

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

n° 250.588 du 12 mai 2021

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, la suspension de l'exécution de la décision ministérielle du 27 octobre 2020 qui lui refuse, sur recours, un permis d'environnement pour la régularisation de l'exploitation d'un hydroaérodrome au lac de la Plate Taille et, d'autre part, son annulation.

II. Procédure

La note d'observations et le dossier administratif ont été déposés.

M. Jean-François Neuray, premier auditeur chef de section au Conseil d'État, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'État.

Par une ordonnance du 16 mars 2021, l'affaire a été fixée à l'audience du 22 avril 2021 et le rapport a été notifié aux parties.

M^{me} Anne-Françoise Bolly, conseiller d'État, président f.f., a exposé son rapport.

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

M. Jean-François Neuray, premier auditeur chef de section, 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

1. Dans sa requête, l'association sans but lucratif (ASBL) Belgian Seaplane Association (BSA) indique qu'elle œuvre à la découverte de la pratique de l'hydravion en Belgique en exploitant un hydravion et une hydrobase sur le lac de la Plate Taille, permettant ainsi la réalisation de baptêmes de l'air, la qualification de pilotes en hydravion ou encore la location d'un hydravion.

Elle ajoute que « l'hydrobase est autorisée depuis 2017 en qualité d'hydroaérodrome de classe II (PPR), permettant l'amerrissage et le décollage d'hydravions (en général 13 visites en 2019) moyennant l'autorisation préalable de l'exploitant et briefing préalable permettant d'imposer des procédures de vols évitant toutes nuisances inutiles ». Il s'agit d'une autorisation d'établissement pour l'hydrobase sur le lac de la Plate Taille délivrée le 5 mars 2017 par le Service public fédéral (SPF) Mobilité (direction générale du transport aérien).

2. Le 11 décembre 2019, l'administration régionale met l'association requérante en demeure d'introduire une demande de permis d'environnement, lui signalant que l'activité est soumise à pareille autorisation sous la rubrique 92.61.08 – classe 2 – aérodrome et héliports de tourisme et lui enjoint de cesser son activité aussi longtemps qu'un tel permis n'est pas délivré.

3. Le 2 mars 2020, l'association requérante introduit une demande de permis d'environnement relative à la mise en activité d'une hydrobase sur le lac de la Plate Taille (Lacs de l'Eau d'Heure) à Froidchapelle.

4. Une enquête publique se tient du 17 février au 18 mars 2020 et donne lieu à 101 réclamations.

5. Le 25 mars 2020, le dossier est déclaré complet et recevable.

6. Le 30 mars 2020, le Service public de Wallonie (SPW) Mobilité émet un avis favorable.

7. Le 21 avril 2020 la cellule bruit du SPW émet également un avis favorable.

8. Le même jour, le département de la nature et des forêts (DNF) du SPW donne un avis défavorable, pour les motifs suivants :

« Considérant que le projet vise la régularisation de l'exploitation d'un hydroaérodrome ;

Considérant que le site choisi (lac de la Plate Taille) est reconnu en tant que Site de Grand Intérêt Biologique en ce qui concerne la présence de l'avifaune, la faune et la flore aquatique ;

Considérant que le site est un endroit propice à l'hivernage de nombreux oiseaux migrateurs qui seront sans conteste, perturbés par ce type d'activité ;

Considérant que l'amerrissage fréquent de l'hydravion provoquera des mouvements d'eau (vagues) en direction des anses où de nombreuses niches écologiques et de lieux propices à la reproduction de nombreuses espèces sont présentes ;

Considérant qu'en cas d'accident voire d'incident d'ordre technique, l'hydravion risque de perdre du fioul ou de l'huile ce qui représente un risque de pollution majeure où la biodiversité sera compromise ;

Considérant que l'activité représente un impact de nuisances sonores tant pour la faune présente sur le site, ainsi que pour les résidents présents en villégiature ;

Considérant que ce projet est susceptible d'impact négatif prévisible en matière de conservation de la nature ».

9. La « cellule permis unique » de la direction extérieure du Hainaut II précise que le projet ne nécessitant pas la construction d'infrastructures, un permis unique n'est pas requis.

10. L'avis défavorable du collège communal de Froidchapelle, donné le 9 juin 2020, s'inscrit dans le même sens.

11. Le 23 juin 2020, le fonctionnaire technique notifie son rapport de synthèse à l'autorité communale, assorti d'une proposition de décision de refus d'autorisation.

12. Le 30 juin 2020, le collège communal refuse le permis aux motifs suivants :

« [...]

