

AVIS

RUR.26.0578.AV-Nature

Demande de dérogation émanant de la SOWAER SA visant le Crapaud calamite (*Epidalea calamita*), le Triton alpestre (*Triturus alpestris*), le Triton ponctué (*Lissotriton vulgaris*), la Pipistrelle commune (*Pipistrellus pipistrellus*), la Noctule de Leisler (*Nyctalus leisleri*), le Murin de Daubenton (*Myotis daubentonii*), le Murin à moustaches (*Myotis mystacinus*), le Murin de Brandt (*Myotis brandtii*), le Murin de Natterer (*Myotis nattereri*), l'Oreillard roux (*Plecotus auritus*), l'Épipactis à larges feuilles (*Epipactis helleborine*), le Pouillot fitis (*Phylloscopus trochilus*), le Râle d'eau (*Rallus aquaticus*), la Bécassine des marais (*Gallinago gallinago*), le Rousserolle effarvatte (*Acrocephalus scirpaceus*), le Rousserolle verderolle (*Acrocephalus palustris*) et le Grand Gravelot (*Charadrius hiaticula*) dans le cadre du remblai de l'ancien bassin d'orage militaire implanté sur l'aéroport de Liège en vue de l'extension de la dalle Nord de l'aéroport de Liège

Avis adopté le 31/08/2026

DONNEES INTRODUCTIVESDemande

Demandeur : SPW – Département de la Nature et des Forêts – DNEV
Structure consultée : Pôle Ruralité - Section Nature
Type de dossier : Demande de dérogation aux mesures de protection des espèces animales et/ou végétales
Date de réception : 14/08/2026
Références : DNF/DNEV/MB/XR/TT/JPB/SLa/20260814

Avis

Référence légale : Loi du 12 juillet 1973 sur la Conservation de la Nature
Délai de remise d'avis : 45 jours
Préparation de l'avis : Visioconférence du 25 août 2026

Brève description du projet et de son contexte

Ce dossier concerne une demande de dérogation introduite par la SOWAER dans le cadre de l'extension de la « dalle Nord » de l'aéroport de Liège. Ce projet d'envergure vise à augmenter les capacités logistiques et de maintenance de l'aéroport, présenté comme véritable moteur économique régional.

L'élément central du dossier est le remblai définitif d'un ancien bassin d'orage d'une surface de 2,5 hectares. Bien qu'il soit aujourd'hui déconnecté du réseau et en voie d'assèchement naturel, ce bassin abrite encore des enjeux biologiques significatifs (avifaune, chiroptères, herpétofaune, flore).

La SOWAER invoque des impératifs de développement socio-économique et, surtout, des raisons de sécurité aérienne liées à la maîtrise du péril animalier. En compensation, elle s'engage à créer une nouvelle zone de sauvegarde de 4,5 hectares. Le projet prévoit l'aménagement d'un nouveau complexe humide (mares permanentes et temporaires), la plantation de lisières arbustives mellifères et une opération de translocation assistée de la biodiversité (plantes, substrat et larves) de l'ancien bassin vers ce nouveau refuge contigu. La conception des lisières et des zones arbustives intègre la problématique du péril aviaire, ceci par une sélection rigoureuse des essences (évitement de l'attractivité), une localisation stratégique des aménagements, ou encore l'application de la "Long Grass Policy" (maintien d'une herbe haute rendant les proies moins accessibles pour les oiseaux).

Comme indiqué par le demandeur, l'objectif n'est pas de bannir toute vie animale, mais de passer d'un milieu « sauvage » et non maîtrisé à un milieu compensatoire conçu et géré scientifiquement pour être compatible avec les impératifs de sécurité.

AVIS

Le Pôle « Ruralité » Section « Nature » (PRSN) a analysé le dossier repris sous rubrique et a remis l'avis qui suit :

Le projet d'extension de la dalle Nord de l'aéroport de Liège prévoit le remblai définitif d'un ancien bassin d'orage militaire de 2,5 hectares. Cet aménagement entraîne la suppression intégrale d'un réservoir de biodiversité local abritant 12 espèces d'oiseaux protégées, notamment la Bécassine des marais et les Rousserolles, ainsi que des zones de chasse pour 7 espèces de chauves-souris, dont le Murin de Daubenton. L'atteinte porte également sur les sites de reproduction du Crapaud calamite

et sur une population d'orchidées protégées (*Epipactis helleborine*). Sur le plan fonctionnel, le site assure actuellement un rôle de pivot dans la trame bleue et verte locale, bien que sa valeur écologique soit menacée à court terme par un assèchement naturel inexorable dû à l'arrêt de son alimentation en eau.

Le demandeur fonde sa demande sur deux piliers d'intérêt public. Si le développement socio-économique du fret aérien est acté, le PRSN retient surtout l'impératif de sécurité publique lié à la maîtrise du péril animalier. Le bassin actuel, non géré et colonisé de manière anarchique, est identifié par les autorités aéroportuaires comme une zone à risque pour la navigation aérienne depuis 2013. Ce motif de sécurité publique prévaut et permet de lever les verrous juridiques liés à la protection stricte de l'avifaune.

L'absence de solution alternative est documentée par les contraintes techniques du Master Plan de l'aéroport, imposant la localisation des dalles de maintenance en zone « Airside ». L'alternative « zéro » consistant à maintenir le bassin en l'état est rejetée car elle ne résoudrait ni le risque pour la sécurité aérienne, ni la dégradation biologique du milieu liée à son assèchement. Le caractère inévitable de la destruction du milieu actuel est donc techniquement et juridiquement justifié.

La stratégie de conservation proposée repose sur la création d'une zone de sauvegarde de 4,5 hectares, offrant un ratio de compensation de 1,8 pour 1 par rapport à la surface perdue. La surface humide recrée (0,36 ha) surpasse la surface fonctionnelle actuelle (0,3 ha).

La pérennité de la mesure est assurée par une fonctionnalité préalable, les nouveaux habitats étant aménagés 1,5 à 2 ans avant le remblaiement. Le PRSN souligne la pertinence du « pont biologique » de 1 496 m² maintenu via un chenal temporaire pour permettre une migration naturelle des espèces aquatiques vers le nouveau refuge avant la disparition du bassin militaire. L'intégration du site dans le corridor écologique périphérique Nord garantit en outre une connectivité avec les sites de grand intérêt biologique voisins. Enfin, la gestion spécifique des plantations (essences non fructifères) et la « Long Grass Policy » concilient efficacement maintien de la biodiversité et sécurité aérienne.

Au regard de la qualité des inventaires, de la solidité du motif de sécurité publique et de l'ambition de la stratégie compensatoire, le PRSN émet un avis **favorable** vis-à-vis de la demande de dérogation. L'octroi de la celle-ci est toutefois conditionné au respect strict du calendrier de fonctionnalité préalable (aménagement finalisé 1,5 à 2 ans avant le remblai), au maintien du chenal de transfert temporaire pendant une durée minimale d'un an, ainsi qu'à la mise en œuvre du plan de gestion de la zone de compensation (incluant, outre les garanties de pérennité, la fauche annuelle avec exportation de la matière, le suivi triennal des mares permanentes et le suivi ornithologique annuel des espèces cibles par un organisme scientifique indépendant).



Marc DUFRÊNE
Président du Pôle « Ruralité » Section « Nature »