

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF
LE PRÉSIDENT DE LA XIII^e CHAMBRE
A R R Ê T

n° 258.453 du 16 janvier 2024

A. 232.628/XIII-9157

En cause : **l'association sans but lucratif**
 BELGIAN SEAPLANE ASSOCIATION, en abrégé BSA,
 ayant élu domicile chez
 M^{es} Ivan-Serge BROUHNS et Guillaume POSSOZ, avocats,
 chaussée de La Hulpe 185
 1170 Bruxelles,

contre :

la Région wallonne,
 représentée par son Gouvernement,
 ayant élu domicile chez
 M^e Pierre MOËRYNCK, avocat,
 avenue de Tervueren 34 /27
 1040 Bruxelles.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite par la voie électronique le 4 janvier 2021, l'association sans but lucratif (ASBL) Belgian Seaplane Association, en abrégé BSA, demande, d'une part, l'annulation de l'arrêté du 27 octobre 2020 par lequel le ministre de l'Environnement lui refuse, sur recours, un permis d'environnement pour la régularisation de l'exploitation d'un hydroaérodrome sur le lac de la Plate Taille et, d'autre part, la suspension de l'exécution de cet acte.

II. Procédure

L'arrêt n° 250.588 du 12 mai 2021 a rejeté la demande de suspension de l'exécution de l'acte attaqué et réservé les dépens. Il a été notifié aux parties.

Une demande de poursuite de la procédure a été introduite par la voie électronique le 16 juin 2021 par la partie requérante.

Les mémoires en réponse et en réplique ont été régulièrement échangés.

M. Nicolas Litvine, auditeur adjoint au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 du règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

La partie adverse a déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 5 décembre 2023, l'affaire a été fixée à l'audience du 9 janvier 2024 et les parties ont été informées que l'affaire serait traitée par une chambre composée d'un membre.

M. Luc Donnay, conseiller d'État, a exposé son rapport.

M^e Guillaume Possoz, avocat, comparaisant pour la partie requérante, et M^e Bénédicte Hendrickx, *loco* M^e Pierre Moërynck, avocat, comparaisant pour la partie adverse, ont été entendus en leurs observations.

M. Nicolas Litvine, auditeur adjoint, a été entendu en son avis conforme.

Il est fait application des dispositions relatives à l'emploi des langues, inscrites au titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973.

III. Faits

Les faits utiles à l'examen de la cause sont exposés dans l'arrêt n° 250.588 du 12 mai 2021. Il y a lieu de s'y référer.

IV. Recevabilité du dernier mémoire de la partie requérante

Conformément à l'article 14, alinéa 2, de l'arrêté du Régent du 23 août 1948 déterminant la procédure devant la section du contentieux administratif du Conseil d'État, chacune des parties a trente jours pour déposer un dernier mémoire. Le rapport de l'auditeur a été notifié à la partie requérante le 18 septembre 2023 qui avait jusqu'au 18 octobre pour déposer son dernier mémoire.

Le dernier mémoire déposé par la partie requérante le 26 octobre est dès lors tardif et doit être écarté des débats.

V. Moyen unique

V.1. Thèses des parties

A. La requête en annulation

Le moyen unique est pris « de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, de l'erreur de fait, de l'erreur de droit ou la contradiction dans les motifs (motivation interne et externe) de l'erreur manifeste d'appréciation et [de la méconnaissance] du devoir de minutie découlant du principe de bonne administration ».

La partie requérante fait grief à l'acte attaqué de reposer sur des motifs contradictoires qui ne permettent pas de comprendre pourquoi l'autorité s'est écartée des avis favorables recueillis lors de l'instruction.

Elle expose que la décision attaquée reprend intégralement la proposition de décision contenue dans le rapport de synthèse du fonctionnaire technique puis ajoute huit considérants visant à motiver son refus.

Elle constate tout d'abord que si l'auteur de l'acte attaqué indique qu'il ne se rallie pas à l'avis du fonctionnaire technique sur recours, il n'en reprend pas pour autant le contenu et les conclusions.

