

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

XV^e CHAMBRE

A R R Ê T

n° 239.646 du 26 octobre 2017

220.465/XV-3214

En cause : **BLOMME** Guillaume,
ayant élu domicile chez
M^e Christophe COEN, avocat,
Mechelsesteenweg 210A
2018 Anvers,

contre :

l'État belge, représenté par
le Ministre de la Mobilité,
ayant élu domicile chez
M^{es} Bart VAN HYFTE et
Laurent DELMOTTE, avocats,
avenue de la Toison d'Or 77
1060 Bruxelles.

I. Objet du recours

Par une requête introduite le 10 octobre 2016, Guillaume Blomme demande:

1° l'annulation «de la décision du Directeur général a.i. de la Direction générale Transport aérien du Service public fédéral Mobilité et Transports (...) du 9 août 2016 infligeant à [son] encontre [...] la mesure administrative suivante: "la suspension de [sa] licence de pilote professionnel avion (CPL(A)PART.FCL avec pour numéro BE.FCL.2003.28) pour une durée de 4 mois"».

2° l'octroi d'une «indemnité réparatrice de 100.000,00 € pour le préjudice subi suite à l'illégalité de la décision dont l'annulation est demandée».

II. Procédure

Le dossier administratif a été déposé.

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

M. Christian AMELYNCK, premier auditeur, a rédigé un rapport sur la base de l'article 12 du Règlement général de procédure.

Le rapport a été notifié aux parties.

Les derniers mémoires ont été régulièrement échangés.

Par une ordonnance du 10 août 2017, l'affaire a été fixée à l'audience publique du 19 septembre 2017 à 9 heures 30.

M. Imre KOVALOVSKY, conseiller d'État, a fait rapport.

M^{es} Christophe COEN et Jean-Michel FOBE, avocats, comparaissant pour la partie requérante, et M^e Laurent DELMOTTE, avocat, comparaissant pour la partie adverse, ont été entendus en leurs observations.

M. Christian AMELYNCK, premier 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. Cadre légal et réglementaire

L'Union européenne a adopté des règles en matière de navigation aérienne, notamment dans le Règlement 216/2008/CE du 20 février 2008 du Parlement européen et du Conseil concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE9.

En exécution du Règlement 216/2008/CE a notamment été adopté le Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil. Ce règlement est complété par plusieurs annexes. L'annexe VI, appelée «partie ARA», ajoutée par le Règlement (UE) 379/2014 de la Commission du 7 avril 2014, porte sur les «exigences applicables aux autorités pour le personnel navigant».

Le point ARA.GEN.355 de l'annexe VI énonce ce qui suit:

«ARA.GEN.355 Constatations et actions correctives - personnes

a) Si, dans le cadre d'une supervision ou par tout autre moyen, la preuve est établie par l'autorité compétente responsable de la surveillance

conformément à l'ARA.GEN.300, point a), qu'il y a non-conformité par rapport aux exigences applicables de la part d'une personne titulaire d'une licence, d'une attestation, d'une qualification ou d'une autorisation délivrée conformément au règlement (CE) n° 216/2008 et ses règles de mise en œuvre, l'autorité compétente établit une constatation, l'enregistre et la communique par écrit au titulaire de la licence, de l'attestation, de la qualification ou de l'autorisation.

b) Lorsqu'une telle constatation est établie, l'autorité compétente mène une enquête. Si la constatation est confirmée, elle:

1) limite, suspend ou retire la licence, l'attestation, la qualification ou l'autorisation selon le cas, lorsqu'un problème lié à la sécurité a été identifié; et

2) prend toutes les mesures supplémentaires de mise en application afin d'éviter que la non-conformité ne perdure.

c) Le cas échéant, l'autorité compétente informe la personne ou l'organisme qui a délivré l'attestation médicale ou le certificat.

d) Sans préjudice de toute mesure additionnelle de mise en application, lorsque l'autorité d'un État membre agissant en vertu des dispositions de l'ARA.GEN.300, point d), découvre une preuve indiquant une non-conformité par rapport aux exigences applicables de la part d'une personne titulaire d'une licence, d'une attestation, d'une qualification ou d'une autorisation délivrée par l'autorité compétente de tout autre État membre, elle en informe ladite autorité compétente.

e) Si, dans le cadre de la supervision, ou par tout autre moyen, la preuve est établie d'une non-conformité par rapport aux exigences applicables de la part d'une personne soumise aux exigences établies au règlement (CE) n° 216/2008 et ses règles de mise en œuvre et que la personne n'est pas titulaire d'une licence, d'une attestation, d'une qualification ou d'une autorisation délivrée conformément à ce règlement et ses règles de mise en œuvre, l'autorité compétente qui a identifié la non-conformité prend toutes les mesures nécessaires de mise en application afin d'éviter que la non-conformité ne perdure.».

