

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XIII^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 258.344 du 4 janvier 2024

A. 230.401/XIII-8923

En cause : **l'association sans but lucratif SPORTS NAUTIQUES
DE L'EAU D'HEURE,**
ayant élu domicile chez
M^e Nathalie DELHAISE, avocat,
rue de l'Aurore 44
1000 Bruxelles,

contre :

la Région wallonne,
représentée par son Gouvernement,
ayant élu domicile chez
M^e Martin ORBAN, avocat,
Kaperberg, 50
4700 Eupen.

I. Objet de la requête

Par une requête introduite le 9 mars 2020, l'association sans but lucratif (ASBL) Sports nautiques de l'Eau d'Heure (SNEH) demande l'annulation de l'arrêté du 8 janvier 2020 par lequel la ministre de l'Environnement refuse de lui délivrer un permis d'environnement ayant pour objet la régularisation de l'exploitation d'un atelier de réparation occasionnelle de bateaux sur un bien bordant le lac de la Plate Taille à Froidchapelle.

II. Procédure

Le dossier administratif a été déposé.

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

M. Jean-Baptiste Levaux, auditeur 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.

Les parties ont déposé un dernier mémoire.

Par une ordonnance du 22 novembre 2023, l'affaire a été fixée à l'audience du 14 décembre 2023.

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

M^e Nathalie Delhaise, avocat, comparaissant pour la partie requérante, et M^e Bénédicte Hendrickx, *loco* M^e Martin Orban, avocat, comparaissant pour la partie adverse, ont été entendues en leurs observations.

M. Jean-Baptiste Levaux, auditeur, 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. Le 31 mars 1982, l'ASBL Association pour la gestion des lacs de l'Eau d'Heure (AGLEH) informe l'ASBL SNEH qu'elle a donné son accord pour l'implantation d'une exploitation à celle-ci, à titre provisoire, « sur le plan de mise à l'eau n° 3, sud-est de la Plate Taille », la zone attribuée étant celle comprise « entre la route Boussu – Cerfontaine et le slip de mise à l'eau proprement dit ».

2. Par une convention du 17 février 1983, l'ASBL AGLEH reconnaît l'ASBL SNEH comme seul club de voile du plan d'eau de la Plate Taille, l'autorise à y organiser des activités nautiques et, à cette fin, met à sa disposition, pour une durée indéterminée, une zone « située au sud-est de la plate Taille et plus couramment dénommée slip n° 3 », indiquée au plan annexé à la convention.

Cette convention dispose notamment comme suit :

- « 6) Moyennant autorisation écrite et préalable de l'AGLEH, le SNEH pourra ériger sur la zone mise à sa disposition, toutes installations nécessaires à la poursuite de ses objectifs.
- 7) Le SNEH entretiendra la zone mise à sa disposition en bon père de famille et sans aucun frais pour l'AGLEH, à l'exception de l'infrastructure routière et des pontons flottants ».

3. Par un courrier probablement daté du 12 juillet 2004, l'ASBL AGLEH notifie à l'ASBL SNEH sa décision de résilier la convention du 17 février 1983. Ce courrier précise notamment ce qui suit :

« Comme vous le savez, le Ministère de la Région wallonne, le Commissariat Général au Tourisme, met actuellement en œuvre le produit touristique tel que décidé par le Gouvernement wallon en février 2002.
Dans ce produit touristique figure [illisible] d'un nouveau "Club-House" pour votre activité que le Ministère réalise sur fonds propres à 100 %.
Cependant, comme vous le savez, les [illisible] devront répondre à de nouvelles normes d'accueil et de sécurité compatibles à [illisible] des activités aux touristes d'un jour ou de séjour, initiés ou non à la pratique.
Afin de repartir sur ces nouvelles bases et conformément à l'article 13 de la convention du 17 février 1983 qui nous lie, nous vous notifions par la présente la décision du Conseil d'Administration de l'AGLEH du [illisible] 2004 de résilier cette convention.
Dans l'attente de vous informer de toute décision relative à la nouvelle convention et aux conditions y afférentes, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'expression de nos sentiments les [illisible] ».

4. Selon une délibération du 18 janvier 2006 de l'assemblée générale extraordinaire de l'AGLEH « en exécution de la décision prise par le Gouvernement wallon en sa séance du 21 avril 2005, les ASBL AGLEH et "Les Lacs de l'Eau d'Heure" ont décidé de fusionner leurs activités ». Dans cette perspective, l'ASBL Les Lacs de l'Eau d'Heure (LLEH) reprend, par voie d'absorption, l'universalité du patrimoine de l'ASBL AGLEH avec effet au 1^{er} janvier 2006.

5. Par une délibération du 23 septembre 2008, le collège communal de Froidchapelle accorde à l'ASBL LLEH un permis d'urbanisme pour la « construction d'un club-house pour le club de voile » sur la parcelle cadastrée 5^{ème} division, section D, n° 84Z2.

6. Le 21 août 2013, un procès-verbal est dressé par Th. D., garde forestier à Cerfontaine, pour violation des articles 20, 22 et 34 du Code forestier (circulation de piétons en forêt en dehors des routes, chemins, sentiers et aires; circulation de véhicules motorisés en forêt en dehors des routes, chemins, sentiers et aires balisés affectés à cet usage; mutilations d'arbres).

Ce procès-verbal comporte notamment les mentions suivantes :

« Procès-verbal de constatation
Preliminaires

Mandés par une personne digne de foi désirant garder l'anonymat, Nous dénonçant des actes environnementaux illicites, Nous arrivons [...] au lieu-dit "Croix Philippe Hautier" localisé sur la commune de Froidchapelle, division de Boussu-lez-Walcourt, et plus précisément au niveau de la forêt jouxtant le club-house de voile du lac de la Plate-Taille. Il s'agit d'une forêt soumise au Régime forestier dont la végétation borde partiellement le plan d'eau de la Plate-Taille,

lac convoité pour la pratique d'activités nautiques dont la navigation de bateaux à voile. Nous décidons de vérifier l'état de la végétation arborescente et arbustive ainsi que les actes et travaux proscrits en ce lieu.

Constations et interpellation d'un co-auteur

Nous constatons qu'un chemin a été aménagé illicitement dans la forêt par mécanisation. Nous empruntons cette voie et constatons que le nommé [V. H.], membre du club de voile et personne mieux identifiée ci-dessous, se livre à l'abattage et à l'arrachage de racines d'une cépée de charme à l'aide d'une scie, d'une pioche, d'une houe et d'un tracteur (NDV : Ce qui est formellement interdit). Des morceaux de bois verts sont amassés dans une brouette. Nous constatons que de la végétation arborescente et arbustive composée de chênes, charmes et noisetiers a été défrichée [...]