Considérant que malgré l'absence d'habitation à proximité immédiate du site, beaucoup de personnes habitant à proximité se plaignent du bruit aussi bien lors du décollage que de l'atterrissage ;

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

Considérant que le site est un endroit propice à l'hivernage de nombreux oiseaux migrateurs qui seront sans conteste, perturbés par ce type d'activité ;

Considérant que l'amerrissage fréquent de l'hydravion provoquera des mouvements d'eau (vagues) en direction des anses où de nombreuses niches écologiques et de lieux propices à la reproduction de nombreuses espèces sont présentes ;

Considérant qu'en cas d'accident voire d'incident d'ordre technique, l'hydravion risque de perdre du fioul ou de l'huile ce qui représente un risque de pollution majeure où la biodiversité sera compromise ;

Considérant que ce projet est susceptible d'impact négatif prévisible en matière de conservation de la nature ;

[...]

Considérant que les zones utilisées pour les manœuvres de l'hydravion sont les mêmes que celles utilisées par les voiliers et les véliplanchistes ;

Considérant, qu'en effet, il faut reconnaître que l'atterrissage et le décollage d'un hydravion est totalement incompatible avec la présence simultanée d'activités telles que la voile, la pêche, la planche à voile dans la même zone ;

[...] ».

13. Le 22 juillet, la requérante saisit le Gouvernement wallon d'un recours en réformation.

14. Le 22 septembre 2020, l'agence wallonne pour le climat donne un avis favorable.

15. Le 30 septembre 2020, le DNF émet un nouvel avis qu'il qualifie de favorable conditionnel, mais dans lequel il souligne la présence d'importants rassemblements d'oiseaux d'eau en période hivernale, dont des espèces rares (plongeurs) et partant le caractère défavorable du projet pour l'avifaune. Il indique que le projet pourrait néanmoins faire l'objet d'un avis favorable moyennant les conditions strictes qu'il fixe.

16. Le 12 octobre, le fonctionnaire technique sur recours envoie son rapport de synthèse au ministre en y joignant une proposition d'octroi du permis sollicité.

17. Le 27 octobre 2020, le ministre de l'Environnement refuse le permis sollicité. Il s'agit de l'acte attaqué.

IV. Conditions de la suspension

Conformément à l'article 17, § 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, la suspension de l'exécution d'une décision administrative suppose deux conditions, une urgence incompatible avec le délai de traitement de l'affaire en annulation et l'existence d'au moins un moyen sérieux susceptible, *prima facie*, de justifier l'annulation de cette décision.

V. Moyen unique

V.1. Thèse de la partie requérante

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 ».

L'association 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 la partie adverse indique qu'elle ne se rallie pas à l'avis du fonctionnaire technique sur recours, elle 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 la partie adverse 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 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.

A 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 semblable critique. 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 la partie adverse 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.

V.2. Examen *prima facie*

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. A 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.

VI. Urgence

VI.1. Exposé de la partie requérante

La requérante expose que le refus de pouvoir exploiter son projet emporte une perte de revenus qu'elle pensait en retirer qui sont de nature à influencer gravement sur sa santé économique. Elle indique qu'en 2018 et 2019, l'exploitation de son hydrobase a généré des chiffres de vente et de prestations de 20.425 euros et 20.517 euros, pour des charges s'élevant respectivement à 24.033 euros et 22.862 euros. Elle admet être en perte, mais espérait des développements réels de son activité. Elle ajoute que, depuis l'arrêt de ses activités, le total de ses pertes s'élève pour 2020 à 18.026 euros, les dettes aux membres à 25.550 euros et les autres créances à 7.271 euros, de sorte qu'elle se trouve en état de faillite virtuelle.

Elle précise encore ce qui suit :

- « La seule alternative à l'utilisation de l'hydrobase de la Plate Taille consisterait en l'organisation de stages de formation pour qualification « hydravion » de pilotes sur les hydrobases de Biscarosse en France ou de Côme en Italie.

A cet égard, la qualification nécessite une dizaine d'heure de vol, soit à 250 euros/heure, 2.500 euros de ventes auxquels s'ajouterait le cours théorique et la cotisation, soit 450 euros (total 2.950 euros). L'élève pilote prenant en charge ses frais de déplacement et de séjour. L'organisation de tels stages nécessiterait le positionnement sur site de l'avion (de 8 à 12 heures de vol suivant destination, soit 2.000 à 3.000 euros) et la prise en charge des frais de séjour de l'instructeur, soit environ 100 euros/jour, étant entendu que ses prestations d'instructeur sont bénévoles et qu'il effectuerait le positionnement sur site de l'hydravion bénévolement aussi. Suivant les conditions météorologiques, un tel stage de 6 jours pourrait permettre la formation de 2 à 3 pilotes ».