Elle soutient ensuite que s'il n'est pas contesté que le site de la Plate Taille est de grand intérêt biologique, son activité n'est pas susceptible de porter atteinte aux qualités biologiques du site, l'affirmation de l'autorité de recours procédant d'une appréciation approximative et non étayée des incidences de l'exploitation de l'hydravion.

Elle voit également une contradiction dans le fait de fonder le refus sur une évaluation des incidences prétendument lacunaire tout en relevant dans le même temps que « la notice d'évaluation des incidences, les plans et les autres documents constitutifs du dossier synthétisent suffisamment les principaux paramètres écologiques du projet sur l'environnement ».

Elle estime que l'avis du département de la Nature et des Forêts (DNF) est lui-même basé sur des incertitudes et impose « une certaine rigueur pour toute nouvelle activité », sans exposer d'éléments concrets démontrant qu'une telle rigueur n'a pas été observée en l'espèce.

À cet égard, elle affirme qu'à l'appui de son recours en réformation, elle a produit des éléments permettant d'exclure tout risque pour le faune et la flore du lac : elle a notamment indiqué que la partie du site inscrite en zone Natura 2000 ne sera pas survolée par l'hydravion, du moins à basse altitude.

Elle considère encore contradictoire d'émettre des réserves sur la compatibilité de l'activité avec les autres modes d'utilisation du lac, alors que l'autorité compétente en matière de transport aérien n'émet aucune critique semblable. Elle en déduit que les motifs de refus apparaissent comme étant de pure opportunité et contredisant sans aucune justification l'avis des instances spécialisées.

Enfin, elle affirme que sa demande comporte bien une présentation des raisons de son choix du lac de la Plate Taille, laquelle détaille les éléments techniques souhaités par l'auteur de l'acte attaqué qui n'en a cependant pas tenu compte.

Elle rappelle également que l'activité est spécialement mentionnée aux annexes de l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 mai 2014 portant règlement de la navigation sur les voies hydrauliques en Région wallonne et qu'il s'agit du seul endroit agréé par le département général du transport aérien pour permettre l'entraînement des hydravions de lutte contre les incendies de forêt.

En conclusion, elle précise qu'il ne s'agit que d'une activité occasionnelle, l'hydravion n'étant présent sur site que tous les quinze jours en moyenne, et qu'elle est la forme d'aviation la plus intégrée à un milieu sauvage dès lors qu'aucune infrastructure n'est requise.

B. Le mémoire en réponse

La partie adverse soutient que les paragraphes de l'acte attaqué mis en exergue par la partie requérante doivent être lus en rapport avec la suite, défavorable au projet, de la motivation et qu'ils ne peuvent être appréhendés en dehors de leur contexte.

Elle relève que les passages en question font état de conditions alors qu'il n'y en a en l'espèce pas, le permis étant refusé. Elle estime que l'auteur de l'acte attaqué n'a pas pu considérer que des conditions qu'il n'impose pas permettraient de rendre acceptable le projet et en déduit qu'il ne peut pas être tenu compte de ces deux paragraphes.

Elle indique que la requérante reproche à l'auteur de l'acte attaqué de s'être écarté d'un avis favorable du DNF mais soutient qu'elle n'identifie pas de quels éléments de cet avis il se serait écarté sans motivation adéquate. Elle relève en outre que la requérante critique elle-même l'avis du DNF en question, soutenant qu'il est basé sur des incertitudes.

Elle reconnaît que l'auteur de l'acte attaqué reproduit l'avis du fonctionnaire technique en première instance quant à l'absence de nécessité - selon lui - de réaliser une étude d'incidence mais soutient qu'il a ensuite exposé les raisons pour lesquelles il considère que l'évaluation des incidences est lacunaire.