À notre demande, le nommé [V. H.] Nous déclare verbalement qu'il n'a pas pris l'initiative de réaliser ces travaux de son propre chef mais que cette décision émanait du club dont il est membre [...].

Les informations recueillies dans cet environnement Nous permettent d'identifier le nommé [D. B.], Président du Club Nautique de l'Eau d'Heure, pour s'être livré à commanditer ce travail en forêt.

[...]

Renseignements

Le procès-verbal n° CH66/M1/447.528/13 daté et signé [Th. D.] renseigne les constations et devoirs effectués du chef d'infraction au CWATUPE en vigueur, à charge du nommé [D. B.] pour avoir commandité en zone naturelle au plan de secteur l'aménagement d'une voirie illicite en forêt.

Bien que ne bénéficiant pas d'un statut de protection en tant que site Natura 2000 en matière de conservation de la nature, cette forêt jouxte le lac de la Plate-Taille, plan d'eau constituant un site de grand intérêt biologique.

Les membres du club de voile de l'Eau d'Heure ne sont pas des ayants droit pour circuler en forêt. Les installations administratives et techniques de ce club localisées en périphérie de la forêt soumise au régime forestier ne constituent en rien un droit de propriété.

Domages causés à l'environnement et impact sur le milieu

La création illicite de cette nouvelle voirie incite les véhicules motorisés du club de voile à pénétrer en forêt pour y stationner. Le milieu naturel se morcelle considérablement en ce lieu. La richesse du patrimoine naturel ainsi que la biodiversité sont compromises. La forêt se transforme en zone de parc où les écosystèmes sont anéantis.

Propriétaire de la parcelle forestière

Association pour la Gestion des Lacs de l'Eau d'Heure ASBL par bail emphytéotique ».

7. Le 18 avril 2014, les ASBL LLEH et SNEH concluent une convention qui prévoit ce qui suit :

« 1. Sous réserve du respect des conventions existantes avec le Centre ADEPS du Cierneau et l'Espace Fun et conformément aux statuts du SNEH, l'association reconnaît le SNEH comme étant le seul club de voile du plan d'eau du lac de la Plate Taille.

[...]

4. L'Association autorise le club à accéder à la zone de mouillage du port de l'Oupia suivant le respect du Code Forestier. En outre, l'Association donne la

possibilité au SNEH d'exploiter 4 containers suivant accord de l'administration Communale. Sont réservés à l'Horeca, la voirie d'accès et le parking niveau rez-de-chaussée, ainsi que la terrasse jouxtant le restaurant.

5. Aux seules fins décrites dans la présente convention, l'association met à la disposition du SNEH les zones indiquées au plan ci-annexé pour une durée indéterminée.

a. L'Association confie au SNEH la gestion des parkings, mises à l'eau et zone de mouillage. L'association autorise le SNEH à en réclamer une juste rétribution à ses membres et invités.

La zone de mise à l'eau située au sud-est du lac de la Plate Taille est plus couramment dénommée slip n° 3.

b. L'Association met à la disposition du SNEH une partie du niveau sous-sol (zone en rouge au plan n° 1 ci-annexé) et l'étage 1 (zone en rouge au plan n° 2 ci-annexé) du nouveau bâtiment construit par l'association et dénommé généralement le Club de Voile à l'exception du rez-de-chaussée, des terrasses, voirie d'accès et parkings (zone hachurée au plan n° 3 ci-annexé) dédiés au développement d'une activité Horeca dont l'association se réserve le droit d'exploiter directement ou indirectement après en avoir concédé l'exploitation.

c. L'accès à ces zones et l'utilisation de ces zones ainsi que des pontons de mise à l'eau y installés sont réservés aux personnes autorisées à fréquenter le SNEH à savoir :

[...]

7. Moyennant l'autorisation écrite et préalable de l'association, le SNEH peut ériger sur la zone mise à sa disposition, et dans le respect des prescrits légaux s'imposant en la matière, toutes les installations nécessaires à la réalisation de son objet social.

8. Le SNEH entretiendra les zones mises à sa disposition en bon père de famille ».

Aucun plan numéroté n'est annexé à la copie de la convention déposée par la partie requérante. Celle-ci produit néanmoins une pièce n° 7, qu'elle indique, dans son inventaire, être un « plan annexé à la convention du 18 avril 2014 ». Selon les mentions de ce plan, il s'agit d'un « PV de mesurage de parcelles cadastrées ou l'ayant été Cerfontaine anciennement Cerfontaine section A, numéro 40D et à Froidchapelle anciennement Boussu-lez-Walcourt section D numéros 88G, 84Y2, 84Z2, 84B3, 84C3 & partie non cadastrée chemin vers la mise à l'eau sises au lieu-dit "Oupeau" le long du Lac de la Plate Taille ». Compte-tenu des mentions « les vendeurs : Commissariat Général du Tourisme », « les acquéreurs : asbl "Les Lacs de l'Eau d'Heure" », « Dossier 2006/12117 Club de voile » et « Dressé le 25/09/2007 », il semble que ce plan ait été dressé à l'occasion de la cession des parcelles en cause à l'ASBL LLEH.

8. Le 20 mai 2014, le collège communal de Froidchapelle octroie à l'ASBL SNEH un permis d'urbanisme pour le placement de quatre conteneurs maritimes pour le stockage de matériel nautique et de sécurité sur la parcelle cadastrée Froidchapelle, 5^{ème} division, section D, n° 84Y2.

9. Le 3 novembre 2015, le collège communal octroie à l'ASBL SNEH un permis d'urbanisme pour le remplacement de pontons dans la baie d'Oupia à Boussu-lez-Walcourt (parcelle non cadastrée, selon ce permis).

10. Par un courrier du 12 février 2016, l'ASBL LLEH confirme à l'ASBL SNEH que celle-ci « pourra disposer d'un droit de superficie de 20 ans à dater de la notification du régime d'aide octroyé par le département "Infrasport" dans le cadre de l'installation de nouveaux pontons dans la baie d'Oupia ».

11. Le 21 juin 2018, le fonctionnaire délégué s'adresse en ces termes au président de l'ASBL SNEH, quant aux suites données au procès-verbal du 21 août 2013 :

« Je reviens vers vous relativement au dossier repris sous rubrique suite à la réception en date du 04/04/2018 de la décision de non-poursuite par le parquet du Procureur du Roi de Charleroi.