VI.2. Exposé de la partie adverse

La Région wallonne considère, au départ de l'exposé de la partie requérante que certaines pertes sont dues à la cessation d'une activité exercée sans permis, que celle-ci a engagé des frais avant d'avoir obtenu le permis autorisant son activité, qu'elle était en perte avant même d'introduire sa demande et qu'elle est d'ores et déjà en état de faillite virtuelle.

Elle en déduit les arguments suivants :

- la partie requérante ne peut se prévaloir des conséquences de l'interdiction de continuer son activité sans le permis nécessaire;
- la faillite est antérieure à l'acte attaqué et ne peut donc pas en être la cause;
- les difficultés financières de la partie requérante résultent de sa propre attitude et ne peuvent donc pas être imputées à l'acte attaqué.

VI.3. Examen

Sur le recours à la procédure en référé, l'article 17 des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, dispose comme suit :

« § 1^{er}. La section du contentieux administratif est seule compétente pour ordonner par arrêt, les parties entendues ou dûment appelées, la suspension de l'exécution d'un acte ou d'un règlement susceptible d'être annulé en vertu de l'article 14, §§ 1^{er} et 3, et pour ordonner toutes les mesures nécessaires afin de sauvegarder les intérêts des parties ou des personnes qui ont intérêt à la solution de l'affaire.

Cette suspension ou ces mesures provisoires peuvent être ordonnées à tout moment:

1° s'il existe une urgence incompatible avec le traitement de l'affaire en annulation;

2° et si au moins un moyen sérieux susceptible *prima facie* de justifier l'annulation de l'acte ou du règlement est invoqué.

[...]

§ 2. La requête en suspension ou en mesures provisoires contient un exposé des faits qui, selon son auteur, justifient l'urgence invoquée à l'appui de cette requête.

[...] ».

L'urgence requiert, d'une part, la présence d'un inconvénient d'une certaine gravité causé au requérant par l'exécution immédiate de l'acte attaqué et, d'autre part, la constatation que le cours normal de la procédure au fond ne permet pas qu'un arrêt d'annulation puisse utilement prévenir cet inconvénient.

La charge de la preuve des conditions de l'urgence incombe à la partie requérante.

En l'espèce, la requérante craint un dommage économique grave qui met, selon ses dires, sa survie financière en péril.

Les chiffres et les pièces, qu'elle produit à l'appui de sa demande de suspension, montrent que l'arrêt de son activité déjà déficitaire la met en état de faillite virtuelle pour l'année 2020.

Cependant, si l'ASBL requérante déclare, dans le cadre de son exposé des faits, s'être étonnée de devoir solliciter un permis d'environnement pour exercer ses activités, elle ne prétend en revanche pas ne pas être soumise à cette réglementation. Par conséquent, il lui appartenait dès sa création de s'informer quant aux autorisations qui lui étaient nécessaires pour exploiter la première hydrobase sur le lac de la Plate Taille qu'elle envisageait, avant de consentir les investissements pour ce faire. En l'occurrence, elle a exercé ses activités, sans le permis d'environnement requis, de 2017 à 2019. Par ailleurs, de son aveu même, alors qu'elle a été informée dès le mois de mai 2019 de la nécessité d'un tel permis, elle a attendu d'être mise en demeure par la partie adverse, le 11 décembre 2019, de cesser toute activité aussi longtemps qu'un tel permis ne lui a pas été délivré pour enfin, le 5 mars 2020, introduire sa demande.

Au vu de ces faits, les difficultés financières que fait valoir la requérante résultent en partie de sa propre attitude et du risque qu'elle a pris de consentir des investissements sans s'informer suffisamment et sans solliciter toutes les autorisations requises avant d'entamer l'exploitation de son activité.

Par ailleurs, la cessation de l'exploitation et l'état de faillite virtuelle qui en découlent sont consécutifs à la décision de mise en demeure du 11 décembre 2019, précitée, et sont antérieurs à l'acte attaqué, de sorte que celui-ci ne peut en être la cause.

La condition de l'urgence n'est pas établie.

VII. Conclusions

L'une des conditions requises par l'article 17, § 1^{er}, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, pour que celui-ci puisse suspendre l'exécution de l'acte attaqué fait défaut. La demande de suspension ne peut en conséquence être accueillie.

**PAR CES MOTIFS,
LE CONSEIL D'ÉTAT DÉCIDE :**

Article 1^{er}.

La demande de suspension est rejetée.

Article 2.

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XIII^e chambre
siégeant en référé, le 12 mai 2021 par :

Anne-Françoise Bolly,
Vanessa Wiame,

conseiller d'État, président f.f.,
greffier.

Le Greffier,

Le Président,

Vanessa Wiame

Anne-Françoise Bolly