CESE Wallonie

Pôle
Ruralité

AVIS

RUR.26.0635.AV-Nature

Demande de dérogation aux mesures de protection des espèces visant la perturbation d'individus et la détérioration d'habitat de différentes espèces de chauves-souris, la perturbation d'individus et la destruction d'un terrier de blaireau (*Meles meles*), la destruction d'individus de crapaud commun (*Bufo bufo*) et la destruction de 2 nids de Troglodyte mignon (*Troglodytes troglodytes*) dans le cadre de l'aménagement d'un tunnel cyclable à Visé et Bassenge

Avis adopté le 19/10/2026

Rue du Vertbois, 13c
B-4000 Liège
T 04 232 98 23
pole.ruralite@cesewallonie.be
www.cesewallonie.be

DONNEES INTRODUCTIVES

Demande

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 :	02/10/2026
Références :	DNF/DNEV/MB/XR/TT/JPB/SLa/20261002

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 13 octobre 2026

Brève description du projet et de son contexte

Le projet, porté conjointement par la Ville de Visé, la Commune de Bassenge et le SPW Mobilité et Infrastructures, concerne la réaffectation d'un ancien tunnel ferroviaire désaffecté à double tube d'une longueur de 1 557 mètres traversant le massif de la Montagne Saint-Pierre.

L'aménagement vise la création d'une liaison cyclo-piétonne reliant la vallée de la Meuse (Lanaye) à celle du Geer (Eben-Emael). La tête de tunnel sud, située à Lanaye, s'insère au cœur du site Natura 2000 BE33003 « Montagne Saint-Pierre », d'un site de grand intérêt biologique (SGIB n° 180), d'une réserve naturelle agréée et d'un périmètre classé au patrimoine.

L'ouvrage souterrain constitue un gîte d'hibernation et de swarming d'importance majeure à l'échelle régionale, abritant jusqu'à 210 chauves-souris de 13 espèces (dont 4 d'intérêt communautaire figurant à l'Annexe II de la Directive Habitats), concentrées à 89 % dans le tube nord pressenti pour le passage des usagers. Le chantier implique également le défrichage de 15 ares de forêts indigènes en zone Natura 2000, la destruction d'un terrier principal actif de Blaireau d'Europe à l'entrée nord et l'atteinte à des nids d'avifaune protégée.

AVIS

Après examen du dossier sous rubrique lors de sa réunion du 13 octobre 2026 (suivi d'une procédure de finalisation par voie électronique justifiée par l'absence de quorum), le Pôle "Ruralité" Section "Nature" (PRSN) a remis l'avis qui suit.

Le projet concerne la réaffectation d'un ancien tunnel ferroviaire désaffecté à double tube d'une longueur de 1 557 mètres traversant le massif de la Montagne Saint-Pierre pour relier la vallée de la Meuse (Lanaye) à celle du Geer (Eben-Emael). L'entrée sud à Lanaye est implantée au cœur du site Natura 2000 BE33003 « Montagne Saint-Pierre », d'un site de grand intérêt biologique (SGIB n° 180), d'une réserve naturelle agréée et d'un périmètre classé au patrimoine.

L'ouvrage constitue un gîte d'hibernation et de swarming d'importance majeure à l'échelle régionale, accueillant jusqu'à 210 chauves-souris de 13 espèces différentes, dont 4 espèces d'intérêt communautaire figurant à l'Annexe II de la Directive Habitats (Grand murin *Myotis myotis*, Murin à oreilles échancrées *Myotis emarginatus*, Murin de Bechstein *Myotis bechsteinii* et Murin des marais *Myotis dasycneme*). Le projet entraîne également, de manière plus anecdotique au regard de l'impact majeur sur les chiroptères, le déplacement d'une famille de Blaireau d'Europe (*Meles meles*) par la destruction de son terrier principal actif à l'entrée nord, la destruction de nids de Troglodyte mignon (*Troglodytes troglodytes*), ainsi que le défrichage de 15 ares de forêts indigènes (chênaie-frênaie neutro-basophile, HIC 9130) en zone Natura 2000.

Concernant le fait de retenir le tube nord plutôt que le tube sud pour l'aménagement de la piste cyclable, le PRSN prend acte que le demandeur justifie ce choix sur la base de critères techniques et d'usage : un meilleur état de conservation de la voûte et des parois, une ventilation naturelle supérieure, ainsi que la création d'un « contrôle social » lié au passage des cyclistes pour lutter contre le vandalisme et les incivilités.

Le PRSN soulève toutefois un paradoxe écologique et une faille méthodologique majeurs :

- C'est précisément cette aération naturelle et ce microclimat favorable qui expliquent pourquoi le tube nord constitue le gîte préférentiel de la faune, concentrant historiquement jusqu'à 89 % des effectifs de chauves-souris en hibernation dans l'ouvrage.
- La plus faible occupation du tube sud s'explique essentiellement par le colmatage historique de son entrée du côté de Lanaye, ce qui bloque la circulation d'air nécessaire aux chiroptères.
- Privilégier le tube nord pour la piste cyclable au seul motif qu'il est moins dégradé constitue une inversion de la séquence Éviter-Réduire-Compenser (ERC), faisant prévaloir la facilité technique sur la protection stricte des espèces à très haut enjeu.