Aussi, reprenant dès lors le dossier en cause, je vous informe que les actes et travaux que vous avez réalisés en infraction ne sont pas régularisables en ce sens qu'ils ne sont plus susceptibles de recevoir le permis d'urbanisme requis en la matière.

Aussi, conformément à la demande du Département Nature et Forêt susvisé, je vous impose la mesure de restitution visée à l'article D.VII.21 du CoDT reprise ci-dessous :

“ Pour rappel, il s'agit bien de concilier les activités du club de voile et le respect du milieu forestier en conditionnant les éléments suivants depuis le RAVeL :

- Déplacement de la signalisation F99 d'environ 70 m afin de permettre l'utilisation du RAVeL sur cette distance aux véhicules motorisés qui rejoindraient le ponton 'des cabiniers' à partir du club de voile (en orange sur le plan ci-joint);
- Autorisation d'utiliser le chemin en forêt, du RAVeL vers le ponton (en vert sur le même plan);
- Limitation du parking le long de ce chemin aux accotements (parcage en parallèle ou au maximum en chevrons) afin de limiter l'impact sur le milieu forestier.”

De plus et avant d'entamer toute procédure judiciaire à votre rencontre, je consens à vous octroyer un délai de 3 mois à dater de la réception de la présente pour vous permettre de réaliser la remise en état des lieux de votre propre chef.

À défaut d'exécution volontaire de votre part dans le délai prescrit, je n'aurai d'autre alternative que de vous poursuivre devant le Tribunal civil ».

12. Le 24 janvier 2019, l'ASBL SNEH introduit auprès de la commune de Froidchapelle une demande de permis d'environnement ayant pour objet la « régularisation du permis d'environnement pour la réparation de bateaux de plaisance » sur les parcelles cadastrées Froidchapelle, 5^{ème} division, section D, n^{os} 84M3, 84Y2, 84N3, 84B3 et 88G.

L'annexe 6 à la demande de permis, intitulée « Descriptif du projet », précise ce qui suit :

« Le club des Sports Nautiques de l'Eau d'Heure est une ASBL qui loue une partie d'un bâtiment appartenant aux Lacs de l'Eau d'Heure. Dans ce bâtiment, ils ont une buvette avec une salle de réunion, des locaux pour stocker du matériel et un local avec de petits outillages électroportatifs pour l'entretien. Le club propose à ses membres une zone de "parking" pour leur bateau de plaisance. Ces bateaux nécessitent parfois de petits entretiens qui sont effectués sur une dalle en béton. Les réparations étant occasionnelles et diversifiées, les matériaux sont achetés au cas par cas, il n'y a donc pas de stockage. Les réparations concernent des réglages sur les bateaux, de petites réparations comme des retouches de peintures, des entretiens, *etc.* Lors de plus grosses réparations, le club loue des conteneurs pour évacuer les déchets mais ce type de réparation est très occasionnel ».

L'objet précis de la demande, soit l'atelier de réparation, ne concerne pas toutes les parcelles mentionnées par la demanderesse mais uniquement deux d'entre elles, soit celles où sont situées la dalle en béton jouxtant le bâtiment principal et le parking pour bateaux (parcelles n^{os} 84Y2 et 84M3).

Selon la demande, « l'établissement » est situé en zone de loisirs au plan de secteur. Toutefois, le « projet » est repris en zone de loisirs et en zone naturelle selon l'avis du fonctionnaire délégué du 2 juillet 2019 et la décision communale de refus de permis du 18 septembre 2019, évoqués ci-après.

D'après le formulaire de demande de permis, les rubriques concernées sont les suivantes :

- 35.10.02.01 : construction et réparation de péniches et/ou bateaux de plaisance – classe 2;
- 63.12.09.01 : produits extrêmement inflammables – classe 3.

Le projet y est décrit succinctement comme suit :

« Le site est un parking pour bateaux de plaisance où les propriétaires procèdent occasionnellement à des réparations mineures sur leur bateau. Une vingtaine de réparation ont lieu par an ».

Selon la demande, le projet comprend une seule installation (I1 – Dalle en béton – réparation de bateaux de plaisance) et trois dépôts (D1 dépôt de Jerrican d'essence de 250 L; D2 trois poubelles de 1100 L chacune et D3 parking de 10 places).

13. Le 29 janvier 2019, cette demande est réceptionnée par le fonctionnaire technique. Le 12 février 2019, celui-ci informe la demanderesse de permis et le collège communal que le dossier est incomplet.

Dans ce courrier, les documents et renseignements manquants sont les suivants :

- « L'objet de la demande porte sur l'exploitation d'un centre de navigation permettant la réparation et l'entretien de bateaux de plaisance. Pourriez-vous énumérer, plus précisément, la nature des réparations réalisées depuis la création de ce centre afin de pouvoir déterminer avec certitude les impacts potentiels sur l'environnement ? Je note une vingtaine de réparations annuelles.
En matière de gestion de déchets au sein de l'établissement, la demande doit lister la nature des déchets produits lors des réparations et des entretiens (pot de peinture ou de solvants, bidons d'huiles usagées, chiffons, *etc.*) et les quantités maximales produites (présentes sur le site) même si celles-ci sont très occasionnelles.
Quelles sont les règles imposées à la clientèle (procédures) lors du ravitaillement en essence des bateaux ou lors d'interventions sur les moteurs notamment pour éviter les écoulements d'hydrocarbures ? Des aménagements sont-ils prévus sur la dalle en béton ?
Votre site internet précise que "le SNEH dispose d'un club-house avec restaurant et espace barbecue, ouvert à tous et d'installations sanitaires adéquates. Le camping est possible sur place à condition d'être en activité sur le lac".
Quid du camping ?
S'agissant d'une zone d'assainissement autonome, les eaux usées (restaurant, sanitaires, *etc.*) doivent être traitées dans une station d'épuration individuelle. Vous précisez, dans la demande, que : "Les eaux usées du site sont gérées par les Lacs de l'Eau d'Heure. Celles-ci sont collectées dans une cuve qui est vidangée régulièrement". Pourriez-vous préciser les caractéristiques techniques de cette cuve ?
En effet, la gestion des eaux usées de l'établissement doit être incluse dans le présent permis d'environnement (notion d'unité technique et géographique). Une cession partielle de l'autorisation est possible par la suite avec une autre entité juridique ».

14. Le 29 mars 2019, a lieu sur le site une réunion entre des responsables de la demanderesse de permis et [Th. F.], attaché au département des permis et des autorisations du SPW agriculture, ressources naturelles et environnement.