Le point ARA.FCL.250 est rédigé comme suit:

«ARA.FCL.250 Limitation, suspension ou retrait de licences, qualifications et autorisations

a) L'autorité compétente limite, suspend ou retire, le cas échéant, une licence de pilote et ses qualifications ou autorisations associées conformément à l'ARA.GEN.355, dans les circonstances suivantes, qui ne sont pas exhaustives:

1) l'obtention d'une licence de pilote, d'une qualification ou d'une autorisation par falsification des preuves documentaires présentées;

2) une falsification du carnet de vol ou des dossiers de licence ou d'autorisation;

3) le fait que le titulaire de la licence ne satisfait plus aux exigences applicables de la partie-FCL;

4) l'exercice des privilèges d'une licence, d'une qualification ou d'une autorisation sous l'emprise de l'alcool ou de drogue;

5) la non-conformité avec les exigences opérationnelles applicables;

6) une preuve d'une négligence professionnelle ou d'une utilisation frauduleuse de l'autorisation; ou

7) l'accomplissement, dans des conditions inacceptables, des tâches ou des responsabilités qui sont celles de l'examineur de vol pendant toute phase du vol.

b) L'autorité compétente peut également limiter, suspendre ou retirer une licence, qualification ou autorisation sur demande écrite du titulaire de la

licence ou de l'autorisation.

c) Tous les examens pratiques, les contrôles de compétence ou les évaluations de compétence accomplis pendant la période de suspension ou après la révocation d'une autorisation d'examineur ne seront pas valides.»

Par ailleurs, le Règlement (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010, est complété par une annexe relative aux règles de l'air, appelée «SERA».

Dans cette annexe, le point SERA.2010 (a) est rédigé comme suit :

«SERA.2010 Responsabilités

a) Responsabilité du pilote commandant de bord

Le pilote commandant de bord d'un aéronef, qu'il tienne ou non les commandes, est responsable de la conduite de l'aéronef conformément aux dispositions du présent règlement; toutefois, il peut déroger à ces règles s'il le juge absolument nécessaire pour des motifs de sécurité.»

Le point SERA.3210 énonce notamment ce qui suit:

«SERA.3210 Priorité de passage

a) L'aéronef qui a la priorité de passage conserve son cap et sa vitesse.

b) Lorsqu'un pilote sait que la manœuvrabilité d'un autre aéronef est entravée, il cède le passage à celui-ci.

c) Lorsqu'un aéronef se trouve, aux termes des règles ci-après, dans l'obligation de céder le passage à un autre aéronef, il évite de passer au-dessus ou au-dessous de ce dernier, ou devant lui, à moins de le faire à bonne distance et de tenir compte de la turbulence de sillage.

1) Aéronefs se rapprochant de face. Lorsque deux aéronefs se rapprochent de face ou presque de face et qu'il y a risque d'abordage, chacun d'eux oblique vers sa droite

2) Routes convergentes. Lorsque deux aéronefs se trouvant à peu près au même niveau suivent des routes convergentes, celui qui voit l'autre à sa droite s'en écarte; toutefois:

i) les aérodynes motopropulsés cèdent le passage aux dirigeables, aux planeurs et aux ballons;

ii) les dirigeables cèdent le passage aux planeurs et aux ballons;

iii) les planeurs cèdent le passage aux ballons;

iv) les aéronefs moto propulsés cèdent le passage aux aéronefs qui sont vus remorquant d'autres aéronefs ou objets.