Elle soutient également que la requérante tente de remettre en cause l'appréciation de l'autorité en soutenant avoir fourni des éléments permettant d'exclure tout risque pour la faune et la flore du lac. Elle estime que la thèse de la partie requérante n'est pas étayée et considère, plus particulièrement, que celle-ci ne conteste pas l'ancienneté des relevés qui lui est reprochée, l'absence de compensation ou l'inadéquation de la comparaison avec d'autres hydrobases européennes. Elle reproduit en outre le second avis du DNF qui note l'existence de certains impacts lors des vols effectués, ainsi que la possibilité d'impact des vols hivernaux à basse altitude.

S'agissant de la compatibilité de l'activité envisagée avec les autres activités présentes sur le lac, elle indique qu'après avoir mentionné la position de la requérante, en ce compris l'avis de la DGTA, elle a motivé adéquatement sa décision en la fondant sur des motifs qu'elle reproduit et qu'elle n'estime pas contradictoires avec le passage antérieur mis en exergue par la requérante.

S'agissant du motif de l'acte attaqué reprochant à la requérante de n'avoir pas identifié les alternatives possibles et motivé les raisons du choix du lac de la Plate Taille, elle estime que le document mis en avant par la demanderesse de permis ne fait qu'énumérer péremptoirement les avantages du lac de la Plate Taille sans opérer de comparaison concrète avec d'autres sites potentiels.

Elle considère par ailleurs qu'il n'est pas pertinent de se prévaloir de l'arrêté ministériel du 5 juin 2019 fixant les règlements particuliers applicables aux voies hydrauliques et grands ouvrages tels que définis aux annexes I et II de l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 mai 2014 portant règlement de la navigation sur les voies hydrauliques en Région wallonne, qui autorise - dans une certaine mesure - la navigation des hydravions sur le lac de la Plate Taille. Elle soutient à cet égard que,

si cet arrêté ouvre la possibilité d'autoriser l'activité d'hydravions sur le lac, il n'impose pas de le faire.

S'agissant du fait que le lac de la Plate Taille est le seul endroit agréé en Belgique pour permettre l'entraînement des équipages d'hydravions de lutte anti-incendie, elle souligne que l'activité litigieuse n'est pas en lien avec la lutte contre les incendies.

C. Le mémoire en réplique

À titre principal, la partie requérante se rallie à l'appréciation formulée dans l'arrêt rendu en référé.

S'agissant en particulier de l'avis sur recours du DNF, elle affirme ne pas comprendre pourquoi son activité ne pourrait pas être autorisée aux conditions suggérées par ce département.

Se référant à l'arrêté ministériel du 5 juin 2019 fixant les règlements particuliers applicables aux voies hydrauliques et grands ouvrages tels que définis aux annexes I et II de l'arrêté du Gouvernement wallon du 15 mai 2014 portant règlement de la navigation sur les voies hydrauliques en Région wallonne, elle soutient que cet arrêté autorise expressément l'activité des hydravions sur une partie du lac. Elle en déduit que, si la possibilité d'autoriser l'activité d'hydravions sur le site n'entraîne pas d'obligation de le faire, la motivation généraliste et négative de l'acte attaqué ne fait pas apparaître la possibilité d'une éventuelle autorisation.

D. Le dernier mémoire de la partie adverse

La partie adverse considère qu'aucun des deux documents mis en exergue par la partie requérante ne démontre un examen concret des alternatives, soit une analyse des mérites et défauts du projet.

Elle fait valoir que la mer n'est pas une alternative pertinente dès lors que l'hydravion a besoin d'une étendue d'eau douce.

Elle conclut qu'à rebours d'un examen effectif des alternatives, la partie requérante décrit seulement pourquoi le lac de la Plate Taille lui convient.

V.2. Examen

L'arrêt n° 250.588 du 12 mai 2021 a jugé sérieux le moyen unique au terme de l'analyse suivante :

- « 1. Tout acte administratif doit reposer sur des motifs matériels exacts, pertinents et admissibles en droit qui doivent ressortir du dossier administratif.

Par ailleurs, pour être adéquate, la motivation en la forme de la décision attaquée doit permettre de comprendre pourquoi, le cas échéant, l'autorité administrative, dans l'exercice de son pouvoir d'appréciation discrétionnaire, s'écarte des avis et décisions antérieurement intervenues sur la demande.