Dans le document intitulé « Rapport de réunion en vue de l'obtention d'un permis d'environnement. SNEH le vendredi 29/03/2019 », il est notamment précisé ce qui suit :

- « L'ASBL SNEH (Sport Nautique de l'eau d'Heure) est le club Nautique le plus important de la communauté Wallonie-Bruxelles et est installé au bord du lac de la Plate Taille (un des cinq lacs de l'eau d'Heure). Route d'Oupia 4/1, 6440 Froidchapelle.
[...]
Son autorité de tutelle est la LLEH asbl.
Le club est composé d'environ 350 familles soit 1500 membres.
Les principales activités sont basées sur le loisir nautique de la voile.
Le club offre plusieurs sections et activités à ses membres, aux invités et à la communauté. Le club gère donc : un parking, une base de mouillage, des pontons, des sanitaires, des douches, une cafétéria, des locaux d'écologie, des

zones de stockage et des zones et locaux techniques, du matériel de manutention et de traction.
[...]

Il est donc clair que tout cela implique du matériel et demande de la maintenance et de l'entretien.

Pour les grosses réparations, cela se passe soit sur le parking pour tout ce qui peut se faire sur remorque soit sur une dalle en béton prévue à cet effet.

Les réparations sont réalisées par des professionnels agréés qui utilisent des outils ou des produits conformes aux exigences légales environnementales.

Certaines réparations mineures sont effectuées par les membres ou des bénévoles.

La dalle en béton est utilisée pour garantir une stabilité pour tous les bateaux devant être mis sur ber (sol rigide et plat) ou petites réparations demandant la proximité du matériel stocké dans les hangars prévus à cet effet tout le matériel du club étant stocké à cet endroit) ».

15. Le 7 mai 2019, la demanderesse de permis transmet un complément de dossier à la commune. Il est reçu par le fonctionnaire technique le 15 mai 2019.

Ce document contient les précisions suivantes :

« Les réparations concernent de petites réparations diverses, elles se font soit directement sur la zone de parking ou alors sur la dalle de béton lorsqu'il y a nécessité de stabilité notamment [...] Voici un listing des différentes réparations qui ont été effectuées par le passé sur le site : [...] – Entretien des petits moteurs de hors-bord maximum 15 cv (dans la partie “atelier” du club) [...] Une citerne de mazout homologuée anti-débordement et anti-gonflement de 1340 L avec pistolet pour le ravitaillement du Manitou a été installée. Cette cuve sera placée dans la zone grillagée et couverte qui sert actuellement pour le dépôt pour les jerricans d'essence. La cuve et le jerricans seront stockés sur un bac de rétention pour éviter tout problème, éventuel. Un “D3 – cuve mazout” a donc été ajouté sur le plan ».

16. Le 3 juin 2019, le fonctionnaire technique avise la demanderesse de permis et le collège communal que la demande est complète et recevable.

17. Une enquête publique est organisée sur le territoire de la commune de Froidchapelle du 17 juin au 1^{er} juillet 2019. Elle donne lieu au dépôt d'une réclamation, laquelle émane de l'exploitant du restaurant installé au rez-de-chaussée du bâtiment abritant le club-house de l'ASBL SNEH.

18. Le 13 juin 2019, la zone de secours Hainaut-Est indique qu'elle n'a pas de remarque particulière à formuler.

19. Le 2 juillet 2019, le SPW-territoire, logement, patrimoine et énergie (TLPE) - direction extérieure du Hainaut II - cellule « permis unique » (fonctionnaire délégué) émet un avis favorable conditionnel.

20. Le 9 juillet 2019, le collège communal donne un avis favorable.

21. À cette même date, l'Agence wallonne de l'Air et du Climat émet un avis favorable conditionnel.

22. Le 17 juillet 2019, Hainaut Ingénierie Technique transmet un avis favorable conditionnel.

23. Le 9 août 2019, le fonctionnaire technique notifie la prorogation de 30 jours du délai de transmission de son rapport de synthèse au collège communal. Cette prorogation est justifiée par la demande du département de la Nature et des Forêts (DNF) de bénéficier d'un délai supplémentaire pour émettre un avis circonstancié ainsi que par la nécessité d'organiser une visite du site.

24. Le 22 août 2019, le DNF remet un avis défavorable.

25. Le 5 septembre 2019, un fonctionnaire du département des permis et des autorisations se rend sur place et procède à des constatations.

26. Le 10 septembre 2019, le fonctionnaire technique transmet au collège communal un rapport de synthèse défavorable et une proposition de refus de permis.

27. Le 18 septembre 2019, le collège communal refuse de délivrer le permis sollicité.

Cette décision est notifiée à la demanderesse de permis par un pli recommandé le 19 septembre 2019. Celle-ci déclare en avoir pris connaissance le 23 septembre 2019.

28. Par un courrier recommandé le 11 octobre 2019 et reçu le 14, la demanderesse de permis introduit contre ce refus un recours auprès du Gouvernement wallon.

29. Le 14 novembre 2019, le DNF émet un nouvel avis défavorable.

30. Le 21 novembre 2019, la cellule aménagement-environnement du SPW-TLPE transmet un avis défavorable.

31. Le 2 décembre 2019, le fonctionnaire technique compétent sur recours notifie à la ministre de l'Environnement la prolongation de 30 jours du délai de transmission de son rapport de synthèse.

32. Par un courrier recommandé le 19 décembre 2019 et reçu le lendemain, il notifie à la ministre un rapport de synthèse et une proposition de décision de refus.

33. Le 8 janvier 2020, la ministre décide de refuser de délivrer le permis d'environnement sollicité.

Cette décision, qui constitue l'acte attaqué, est fondée sur les motifs suivants :

« Considérant qu'il résulte des éléments du dossier déposé par l'exploitant et de l'instruction administrative que la demande est relative à l'exploitation d'un club de sports nautiques comportant une aire de stationnement et une dalle de réparation occasionnelle de bateaux de plaisance, un dépôt de 250 l d'essence en bidons et une station de ravitaillement de mazout avec réservoir de 1340 l;

[...]