3) Dépassement. Un aéronef dépassant est un aéronef qui s'approche d'un autre aéronef par l'arrière suivant une trajectoire formant un angle de moins de 70 degrés avec le plan de symétrie de ce dernier, c'est-à-dire dans une position telle, par rapport à l'autre aéronef, que, de nuit, il serait dans l'impossibilité de voir l'un ou l'autre des feux de navigation gauche (bâbord) ou droit (tribord). Au moment où un aéronef en dépasse un autre, ce dernier a la priorité de passage et l'aéronef dépassant, qu'il soit en montée, en descente ou en palier, s'écarte de la trajectoire de l'autre aéronef en obliquant vers la droite. Aucune modification ultérieure des positions relatives des deux aéronefs ne dispense l'aéronef dépassant de cette obligation jusqu'à ce qu'il ait entièrement dépassé et distancé l'autre aéronef.

i) Dépassement entre planeurs. Un planeur dépassant un autre planeur peut obliquer vers sa droite ou vers sa gauche.

4) Atterrissage. Un aéronef en vol ou manoeuvrant au sol ou sur l'eau cède le passage aux aéronefs en train d'atterrir ou en train d'exécuter les phases finales d'une approche.

i) Lorsque deux ou plusieurs aérodyne se rapprochent d'un aérodrôme ou d'un site d'exploitation afin d'y atterrir, l'aérodyne se trouvant au niveau le plus élevé cède le passage à celui qui se trouve au niveau inférieur, mais ce dernier ne se prévaut pas de cette règle pour se placer devant un autre aérodyne en train d'exécuter les phases finales d'une approche, ou pour le dépasser. Toutefois, les aérodyne motopropulsés cèdent le passage aux planeurs.

ii) Atterrissage d'urgence. Un pilote, sachant qu'un autre aéronef est contraint d'atterrir, cède le passage à celui-ci.

[...]».

Le point SERA.3225 de la même annexe prévoit, quant à lui, ce qui suit:

«SERA.3225 Manœuvres sur un aérodrôme ou aux abords d'un aérodrôme

Un aéronef évoluant sur un aérodrôme ou aux abords d'un aérodrôme:

a) surveille la circulation d'aérodrôme afin d'éviter les collisions;

b) s'intègre dans les circuits de circulation des autres aéronefs en cours d'évolution ou s'en tient à l'écart;

c) à l'exception des ballons, effectue tous les virages à gauche quand il exécute son approche en vue d'un atterrissage et après le décollage, sauf instructions contraires de l'ATC;

d) à l'exception des ballons, atterrit et décolle face au vent, sauf si la sécurité, la configuration de la piste ou les nécessités de la circulation aérienne imposent une autre direction.».

La réglementation européenne a été exécutée dans le droit belge par l'arrêté royal du 25 octobre 2013 portant exécution du Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au Règlement (CE) 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, dont l'article 35 énonce ce qui suit:

«Art. 35 Le directeur général peut, conformément au ARA.GEN.355, limiter la portée ou suspendre une licence et les qualifications ou certificats qui y sont associés :

1° dans les cas visés au ARA.FCL. 250, de l'annexe VI;

2° pendant la durée de toute action pénale pouvant entraîner une des condamnations visées à l'article 36, 3°, 4°, et 6°;

3° si le casier judiciaire d'un pilote fait état de condamnations présentant un lien direct avec les privilèges conférés par sa licence ou de nature à constituer un danger pour la sécurité aérienne,

4° en cas de négligence dans l'exercice des privilèges conférés par la licence et des qualifications ou certificats qui y sont associés;

5° en cas de violation, délibérée ou non, de la réglementation aérienne en vigueur;

en cas de condamnation pour conduite d'un véhicule avec un taux d'alcoolémie supérieur à la limite autorisée et pour une durée ne pouvant être inférieure à celle du retrait de permis de conduire ordonné par le Tribunal.»

IV. Faits

Le requérant est titulaire d'une licence de pilote professionnel d'avion n° CPL(A) PART-FCL BE.FCL.200328.A, ainsi que d'une qualification pour le largage de parachutistes. Il travaille notamment pour le compte de la s.p.r.l. NGM Consulting, pour laquelle il procède à de tels largages au départ de l'aérodrome de Namur, au moyen d'un avion de type Pilatus PC6 immatriculé G-BYNE

Par un courrier recommandé du 3 juin 2016, auquel sont annexées diverses pièces, la partie adverse lui demande des explications à propos de certains manquements qui lui sont reprochés à l'occasion de vols de largages effectués dans le courant des mois d'avril et mai 2016. Ce courrier est rédigé comme suit:

«Monsieur,

NGM Consulting a déclaré effectuer des exploitations spécialisées commerciales à savoir, du largage de parachutistes, au moyen d'un avion Pilatus PC6 immatriculé G-BYNE et opérant sur l'aérodrome EBNM.

