale ou économique. Cette extension des exceptions possibles est toutefois limitée lorsqu'il se trouve dans la zone concernée un type d'habitat naturel et/ou une espèce prioritaires. En effet, d'autres raisons que la santé humaine ou la sécurité publique ne peuvent en pareil cas être invoquées qu'après avis de la Commission.

2.3. Le moment où cet avis doit être rendu ressort de l'article 6 paragraphe 3 de la directive «habitats», qui prévoit que les autorités nationales ne marquent leur accord sur le projet qu'après s'être assurées qu'il ne portera pas atteinte à l'intégrité du site concerné, à moins que des raisons impératives au sens de l'article 6 paragraphe 4 de la directive 92/43/CEE puissent être invoquées. Si un avis de la Commission est nécessaire du fait que d'autres raisons impératives que la santé de l'homme ou la sécurité publique sont invoquées et que des espèces ou des habitats prioritaires sont concernés, les autorités nationales ne peuvent marquer leur accord qu'après l'avis de la Commission.

### 3. Procédure

3.1. Par ses lettres du 31 août et du 8 septembre 1994, le gouvernement de la république fédérale d'Allemagne a demandé à la Commission d'émettre un avis au titre de l'article 6 paragraphe 4 de la directive «habitats». La Commission a demandé un complément d'informations par sa lettre du 13 septembre 1994; ces informations lui ont été transmises par une lettre du 20 septembre 1994. Une entrevue avec des représentants du gouvernement fédéral a eu lieu le 29 septembre 1994. À la suite de cette entrevue et de conversations téléphoniques ultérieures, la Commission a reçu, par des lettres datées des 7, 10 et 20 octobre ainsi que du 15 décembre 1994 des informations complémentaires concernant notamment les aspects relatifs aux transports et à l'aménagement du territoire.

3.2. Par sa lettre du 11 janvier 1995, le ministère fédéral des transports a informé la Commission de son intention d'appliquer le tracé envisagé, en arguant du fait que, en l'absence d'un avis de la Commission, on pouvait supposer que le choix des points de traversée des zones de protection serait laissé au gouvernement fédéral. Par sa lettre du 20 janvier 1995 adressée au ministère de l'économie du *Land* de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale, le ministère des transports a marqué son accord pour le tracé de l'autoroute A 20. En rappelant les termes de l'article 6 paragraphe 4 de la directive 92/43/CEE, la Commission a demandé le 30 janvier 1995 que soit suspendue la décision concernant le tracé, jusqu'à ce qu'elle ait rendu son avis. Dans sa lettre du 15 février 1995, le ministère fédéral des transports a répondu qu'il ne se considérait pas tenu de suspendre cette décision.

3.3. Le 10 mars 1995, le ministère fédéral des transports a informé la Commission que le tracé envisagé dans la zone de Jarmen (traversée de la Peene) avait été changé, rendant sans objet de ce point de vue la demande du 8 septembre 1994, et qu'il ne pourrait être jugé de la nécessité d'un avis de la Commission

concernant la traversée de la Peene avant que soit arrêté un nouveau plan modifié.

C'est pourquoi le présent avis concerne uniquement la traversée de la vallée commune du Trebel et du Recknitz par l'autoroute projetée, au niveau de la zone de protection «Mecklenburgische Schweiz, Recknitz- und Trebeltal».

### 4. Conclusion

4.1. La construction envisagée de l'autoroute A 20 affecte deux types d'habitats naturels prioritaires dans la zone de la vallée du Trebel et du Recknitz. L'évaluation des incidences de l'autoroute, eu égard aux objectifs de conservation du site «Mecklenburgische Schweiz, Recknitz- und Trebeltal», a donné des résultats négatifs. Le gouvernement fédéral justifie la traversée du site en invoquant des raisons économiques et sociales. De tels motifs ne peuvent justifier une atteinte à une zone de conservation que dans des cas exceptionnels, à titre d'«autres raisons impératives d'intérêt public majeur» au sens de l'article 6 paragraphe 4 de la directive «habitats».

4.2. Le Mecklembourg-Poméranie-Occidentale doit faire face à un chômage particulièrement élevé. Le taux de chômage y est depuis plusieurs années presque deux fois plus fort que dans les *Länder* de l'Ouest. Rapporté à la population, le PIB du Mecklembourg-Poméranie-Occidentale est nettement au-dessous de la moyenne nationale.