Considérant que la demande vise la régularisation d'une situation existante; que cette demande fait suite à l'intervention du Département de la Police et des Contrôles;

Considérant que les nuisances les plus significatives liées à cette activité portent sur le dégagement de poussières et d'odeurs liées aux réparations, au bruit et aux risques d'incendie ainsi qu'à l'impact sur le milieu naturel;

Considérant que la demande précise que les réparations de bateaux de plaisance visent de petites réparations (+/- 20 réparations annuelles); que ces réparations se font parfois sous tente étanche;

Considérant que les activités sommaires de réparation pourraient être autorisées moyennant le respect de certaines conditions et d'un horaire adapté, en dehors des heures d'ouverture du restaurant;

Considérant que l'exploitant est responsable des agissements de ses membres; qu'il doit rédiger et faire respecter un règlement d'ordre intérieur imposant des règles élémentaires de protection de l'environnement sous peine d'exclusion;

Considérant l'avis favorable de la zone de secours Hainaut-est en matière de prévention et de lutte contre l'incendie; que l'exploitant doit se conformer à ces conditions;

Considérant que la visite du fonctionnaire du Département des Permis et des Autorisations avait été prévue et qu'un rendez-vous avait été pris avec le Président de l'ASBL; que ce dernier ne pouvait être présent le 5 septembre 2019 mais il avait précisé, au fonctionnaire du Département des Permis et des Autorisations, que la barrière serait ouverte et que quelqu'un serait présent; que le Président n'avait pas confirmé le nom des personnes qui seraient présentes; qu'au jour et heure fixés, personne ne s'est présenté au dit fonctionnaire; que ce dernier a donc effectué sa visite seul; que ce fait ne peut en aucun cas lui être reproché par l'exploitant d'autant plus qu'un rendez-vous avait été fixé;

Considérant que lors de cette visite du 05 septembre 2019, ce fonctionnaire a constaté que :

“ l’établissement se prolongeait le long de la berge, dans le bois, sur une bonne partie de la baie d’Oupia, jusqu’à la parcelle cadastrée ou l’ayant été n° 41b, située sur le territoire de Cerfontaine;
Considérant que des barques (appartenant à l’exploitant) étaient liées aux arbres, tout le long de la berge, jusqu’à l’embarcadère situé au Sud-Ouest;
Considérant que le chemin illicite évoqué par le Département de la Nature et des Forêts est actuellement entravé par une barrière sommaire qui peut être facilement contournée;
Considérant qu’il a été constaté plusieurs dépôts de déchets (bouteilles, papiers, vêtements, etc.) dans le bois provenant de la buvette;
Considérant que vu l’impact sur le milieu naturel et conformément à l’article 10 du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d’environnement, l’accessibilité de l’embarcadère, situé dans la baie d’Oupia, en ce compris son exploitation, devrait être incluse dans la présente demande de permis d’environnement; qu’il y a en effet unité technique et géographique entre le projet et l’embarcadère géré par l’exploitant situé dans la baie d’Oupia et non repris dans la demande de permis d’environnement;
Considérant, pour le surplus, que le Département de la Nature et des Forêts met en évidence certaines constructions potentiellement illégales du chef de l’exploitant, soumises à permis d’urbanisme”;
Considérant qu’au vu des avis du Département de la Nature et des Forêts et du Fonctionnaire délégué en recours ainsi que du rapport de visite du Fonctionnaire du Département des Permis et Autorisations, il apparaît que ce dossier, même s’il a été déclaré complet et recevable, ne l’est que pour la partie limitée à la demande; qu’en effet la demande n’est en fait qu’une partie de l’exploitation; que l’ensemble de cette exploitation doit faire l’objet d’une régularisation; que ce dossier doit donc être revu dans sa globalité et être, si l’exploitant le souhaite, réintroduit en reprenant les éléments soulevés dans les différents avis des instances; que la demande de régularisation de certains aspects urbanistiques entraîne l’introduction du dossier sous la forme d’un permis unique ».

IV. Moyen unique

IV.1. Thèses des parties

A. La requête en annulation

La partie requérante prend un premier moyen de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du principe de motivation interne de l’acte, du principe de bonne administration, du principe général de droit selon lequel tout acte administratif doit reposer sur des motifs légalement admissibles et conformes à la réalité ainsi que du principe de continuité d’appréciation, de l’absence, de l’erreur, de l’insuffisance, de l’inexactitude ou de la contrariété dans les causes ou les motifs et d’une erreur manifeste d’appréciation. Elle prend également un second moyen de la violation de l’article 1^{er}, 3°, 10°, 11° et 12°, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d’environnement.

Elle développe ces deux moyens comme s'ils n'en faisaient qu'un, de sorte qu'il y a lieu de considérer qu'elle soulève en réalité un moyen unique pris de la violation de toutes les dispositions précitées.

Elle soutient que l'autorité a motivé sa décision de refus en considérant, d'une part, que l'ensemble de l'exploitation doit faire l'objet d'une régularisation et, d'autre part, que la nécessité de demander la régularisation de certains aspects urbanistiques entraîne celle d'introduire une demande de permis unique.

À son estime, l'autorité fonde son argumentation sur l'avis défavorable du DNF du 14 novembre 2019, sur l'avis défavorable de la cellule aménagement-environnement du 21 novembre 2019 et sur un rapport de visite du fonctionnaire du département des permis et autorisations. Elle critique successivement ces trois avis.

1. S'agissant de l'avis du DNF, elle estime tout d'abord que celui-ci est sous-tendu par les sept motifs suivants :

- 1/ la banalisation de 800 m² de zones naturelles par diverses infrastructures;
- 2/ la création d'un chemin illicite avec abattage d'arbres;
- 3/ la perte d'accueil pour la faune et la flore;
- 4/ la perte de services écosystémiques;
- 5/ l'impact global négatif en matière de conservation de la nature (perte de quiétude, *etc.*);
- 6/ l'impact négatif des travaux d'aménagement du parking en zone naturelle au plan de secteur en vigueur sur la zone boisée soumise au régime forestier;
- 7/ la mutilation de 4 charmes et 2 chênes.

Elle soutient que les motifs 3/4/ et 5/ ne sont pas explicités ni fondés sur des éléments factuels ou des constats permettant de comprendre les griefs qu'ils renferment.

Elle critique ensuite les motifs 2/, 6/ et 7/, lesquels concernent la zone naturelle menant à l'embarcadère de la baie d'Oupia. Elle considère que faire état de ces points remontant à 2013 pour fonder un avis défavorable en 2019 alors qu'ils ont fait l'objet d'une mesure de restitution en 2018 relève d'une erreur de droit qui entache l'avis en cause.

Par ailleurs, elle affirme ne pas comprendre le point 1/ relatif à la banalisation de 800 m² de zones naturelles par diverses infrastructures. Elle soutient que plusieurs « départements » de la Région wallonne ont émis des avis divergents

sur un problème urbanistique concernant la présence d'un parking et d'une desserte construits par l'ASBL LLEH et mis à la disposition du restaurant « le Tri marrant ». Elle soutient que l'autorité communale avait éclairci ce point en mentionnant, dans sa décision, que ces ouvrages ne concernaient pas le club de voile.