Vous êtes pilote pour NGM Consulting et exercer votre fonction en tant que PIC avec la qualification de largage de parachutistes. Vous avez reconnu être au courant de tous les règlements opérationnels de NGM Consulting.

Suite à un audit le 13 mai 2016 de NGM Consulting, la direction Opérations de la Direction générale Transport Aérien a remarqué plusieurs anomalies ce qui l'a conduit également à analyser les vols effectués à bord du Pilatus PC6 Immatriculé G-BYNE les jours suivants.

1) Suite à l'analyse du logger de l'avion immatriculé G-BYNE, il apparaît qu'en tant que pilote (PIC), le 23 avril 2016 ainsi que les 1^{er} et 24 mai 2016, vous n'aviez pas suivi le circuit applicable au largage de parachutistes en vigueur sur l'aérodrome de EBNM4.

Ainsi,

- lors des cinq atterrissages du vol du 23 avril 2016 de 15h15 GMT, il apparaît que vous n'avez, pour aucun d'entre eux, suivi le circuit.

En effet, les cinq vols ont été exécutés avec une phase finale d'approche venant du Nord. Or, la procédure pour le circuit de circulation spécifique au largage de parachutistes impose une entrée dans le circuit par le Sud. De plus, lors de trois de ces cinq vols, vous avez coupé la phase finale de l'approche en vous alignant tardivement dans le circuit par rapport la piste. Vous n'avez donc pas survolé le point d'entrée du circuit spécifique.

- lors du vol du 1^{er} mai 2016 de 8h40 GMT, vous avez survolé le village de Temploux avant de rentrer dans le circuit. Or, le manuel d'aérodrome indique clairement que Temploux est une zone à éviter. De plus, lors de ce vol, vous n'avez, à nouveau, pas respecté le circuit puisque vous avez effectué un circuit venant du Nord.

- lors du vol du 1^{er} mai 2016 de 9h30 GMT, vous avez volé en descente en tire-bouchon (cercles serrés). Là encore, vous n'avez pas respecté le circuit puisque vous avez effectué un circuit venant du Nord en effectuant un virage à 270° par la droite pour vous réaligner sur l'axe de la piste lors de la phase finale d'approche.

- lors de onze vols (sur 14) effectués le 7 mai 2016, vous n'avez, à nouveau, pas suivi le circuit applicable au largage de parachutistes.

À titre d'exemple, lors du vol de 9h30 GMT, vous êtes arrivé en phase finale d'approche raccourcie pour la piste 24 et n'avez donc pas survolé le point d'entrée du circuit.

Nous vous rappelons que le 21 novembre 2014, après un incident ayant

lieu dans le circuit de EBNM, une réunion a été organisée par la DGTA afin de discuter du point d'entrée spécifique du circuit pour le largage de parachutiste. En tant qu'utilisateur récurrent du circuit, vous êtes convenu avec les responsables de la DGTA, l'exploitant de l'aérodrome et les autres utilisateurs, lors de cette réunion, de déplacer le point d'entrée et de l'éloigner du début de la piste d'atterrissage. Bien que vous ayez participé à cette réunion et ne pouvez donc ignorer le circuit spécifique au largage de parachutistes, les vérifications effectuées par la DGTA démontrent que vous persistez à ne pas suivre la procédure mise en place et compromettez ainsi la sécurité aérienne.

Suite à l'accident avec un Pilatus en 2013, le circuit d'utilisation pour les opérations de largage de parachutistes a été adapté afin de garantir la sécurité de tous les utilisateurs de et aux environs de l'aérodrome EBNM. Le circuit et les mesures complémentaires ont été décrites, entre autres, dans un contrat entre l'exploitant et l'aérodrome. En ne suivant pas ce circuit spécifique, vous formez un danger pour vous-même et les autres pilotes.