Pour rappel, l'octroi d'une dérogation au titre de l'article 5 de la Loi sur la Conservation de la Nature exige le respect strict et cumulatif de trois conditions : la démonstration d'une Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM), l'absence d'autre solution satisfaisante (examen des alternatives) et le maintien des populations dans un état de conservation favorable. L'examen du dossier démontre qu'aucune dérogation ne peut être octroyée en l'état, pour les motifs qui suivent.

Le projet repose sur l'hypothèse non vérifiée que l'aménagement du tube sud (réservé à la faune) incitera naturellement les colonies à abandonner le tube nord au profit du tube sud. Les experts scientifiques soulignent qu'aucun élément ne garantit sur le plan biologique que les chauves-souris adopteront ce tube de report. Le risque de désertion définitive du site par les 4 espèces d'intérêt communautaire reste particulièrement élevé en raison des perturbations thermiques, lumineuses et acoustiques engendrées par le passage des usagers dans le tube nord. Aucune dérogation ne peut

être accordée tant que l'efficacité réelle de ce transfert faunique n'a pas été scientifiquement démontrée.

Conformément à l'article 5 de la LCN, la dérogation exige de prouver l'absence d'autre solution satisfaisante. Or, le dossier présente des carences majeures dans l'évaluation des deux catégories d'alternatives suivantes :

1. L'alternative interne (affectation des tubes) : l'argumentation développée par le demandeur pour privilégier le tube nord plutôt que le tube sud pour le passage des cyclistes n'est pas suffisamment étayée au vu des enjeux écologiques majeurs. Par ailleurs, le PRSN regrette vivement que la méthode prudentielle recommandée par le DEMNA, consistant à équiper d'abord le tube sud pour la faune et à observer sur une période de 3 à 4 ans si les colonies y migrent effectivement avant de statuer sur l'affectation du tube nord, ait été écartée sans justification biologique valable.
2. Les alternatives d'itinéraires hors tunnel : le demandeur n'a pas produit d'étude comparative approfondie et chiffrée sur les tracés de surface contournant le massif souterrain, notamment :
    - L'aménagement et la sécurisation de la Rue du Garage ;
    - L'utilisation et le réaménagement des chemins existants en surface sur le plateau ;
    - Un parcours multimodal ou cyclable connecté aux berges et infrastructures du Canal Albert (tranchée de Caster, RAVeL).

Le PRSN met par ailleurs en doute l'affirmation selon laquelle l'adaptation d'une voirie existante en surface serait nécessairement plus coûteuse que la réhabilitation complète d'un tunnel souterrain de 1.557 mètres. La note géotechnique du SPW (Note GEO-151-Z641) évalue la seule sécurisation de l'ouvrage vis-à-vis des instabilités rocheuses à plus de 1,65 million d'euros HTVA, montant qui, selon les termes mêmes du rapport, "*ne prend pas en compte d'autres coûts également nécessaires pour la mise en service du tunnel, à savoir : les aménagements extérieurs aux deux extrémités, la pose d'un revêtement au sol du tunnel, le système d'éclairage, la signalisation cyclo-piétonne, la signalisation de chantier, etc*.". L'argument financier avancé pour écarter les alternatives de surface n'est donc pas suffisamment étayé.

Enfin, le PRSN relève qu'afin de se conformer aux exigences du DEMNA, le demandeur a souscrit dans son formulaire à la fermeture totale du tunnel du 15 octobre au 15 avril. Or, lors de la réunion de concertation du 15 décembre 2025, le SPW Mobilité et Infrastructures a explicitement acté qu'un ouvrage fermé la moitié de l'année perd sa fonction de mobilité quotidienne structurante, précisant que « *le SPW MI n'aura plus d'intérêt à le financer* ». Cette concession de façade prive la demande de son support financier et vide la raison impérative d'intérêt public majeur (RIIPM) de toute réalité effective.

En conclusion, au vu des éléments ci-avant, le PRSN émet un avis **défavorable** à l'octroi de la dérogation sollicitée. Aucune dérogation ne pourra être réexaminée tant que :

- L'affectation prioritaire du tube nord au passage des cyclistes (au détriment du tube sud) n'aura pas fait l'objet d'une justification technique, économique et biologique rigoureusement étayée et démontrée au regard des enjeux de conservation de la faune ;
- Les alternatives d'itinéraires hors tunnel (Rue du Garage, chemins de surface, liaison via le Canal Albert) n'auront pas fait l'objet d'une étude technique, environnementale et financière comparative, chiffrée et objective ;

- La capacité réelle du tube sud à accueillir les populations de chauves-souris n'aura pas été scientifiquement démontrée et validée par un suivi pluriannuel préalable.



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