Enfin, elle reproche au DNF de ne pas identifier dans son avis les « constructions potentiellement illégales » soumises à permis d'urbanisme dont il fait état et dont l'auteur de l'acte attaqué déduit la nécessité d'introduire une demande de permis unique.

2. S'agissant de l'avis de la cellule aménagement-environnement, elle expose avoir communiqué à l'autorité, dans le cadre de son recours, les deux permis d'urbanisme obtenus auprès du collège communal depuis son installation dans l'immeuble mis à disposition par l'ASBL LLEH en 2014. Elle indique n'être titulaire d'aucun autre permis, l'immeuble faisant lui-même l'objet d'un permis délivré par l'autorité régionale à cette association. Selon elle, l'exercice des activités nautiques du club est couvert par des autorisations demandées et obtenues par l'ASBL LLEH pour le déploiement des activités des partenaires installés sur le lac de la Plate Taille.

Elle affirme que l'ensemble des permis nécessaires à la construction du bâtiment et à l'exercice de ses activités nautiques ont été sollicités auprès de l'autorité régionale, de sorte que la cellule aménagement-environnement ne peut prétendre ne pas pouvoir se prononcer en connaissance de cause dans le cadre de l'avis qui lui était demandé, ni affirmer qu'il est nécessaire d'examiner l'éventualité d'une demande de permis unique.

3. S'agissant du rapport de visite du fonctionnaire du département des permis et autorisations, elle considère que celui-ci fait état :

- 1/ d'un prolongement de l'établissement le long de la berge, sur une partie de la baie d'Oupia jusqu'à la parcelle 41b située sur le territoire de Cerfontaine;
- 2/ de la présence d'une barrière sommaire entravant le chemin illicite;
- 3/ du dépôt de déchets;
- 4/ de la nécessité de demander un permis d'environnement englobant l'accessibilité à l'embarcadère et son exploitation en raison de l'unité technique existant avec le projet;
- 5/ de la mise en évidence par le DNF de certaines constructions potentiellement illégales et soumises à permis d'urbanisme.

Elle déplore que ce rapport a été établi de manière unilatérale. Elle soutient qu'elle n'a jamais été contactée pour assister à la visite et que le fonctionnaire en question ne s'est pas manifesté auprès du club-house.

Elle affirme que les points 1/, 2/ et 3/ précités ne sont pas pertinents pour fonder la décision attaquée. Sur ces points, elle fait valoir que la parcelle cadastrée 41B n'est pas mise à sa disposition et est libre d'accès pour toute personne fréquentant le RAVeL, que la parcelle 88G est également accessible à tous, que les déchets en cause ne sont pas le fait de ses membres et que la barrière litigieuse a été placée sur demande expresse du DNF.

Elle conclut en affirmant qu'en tant qu'elle se base sur des avis et un rapport de visite entachés d'erreurs de fait et de droit pour conclure à la nécessité de solliciter un permis d'environnement plus global, voire un permis unique, la décision attaquée n'est pas adéquatement motivée et viole l'article 1^{er}, 3°, 10°, 11° et 12° du décret du 11 mars 1999, précité.

B. Le mémoire en réponse

La partie adverse rappelle que les parcelles sur lesquelles se situe l'établissement litigieux sont inscrites en zones naturelle et de loisirs au plan de secteur.

Elle souligne que l'avis défavorable du fonctionnaire délégué sur recours, l'avis du DNF et les constatations d'un fonctionnaire du département des permis et autorisations sont cités dans la motivation de l'acte attaqué dont elle reproduit certains passages.

Elle ajoute que la demande concerne la régularisation d'une situation existante, à la suite de l'intervention du département de la police et des contrôles, et qu'une partie des travaux et infractions à régulariser se trouvent en zone naturelle, en infraction avec les dispositions du Code du développement territorial (CoDT).

Elle soutient que la motivation de la décision attaquée, dont elle reproduit le considérant final, est précise, claire et soignée.

Elle conclut à l'absence d'erreur manifeste d'appréciation dans la mesure où plusieurs instances ont, en cours de procédure, émis un avis défavorable.

C. Le mémoire en réplique

La partie requérante soutient que ni le DNF ni le fonctionnaire délégué ne situent le parking, la desserte, la citerne à mazout et les poubelles mis à disposition ou appartenant au restaurateur dans la même zone du plan de secteur.

Elle considère que la seule circonstance que les motifs du refus de permis sont étrangers à l'objet de la demande de régularisation suffit à rendre cette motivation inadéquate.

Elle estime que l'autorité qui se prononce sur l'obligation de solliciter un permis d'urbanisme ou unique doit spécifier les éléments sur lesquels elle s'appuie et non se limiter à prétendre qu'une telle autorisation est « potentiellement nécessaire ».

D. Le dernier mémoire de la partie adverse

La partie adverse rappelle la jurisprudence relative à la notion d'unité technique et géographique au sens de l'article 1^{er}, 3^o, du décret du 11 mars 1999 précité et reproduit les motifs que l'acte attaqué comporte sur cette question.

Elle déduit de ceux-ci l'existence d'une telle unité entre, d'une part, la zone d'entretien et de réparation des bateaux et, d'autre part, l'embarcadère au motif que celui-ci « sert à la mise à sec et à la remise à l'eau des bateaux après réparation ».

E. Le dernier mémoire de la partie requérante

La partie requérante soutient qu'aucun ouvrage ou installation situé dans la baie d'Oupia n'est en lien d'interdépendance avec l'objet de la demande de permis.

Elle indique que les pontons présents dans cette baie sont couverts par un permis et qu'aucune activité ne se tient dans cette zone.

Elle fait valoir qu'un ponton n'est pas une rampe de mise à l'eau et que les pontons de la baie d'Oupia permettent uniquement aux propriétaires des cabiniers de s'arrimer de manière temporaire pour débarquer ou embarquer des objets lourds, activité non soumise à permis d'environnement.

Selon elle, « les travaux ou entretiens sur les voiliers nécessitant [...] la mise à terre et la mise sur bers entraînent *de facto* l'utilisation de la rampe de mise à l'eau située sur la berge sud [...] et non dans la baie d'Oupia ».

IV.2. Examen

1. Pour satisfaire aux exigences des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, tout acte administratif à portée individuelle doit faire l'objet d'une motivation formelle, laquelle consiste en l'indication, dans l'acte, des considérations de droit et de fait servant de fondement à la décision. Cette motivation doit permettre aux intéressés de comprendre les raisons fondant la décision et de vérifier qu'elle a été précédée d'un examen des circonstances de l'espèce.

2. En l'espèce, la demande de permis d'environnement a pour objet de régulariser une activité de réparation occasionnelle et d'entretien de bateaux de plaisance directement sur le parking pour bateaux du club de voile ou sur une dalle en béton préexistante.