4.3. La Communauté tient compte de la situation particulière du Mecklembourg-Poméranie-Occidentale en autorisant des mesures spécifiques de soutien au titre des Fonds structurels. L'autoroute A 20 est par ailleurs une composante du réseau transeuropéen de transport. L'objectif des Fonds structurels ainsi que des réseaux transeuropéens est de favoriser le fonctionnement du marché unique et la cohésion économique et sociale de la Communauté (articles 129 B et 130 A du traité). Dans le cas du Mecklembourg-Poméranie-Occidentale, la réalisation de ces objectifs passe par la création d'un axe de circulation reliant le *Land* aux zones centrales de la Communauté.

4.4. L'importance particulière de ce projet de transport s'inscrivant dans le programme global «Deutsche Einheit» est illustrée par la très haute priorité que lui a accordée le cabinet fédéral, ainsi que la reconnaissance par le Bundestag de la nécessité d'une liaison autoroutière.

4.5. Il n'apparaît pas possible de concevoir pour la traversée de la vallée du Trebel et du Recknitz un tracé occasionnant moins de nuisances. Il n'existe donc pas de «solution alternative» au sens de l'article 6 paragraphe 4 de la directive «habitats». La Commission prend note des mesures compensatoires mentionnées dans la lettre du ministère fédéral des transports du 20 septembre 1994, notamment la possibilité des zones «Talrandbereich zwischen Trittelwitz und Demmin» ou «Tollenseetal», et demande au gouvernement fédéral de l'informer des mesures compensatoires effectivement prises.

4.6. La Commission conclut par conséquent que, en raison de la situation économique et sociale particu-

lière du Mecklembourg-Poméranie-Occidentale, des raisons impératives d'intérêt public majeur justifient l'atteinte portée à la zone de protection «Mecklenburgische Schweiz, Recknitz- und Trebelal», à condition que toutes les mesures compensatoires possibles soient prises pour assurer la cohérence globale de «Nature 2000».

Conformément à l'article 6 paragraphe 4 de la directive 92/43/CEE, la Commission rend donc l'avis suivant.

L'atteinte portée à la zone de protection «Mecklenburgische Schweiz, Recknitz- und Trebelal» par le tracé de l'autoroute A 20 au sud du Tribsee est justifiée par des raisons impératives d'intérêt public majeur.

### Avis d'ouverture d'une procédure antidumping concernant les importations de palettes simples, en bois, originaires de Pologne

(95/C 178/04)

La Commission a été saisie d'une plainte, déposée conformément à l'article 5 du règlement (CE) n° 3283/94 du Conseil (<sup>1</sup>), selon laquelle les importations de palettes simples, en bois, originaires de Pologne feraient l'objet de pratiques de dumping et causeraient ainsi un préjudice important à l'industrie communautaire.

#### 1. Plainte

La plainte a été déposée par Anton Heggenstaller AG, Unterbernbach, Bavière (Allemagne).

#### 2. Produits

Les produits présumés faire l'objet d'un dumping sont les palettes simples, en bois. Elles relèvent actuellement du code NC 4415 20 10. Ce dernier n'est donné qu'à titre purement indicatif et n'a aucun effet sur le classement tarifaire des produits en question.

#### 3. Allégation de dumping

L'allégation de dumping repose sur une comparaison entre la valeur normale construite en Pologne et les prix à l'exportation vers la Communauté des produits concernés. Sur cette base, les marges de dumping sont importantes.

#### 4. Allégation de préjudice

Le plaignant fait valoir, en fournissant des éléments de preuve à l'appui, que les importations en provenance de Pologne ont augmenté sensiblement en termes absolus et en termes de part de marché.

Il affirme également que le volume et le prix des produits importés ont eu, entre autres, une incidence négative sur les quantités vendues et les prix pratiqués par les producteurs de la Communauté qui a gravement affecté la situation financière de l'industrie communautaire.

#### 5. Procédure de détermination du dumping et du préjudice

Ayant conclu, après consultations au sein du comité consultatif, que la plainte a été déposée au nom de l'industrie communautaire et qu'il existe des éléments de preuve suffisants pour justifier l'ouverture d'une procédure, la Commission a entamé une enquête conformément à l'article 5 du règlement (CE) n° 3283/94.

##### a) Détermination du dumping par échantillonnage

Compte tenu du nombre apparemment important d'exportateurs en Pologne, la Commission peut utiliser les techniques d'échantillonnage, conformément à l'article 17 du règlement (CE) n° 3283/94. Pour lui permettre de décider s'il est nécessaire de procéder de la

(<sup>1</sup>) JO n° L 349 du 31. 12. 1994, p. 1.