En outre, le contrôle du Conseil d'État sur la matérialité des faits et leur qualification est complet. Le contrôle de l'appréciation est marginal, limité à l'erreur manifeste d'appréciation. À cet égard, en effet, il n'appartient pas au Conseil d'État d'intervenir comme arbitre des appréciations divergentes de l'administration et de la partie requérante quant au bon aménagement des lieux. Il ne peut substituer son appréciation en opportunité à celle qui a été portée par l'autorité chargée de la délivrance du permis et ne peut censurer cette appréciation que dans le cas d'une erreur manifeste. L'appréciation est manifestement erronée quand elle est incompréhensible pour tout observateur averti. Il ne suffit pas de constater qu'au regard des mêmes critères, telle autre mesure paraît raisonnablement admissible ou semble même meilleure. Il s'agit de l'attitude qu'aucune autre autorité diligente et prudente placée dans les mêmes circonstances n'aurait adoptée. Tout doute doit être exclu.

2. En l'espèce, l'acte attaqué est motivé comme suit :

“ [...]

Considérant que les prescriptions et conditions auxquelles est subordonné le permis sont suffisantes pour d'une part, garantir la protection de l'homme et de l'environnement contre les dangers, nuisances ou inconvénients que l'établissement est susceptible de causer à l'environnement, à la population vivant à l'extérieur de l'établissement et aux personnes se trouvant à l'intérieur de celui-ci, sans pouvoir y être protégées en qualité de travailleur et d'autre part, rencontrer les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux de la collectivité ;

Considérant que l'observation des prescriptions réglementaires, des conditions générales relatives aux établissements classés et de conditions particulières est de nature à obvier aux inconvénients inhérents à l'exploitation de cet établissement ;

Considérant que l'autorité de recours ne se rallie pas à l'avis du Fonctionnaire technique sur recours ;

Considérant que le site choisi (lac de la Plate Taille) est reconnu comme site de grand intérêt biologique en ce qui concerne la présence de l'avifaune, la faune et la flore aquatique ;

Considérant que l'évaluation des incidences sur la biodiversité du lac est lacunaire; qu'en effet, en recours, le demandeur joint une étude sur les barrages de l'Eau d'Heure dont les derniers relevés datent de 2006 ;

Considérant qu'il est difficile de statuer sur la base uniquement de conclusions relatives à l'impact d'un hydravion sur la biodiversité d'autres hydrobases européennes, que les effets doivent être évalués sur le lac de la Plate Taille à la lumière d'inventaires actualisés de la biodiversité du lac ;

Considérant qu'aucune mesure de compensation n'est prévue pour pallier les impacts potentiels diffus sur la biodiversité du lac ;

Considérant que certaines objections portent sur l'incompatibilité de cette activité moteur avec les autres activités qui se déroulent sur le lac et qui sont réservées aux usagers lents ;

Considérant que la demande de permis ne comprend aucune étude de risques suffisamment étayée permettant de rassurer les autorités sur la compatibilité des mouvements de l'hydravion avec les nombreuses activités diverses, de plus en plus fréquentes, autorisées sur le plan d'eau ; que ces activités sont en forte augmentation au vu des saisons chaudes enregistrées en lien avec le réchauffement climatique ;

Considérant qu'il est à regretter que le demandeur n'ait pas esquissé, dans sa demande, les principales solutions de substitution et indiqué les principales raisons de son choix pour le lac de la Plate Taille eu égard aux effets sur l'environnement".