Dès lors, contrairement à ce qu'affirme l'auteur de l'acte attaqué, la demande ne porte pas sur « l'exploitation d'un club de sports nautiques ».

3. Selon le plan descriptif joint à la demande, la dalle de béton en cause (I1) se situe au nord-ouest du bâtiment principal (lequel abrite un restaurant géré par un tiers, au rez-de-chaussée, et le club-house de la requérante situé au sous-sol et à l'étage), sur la parcelle P2, cadastrée n° 84Y2.

Ce bâtiment principal est implanté sur la parcelle n° 84M3, tandis que le parking pour bateaux est situé sur les parcelles n°s 84M3, 84N3 et 84B3.

Selon les informations issues du Géoportail de la Région wallonne, les parcelles n°s 88G et 84Y2 sont situées en zone naturelle au plan de secteur. Les parcelles n°s 84N3 et 84B3 sont sises en zone de loisirs. La parcelle n° 84M3 est située partiellement dans les deux zones.

4. Il ressort de la motivation de l'acte attaqué que son auteur prend appui sur les avis du DNF et du fonctionnaire délégué sur recours ainsi que sur le rapport de visite du fonctionnaire du département des permis et autorisations pour en déduire ce qui suit :

« il apparaît que ce dossier, même s'il a été déclaré complet et recevable, ne l'est que pour la partie limitée à la demande; qu'en effet, la demande n'est en fait qu'une partie de l'exploitation; que l'ensemble de cette exploitation doit faire l'objet d'une régularisation; que ce dossier doit donc être revu dans sa globalité et être, si l'exploitant le souhaite, réintroduit en reprenant les éléments soulevés dans les différents avis des instances; que la demande de régularisation de certains aspects urbanistiques entraîne l'introduction du dossier sous la forme d'un permis unique ».

Ce faisant, l'autorité justifie sa décision de refus par deux motifs : d'une part, la nécessité d'introduire une demande de permis d'environnement pour d'autres éléments « soulevés dans les différents avis » qu'elle mentionne, afin de couvrir « l'ensemble de cette exploitation », et, d'autre part, la nécessité d'obtenir un permis d'urbanisme de régularisation pour « certains aspects urbanistiques », évoqués également dans les mêmes avis, justifiant l'introduction d'une demande de permis unique.

En conséquence, l'auteur de l'acte attaqué s'approprie non pas l'intégralité des remarques formulées dans ces avis et rapport, mais uniquement les passages de ces documents qui justifient, selon lui, l'obligation d'introduire une demande de permis ayant un objet plus vaste.

5. L'avis défavorable du DNF du 22 août 2019 indique ce qui suit :

« Considérant qu'il s'agit en fait d'une régularisation pour des travaux déjà réalisés, ce qui n'apparaît pas clairement dans le dossier;
Considérant que le dossier indique que les travaux sont prévus en zone de loisirs alors qu'une partie des infrastructures à régulariser ou non mentionnées au dossier (bâtiment en tôle, parking, accès, conteneurs,...) se trouvent en zone naturelle (parcelle D88G et partie de la parcelle 84Y2), en totale infraction avec le CoDT;

[...]

Considérant qu'au total, environ 800 m² de zone naturelle ont été banalisés par diverses infrastructures sans parler d'un chemin illicite tracé en zone naturelle pour rejoindre d'autres embarcadères au sud-ouest et qui a fait l'objet d'un procès-verbal par mes services (procédure en cours);
Considérant que ces travaux combinés à d'autres ailleurs sur le site de l'Eau d'Heure en général, parfois en l'absence de toute autorisation, ont entraîné une banalisation du milieu naturel parfois en zone non urbanisable ».

Le second avis du DNF, émis le 14 novembre 2019, comporte par ailleurs les passages suivants :

« D'une manière générale, les impacts des différentes activités dont l'atelier de réparation et le dépôt d'essence existent bien, en partie, en zone naturelle et le problème de fond reste entier. Que l'ASBL LLH ait perpétré certains actes irréguliers ne dédouane pas la nouvelle ASBL qui est désormais responsable du

site et qui en assume dès lors la régularité des actes et travaux passés, présents ou à venir.

[...]

Les quatre points évoqués en page 12, 3^{ème} alinéa du refus de permis sont fondés à savoir un impact global sur le milieu naturel :

- Banalisation de 800 m² de zones naturelles par diverses infrastructures;
- Création d'un chemin illicite avec abattage d'arbres;

[...]

Pour le surplus, les travaux d'aménagement du parking en zone naturelle au plan de secteur en vigueur ont impacté négativement la zone boisée soumise au régime forestier.

Enfin, le recours mentionne l'abattage d'un seul noisetier alors que le PV n° CH.63/M1/447.534/13 relatif au Code forestier renseigne des mutilations d'arbres sur 4 charmes et 2 chênes.

En conclusion, les fondements du recours ne sont pas toujours corrects ou complets et tant le problème de fond que les infractions non régularisables subsistent. Je maintiens mon avis du 22/08/2019 en insistant sur la nécessité de restaurer complètement toute la zone naturelle déjà suffisamment mise à mal ! ».

Dans ce second avis, il est fait état de « différentes activités dont l'atelier de réparation et dépôt d'essence » qui auraient un impact sur la zone naturelle. Les activités autres que celles visées par la demande de permis d'environnement introduite ne sont néanmoins pas explicitées.

Par ailleurs, s'il ressort de ces deux avis que le DNF considère qu'une partie des infrastructures à régulariser ou non, mentionnées au dossier, se trouvent en zone naturelle, il n'identifie pas précisément celles qui, à son estime, doivent faire l'objet d'une demande de permis d'urbanisme dans le chef de la partie requérante, outre que plusieurs installations, tel certains conteneurs, accès ou parking, sont déjà couvertes par un permis d'urbanisme ou se trouvent sur des biens sur lesquels elle ne dispose d'aucun droit.

6. L'avis « du fonctionnaire délégué sur recours » évoqué par l'acte attaqué est l'avis défavorable de la cellule aménagement-environnement du SPW-TLPE du 21 novembre 2019, qui contient les considérations suivantes :

- « [...] au regard des documents composant le dossier et des irrégularités mises en évidence par le fonctionnaire délégué, il n'est pas possible de se prononcer relativement au volet urbanistique de la demande;
[...] il y a lieu de fournir, dans le cadre de la prochaine demande de permis d'environnement, les documents urbanistiques nécessaires à la bonne compréhension des installations sur le site; [...] pour ce faire, il y a lieu de fournir les plans et tous les documents utiles permettant d'identifier les installations ayant fait l'objet d'un permis d'urbanisme, celles à régulariser et celles faisant l'objet de la demande;

[...] la mise à disposition de ces informations permettra à l'autorité compétente de déterminer, au regard des travaux effectués et à effectuer, si une demande de permis unique s'impose conformément à l'art. D.IV.107, alinéa 1^{er}, du CoDT ».