3. Il ressort de l'examen du dossier administratif que les deux premiers considérants précités sont issus du rapport de synthèse du fonctionnaire technique sur recours, tout comme ceux qui les précèdent aux pages 27 à 31 de la décision attaquée. Cependant, l'autorité de recours omet de le signaler, les recopie pour les faire siens avant d'indiquer ensuite en quoi elle s'en écarte. Une telle rédaction est pour le moins malheureuse et nuit à la bonne compréhension de la décision. Toutefois, plusieurs éléments ont permis à la destinataire de l'acte attaqué d'en comprendre le sens et surtout, de déterminer que les huit derniers considérants constituaient les motifs propres à l'autorité de recours. Tout d'abord, le permis est refusé et non subordonné à des "prescriptions et conditions", de sorte que l'autorité de recours n'a pu considérer celles-ci comme suffisantes pour garantir la protection de l'homme et de l'environnement contre les nuisances potentielles. Ensuite, elle indique qu'elle ne se rallie pas à l'avis du fonctionnaire technique sur recours avant de préciser les raisons pour lesquelles elle décide de refuser le permis et non de l'octroyer sous conditions.

Partant, la contradiction alléguée n'est qu'apparente et ne saurait entraîner l'illégalité de la décision attaquée

4. L'avis émis par le DNF le 30 septembre 2020 est reproduit comme suit dans l'acte attaqué :

“ Outre les arguments évoqués en première instance, il convient de préciser que certains impacts de l'hydravion lors de vols hivernaux opérés (avant permis!) ont déjà été observés par des naturalistes locaux sous la forme d'envols importants de milliers d'oiseaux d'eau dont les laridés (goélands), ce qui n'est jamais souhaitable (grande consommation d'énergie en hiver!). Les vols hivernaux à basse altitude même en dehors des anses et zones littorales en général sont toujours susceptibles de perturbation des oiseaux en période sensible. Il convient de rappeler ici que le lac de la Plate Taille constitue LE site wallon d'hivernage de l'avifaune (jusqu'à 10.000 goélands, 3500 autres oiseaux d'eaux, espèces emblématiques comme les plongeurs (3 espèces), etc.).

Par ailleurs, en période printanière, malgré le marnage assez important du Lac de la Plate Taille, de nombreuses nidifications sont observées sur la partie ouest du lac, notamment aux abords de la réserve naturelle domaniale de la Fontaine aux planes ; dans ces conditions, il n'est certainement pas souhaitable que des vols à basse altitude soient effectués pendant cette période dans la partie occidentale du lac.

Pour le surplus, il s'agit également de rappeler que de nombreuses activités ont fleuri autour du lac depuis quelques années, certaines d'entre elles avant toute forme d'autorisation/permis - nombreux faits accomplis! - (certaines infractions étant toujours en cours) et qu'il y a clairement cumul de perturbations sur l'avifaune et d'impacts en général....ce qui impose une certaine rigueur pour toute nouvelle activité.

En raison de ce qui précède, le DNF ne peut remettre un avis favorable à l'activité demandée (24 vols par an toute l'année), mais pourrait être favorable à une activité revue à la baisse, à savoir:

- strictement aucun vol d'hydravion entre le 1^{er} octobre et le 30 mars ;
- entre le 1^{er} avril et le 30 septembre, maximum un vol tous les 15 jours, sans aucun survol à basse altitude (en-dessous de 200 m) sur la moitié ouest du Lac de la Plate Taille”.

Ainsi, alors que l'autorité de recours estime l'évaluation des incidences sur la biodiversité du lac insuffisante pour prendre une décision, le DNF, instance spécialisée, expose quant à lui les incidences majeures qu'il craint du fait de l'exploitation de l'hydravion et estime que celle-ci ne peut être autorisée que sous les conditions strictes qu'il propose. Cet avis, bien qu'il puisse être qualifié de favorable conditionnel, reste très réservé quant à l'autorisation sollicitée. Dans ces circonstances, l'autorité de recours a pu estimer, quant à elle, que les informations dont elle dispose ne sont pas suffisantes et que “les effets doivent être évalués sur le lac de la Plate taille à la lumière d'inventaires actualisés de la biodiversité du lac”, d'autant qu’“aucune mesure de compensation n'est prévue pour pallier les impacts potentiels diffus” sur cette biodiversité.