Cet avis n'identifie pas d'irrégularité urbanistique. Il se limite à renvoyer « aux irrégularités mises en évidence par le fonctionnaire délégué », soit à l'avis favorable conditionnel émis le 2 juillet 2019 par le SPW-TLPE, lequel est notamment libellé comme suit :

« Attendu qu'au plan de secteur de Thuin-Chimay, adopté par Arrêté Royal du 10/09/1979, le projet se situe en zone naturelle et en zone de loisirs;
Vu les permis d'urbanisme délivrés par le Collège communal sur les parcelles concernées en date des :
- 20/05/2014 pour le placement de conteneurs maritimes;
- 03/11/2015 pour le remplacement de pontons;
- 23/09/2008 pour la construction d'un club-house pour le club de voile; que ce permis précise que le projet est prévu en zone de loisirs;
Considérant au vu de la localisation du projet au plan de secteur, que les articles D.II.27 et D.II.39 du CoDT prescrivent ce qui suit :

[...]

Considérant que la demande est conforme au plan de secteur à condition que l'exploitation de l'établissement se déroule en zone de loisirs; à cet égard, j'invite le demandeur à remettre en état la zone située au Sud-Ouest du bâtiment encadré en rouge, au-delà de la zone de loisirs dont la limite est marquée à l'aide d'un trait orange sur les figures ci-dessous;

Au vu de ce qui précède, j'émetts un avis favorable sur l'exploitation de cet établissement aux conditions suivantes :

- l'activité doit se dérouler exclusivement en zone de loisirs, à l'exception de containers maritimes autorisés par le Collège dans le permis susmentionné;
- remettre en état la partie de zone naturelle située au S-O du bâtiment principal (cfr figures ci-dessus), dans les 6 mois à dater de la délivrance du permis ».

Il ressort de cet avis et des photographies qui y sont insérées que les seules installations que le fonctionnaire délégué estime irrégulières sont la desserte et le parking situés au sud-ouest du bâtiment principal, soit la voie d'accès et le parking destinés à desservir l'activité Horeca implantée au rez-de-chaussée du bâtiment abritant le club-house. À supposer que ces infrastructures nécessitent une régularisation, une telle demande est en tout état de cause étrangère à la requérante, celle-ci n'ayant ni droit réel ni droit d'exploitation sur ces installations.

7. Enfin, l'auteur de la décision de refus appuie également sa conclusion sur le « rapport de visite du Fonctionnaire du Département des Permis et Autorisations » du 5 septembre 2019 dont il reproduit le contenu.

Il ressort de la lecture de ce passage de l'acte attaqué, reproduit au point 33 de l'exposé des faits, que l'auteur de ces constatations n'apporte lui-même

aucune précision quant aux travaux qui justifieraient l'introduction d'une demande de permis d'urbanisme. Il se limite à relever que le DNF met en évidence des constructions « potentiellement » illégales dans le chef de l'exploitant.

8. L'auteur de ces constatations estime en revanche que l'accessibilité de l'embarcadère, situé sur la baie d'Oupia, et son exploitation doivent être incluses dans la demande de permis d'environnement au motif qu'il y a une « unité technique et géographique entre le projet et l'embarcadère », soit un même établissement.

Toutefois, il n'expose pas concrètement en quoi l'objet de la demande et d'autres installations ou activités forment une même unité technique et géographique au sens de l'article 1^{er}, 3^o, du décret du 11 mars 1999 relatif au permis d'environnement, cette notion impliquant non seulement une proximité géographique entre les installations concernées mais également un lien d'interdépendance matériel ou fonctionnel entre elles qui justifie que leurs éventuels effets néfastes pour l'environnement soient évalués ensemble. Il est constant que ce lien n'est pas établi quand les deux projets peuvent être mis en œuvre indépendamment l'un de l'autre, des liens ou des interactions entre ceux-ci ne suffisant pas à constituer un même établissement.

En l'espèce, cette absence de justification concrète de la part de l'auteur de l'acte attaqué sur la matérialité de cette unité technique et géographique constitue un défaut de motivation dès lors qu'il ne s'impose pas avec la force de l'évidence qu'un lien d'interdépendance existe entre, d'une part, l'atelier de réparation de bateaux de plaisance pour lequel un permis d'environnement est sollicité par la requérante et, d'autre part, l'exploitation de l'« embarcadère » situé sur la baie d'Oupia le long de la parcelle n° 88G, soit, selon toute vraisemblance, les deux pontons dont le remplacement est autorisé par le permis d'urbanisme délivré le 3 novembre 2015.

9. Il résulte de ce qui précède que la motivation du refus de permis ne permet pas à son destinataire de déterminer avec précision les infrastructures relevant du club de voile qui, selon l'autorité, nécessitent une extension de l'objet de la demande de permis d'environnement ou une demande de permis d'urbanisme de régularisation et, partant, l'introduction d'une demande de permis unique.

Au vu de ces imprécisions, la motivation de l'acte attaqué ne permet pas à la requérante d'améliorer son dossier en vue d'une demande ultérieure ni de critiquer cette décision sur les éléments qui, selon son auteur, justifient le refus.

10. Dans la mesure qui précède, le moyen unique est fondé.

V. Indemnité de procédure

La partie requérante sollicite une indemnité de procédure de 770 euros. Il y a lieu de faire droit à sa demande.

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

Article 1^{er}.

Est annulé l'arrêté du 8 janvier 2020 par lequel la ministre de l'Environnement refuse de délivrer à l'ASBL SNEH un permis d'environnement ayant pour objet la régularisation de l'exploitation d'un atelier de réparation occasionnelle de bateaux sur un bien bordant le lac de la Plate Taille à Froidchapelle.

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^o, du règlement général de procédure, liquidée à la somme de 20 euros, est mise à la charge de la partie adverse.

Les autres dépens, liquidés à la somme de 200 euros, sont mis à la charge de la partie adverse.

Ainsi prononcé à Bruxelles le 4 janvier 2024, par la XIII^e chambre du Conseil d'État, composée de :

Luc Donnay,
Lionel Renders,
Laure Demez,
Simon Pochet,

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

Le Greffier assumé,

Le Président,

Simon Pochet

Luc Donnay