Si la requérante affirme que l'activité de son hydravion n'est pas susceptible de porter atteinte aux qualités biologiques du site concerné, elle reste précisément en défaut d'en apporter des éléments de preuve scientifiques actualisés et suffisants alors qu'elle ne nie pas que le site est reconnu comme de grand intérêt biologique. À cet égard, la zone Natura 2000 n'est pas la seule concernée, de sorte que le fait qu'elle ne soit pas survolée pour les besoins du décollage et de l'amerrissage n'est pas suffisant pour conclure au défaut d'impact sur le site tout entier.

5. En ce qui concerne les motifs relatifs à la compatibilité avec les autres activités qui se déroulent sur le lac et qui sont réservées aux usagers lents, l'autorité de recours fait reproche à la demande de permis de ne pas comporter d'étude de risques suffisamment étayée sur la compatibilité de l'hydravion avec les autres activités qui prennent place sur le lac, et principalement les usagers lents. Or, plusieurs éléments sont invoqués par la requérante dans son recours administratif à l'appui de cette compatibilité et sont repris par le fonctionnaire technique dans son avis. Ainsi, celui-ci expose notamment ce qui suit :

“ [...]”

Considérant qu'aucun problème n'a été rencontré sur le lac de la Plate Taille depuis la venue de l'hydravion (en activité depuis plus de 36 mois) ; que l'exploitant souligne que l'hydravion ne se pose ou décolle que s'il a la place pour le faire après avoir effectué un survol de repérage attestant l'absence d'obstacles (et donc de voiliers, véliplanchistes, etc.) ; que l'exploitant cite

également : ‘Le Département général du transport aérien (autorité fédérale) DGTA confirme d’ailleurs ce point de vue en soulignant que ‘du point de vue des activités hydro-aéronautiques, [l’autorisation de la DGTA] est garante de la conviction de la DGTA sur la compatibilité des activités aériennes avec toutes les autres activités lacustres présentes sur le site. De plus, dans un souci de prioriser lesdites activités et la sécurité pour tous, il avait été présenté que le pilote d’aéronef ne peut atterrir ou décoller qu’une fois l’environnement correctement évalué (évaluation des trajectoires, vitesse d’évolution et nombre d’utilisateurs sur le lac) et après s’être assuré que l’espace nécessaire aux opérations aériennes soit suffisant. Il apparaît donc étonnant que le premier élément encadré insiste sur l’incompatibilité des activités aériennes avec les usagers lents puisqu’ils permettent une anticipation aisée de leurs mouvements et trajectoires tout en permettant une marge de sécurité suffisante si une déviation devait avoir lieu [...]’;

Considérant que lors de grosses manifestations, l’hydravion ne vient pas au niveau des lacs ; qu’avant chaque atterrissage sur les lacs, l’hydravion s’annonce via une mailing liste reprenant le SPF Mobilité et Transport, le contrôle radar militaire, ainsi que les autres utilisateurs du lac ; que les organisateurs de régate ont alors la possibilité de prendre contact avec l’ASBL Belgian Seaplane Association pour assurer une bonne coordination ;

Considérant que le respect des distances de sécurité est une règle appliquée par tout pilote ; que dans le cas de l’hydravion, ces distances de sécurité s’apprécient au niveau vertical d’abord et horizontal ensuite ; que l’exploitant explique en ces termes ‘Verticalement l’hydravion est obligé, pour des raisons de sécurité, d’effectuer un passage vertical au-dessus de la zone d’amerrissage envisagée pour une première observation afin de vérifier qu’il n’y a pas d’obstacles à la surface ou d’objet flottant entre deux eaux. Cet espacement vertical est donc une obligation légale et de sécurité. Par ailleurs, le respect des distances de sécurité s’apprécie aussi latéralement. L’hydravion ne peut jamais se poser en trajectoire convergente proche et se pose si et seulement si il y a la place pour le faire. Le règlement interne de l’ASBL Belgian Seaplane Association, les engagements pris envers les utilisateurs du lac de la Plate Taille et auprès du Département général du transport aérien (autorité fédérale) (DGTA) ne laissent aucune place à l’interprétation, l’hydravion n’est jamais prioritaire. Il cherche systématiquement l’éloignement en fonction de ses propres contraintes, se poser face au vent et dans une zone libre d’obstacles. Il existe des photographies qui montrent une proximité entre des bateaux et l’hydravion. Cette proximité est quasi systématiquement à l’initiative des autres utilisateurs du lac qui - par curiosité - essaient de se rapprocher de l’avion’.

Considérant que l’hydravion est toujours en veille radio permanente sur le canal VHF 16 quand il est sur le lac de la Plate Taille ; qu’il s’agit d’une obligation légale conformément aux mesures de sécurité ; que ce canal radio est censé être employé par tous les utilisateurs du lac ; que l’avion est donc joignable à n’importe quel moment ; que selon l’exploitant, personne à ce jour n’a essayé de contacter l’hydravion sur ce canal depuis le lac de la Plate Taille ; que l’avion est toujours joignable sur la fréquence AIR propre de l’hydrobase (130,130 Mhz) ; les numéros de téléphone des instructeurs sont également connus par les utilisateurs du lac ;

Considérant que l’ASBL Belgian Seaplane Association est en ordre d’assurance ; que l’avion est assuré pour chaque vol conformément à la législation en vigueur ; que l’hydrobase possède en outre depuis le début de ses activités une assurance en responsabilité contractée auprès de la société Aviabel ;

[...]”.

Il ressort de ces motifs qu’outre les affirmations de l’exploitant et la constatation qu’aucun incident n’est encore survenu, la demanderesse de permis produit une autorisation de la DGTA, laquelle a examiné la compatibilité de l’hydroaérodrome avec les autres occupants du lac et a fixé des modalités à respecter dans ce cadre.

L’autorité de recours reprend à nouveau ces considérants sans préciser qu’il s’agit des motifs de l’avis du fonctionnaire technique. Par ailleurs, elle n’indique pas pourquoi les éléments qui y sont développés ne sont pas suffisants au regard de la compatibilité des activités de l’hydravion et celles des autres occupants du lac. Sur ce point, la critique est sérieuse.

6. Enfin, l’autorité de recours fait grief à la demanderesse de permis de ne pas indiquer “les principales raisons de son choix pour le lac de la Plate taille” alors que celle-ci a produit en annexe à sa demande une présentation à tous les usagers du lac dans laquelle elle détaille les éléments techniques qui expliquent ce choix. Si, dans sa note d’observations, la partie adverse estime que cette présentation n’est pas suffisante, ce motif est absent de la décision attaquée, de sorte que la requérante n’a pu comprendre pourquoi elle n’a pas été prise en considération. Dans cette mesure, le grief est également sérieux.

Il résulte de ce qui précède que deux des motifs qui justifient le refus de permis ne sont pas suffisamment et adéquatement motivés.

Dans cette mesure, *prima facie*, le moyen unique est sérieux ».

L’analyse faite par l’arrêt précité garde toute sa pertinence ; il convient dès lors de la confirmer.

En conclusion, le moyen unique est fondé dans la mesure qui précède.

VI. Indemnité de procédure

La partie requérante sollicite une indemnité de procédure au montant de base. Il y a lieu de faire droit à sa demande.

PAR CES MOTIFS, LE CONSEIL D’ÉTAT DÉCIDE :

Article 1^{er}

Est annulé l’arrêt du 27 octobre 2020 par lequel le ministre de l’Environnement refuse à l’ASBL BSA un permis d’environnement pour la régularisation de l’exploitation d’un hydroaérodrome sur le lac de la Plate Taille.

Article 2.

Une indemnité de procédure de 770 euros est accordée à la partie requérante, à la charge de la partie adverse.

La contribution prévue à l'article 66, 6°, du règlement général de procédure, liquidée à la somme de 40 euros, est mise à la charge de la partie adverse.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 400 euros, sont mis à la charge de la partie adverse.

Ainsi prononcé à Bruxelles le 16 janvier 2024, par la XIII^e chambre du Conseil d'État, composée de :

Luc Donnay,	conseiller d'État, président f.f.,
Céline Morel,	greffier.

Le Greffier,

Le Président,

Céline Morel

Luc Donnay