Le non-respect du circuit de circulation, d'autant plus lorsque cela est fait manière systématique constitue une violation de point SERA.3225, b) de la Partie 3 de l'Annexe du règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 et des points 2 et 3 des règles opérationnelles du bureau de Navigation de EBNM.

2) Outre ces faits, nous avons également constaté que les *flight logs* de l'avion, utilisés pour le calcul et l'enregistrement de la masse et du nombre maximum de passagers autorisés, ont mal été remplis les 3 et 9 avril 2016. Ainsi:

- Lors des calculs, sur base des "*loading templates*", le nombre de passagers n'a pas pu être calculé pour tous les vols étant donné que la quantité de fuel à bord n'a pas été indiquée. En effet, on remarque que pour les vols n° 1 à 9 du 3 avril 2016 et les vols n° 3 à 14 du 9 avril 2016, la quantité de fuel n'est pas mentionnée.

A défaut de cette indication, il vous a, dès lors, été impossible de déterminer le nombre de passagers qu'il pouvait embarquer. Vous avez donc effectué ces vols, avec un certain nombre de passagers sans vous être préalablement assuré que cela ne conduisait pas à un dépassement de la masse maximale au décollage.

- Lors des vols n° 6, n° 11 et n° 16 du 9 avril 2016, il apparaît que le nombre de passagers maximum pouvant être embarqué dépasse le nombre indiqué sur les "*loadings templates*" ce qui démontre une charge supérieure à la charge limite de l'aéronef.

Outre la mise en danger de la sécurité aérienne, le non-respect et l'absence de vérification de la masse constituent donc une violation des points SPO.GEN.107 (4)(iv), et SPO.POL.110 (d) de l'annexe VIII (Partie SPO) du règlement (EU) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012.

3) En votre qualité de pilote commandant de bord sur cet avion et en application des points SERA.2010(a) de l'annexe au règlement (UE) n°923/2012 et SPO.GEN.110 de l'annexe VIII du règlement (UE) n° 965/2012, vous êtes responsable de la bonne exécution des procédures aériennes et opérationnelles et du suivi des règles en vigueur.

Les faits ci-dessus et leur répétition témoignent d'un manquement manifeste de votre part quant au respect de la réglementation aérienne en vigueur et notamment aux dispositions des points SERA.3225 et SERA.3210, (4) de l'annexe du règlement (UE) n° 923/2012 et des points SPO.GEN.107, (4), (iv), SPO.POL.100, (a) et SPO.POL.110 (c) et (d) de l'annexe VIII du règlement (EU) n° 965/2012.

Vous n'avez, en effet, respecté ni les règles de circulation aérienne, ni les règles opérationnelles applicables.

Les faits rapportés ci-dessus témoignent, en effet, d'un non-respect des règles de l'air, notamment le non-respect des procédures mises en place sur

l'aérodrome et les règles opérationnelles, notamment relative au calcul et au respect des masses. Ces faits constituent donc une violation de la réglementation européenne en la matière et des procédures applicables sur l'aérodrome, ce qui a, également, pour conséquence de mettre en danger la sécurité aérienne de et autour de l'aérodrome de EBNM.

Pour les motifs ci-dessus exposés et conformément aux dispositions de l'article 35, 1° et 5° de l'arrêté royal du 25 octobre 2013 portant exécution du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, je suis amenée à envisager, à votre rencontre, la mesure administrative suivante consistant en:

- la suspension de votre licence de pilote professionnel avion (CPL(A) PART-FCL avec pour numéro BE.FCL.200328) pour une durée de 6 mois.

Vous avez jusqu'au 25 juin 2016 (le cachet de la poste faisant foi) pour adresser à la Direction Générale Transport Aérien, par courrier rappelant les références de la présente, tout élément pour votre défense.

Faute de nous faire parvenir ces éléments dans le délai imparti ou si ceux-ci ne sont pas jugés satisfaisant, la décision vous sera adressée par courrier recommandé.»

Le requérant répond à ce courrier par une lettre de 12 pages, datée du 17 juin 2016, à laquelle sont annexées diverses pièces. Il y admet certains manquements: «un manque de précision dans l'intégration des circuits de l'aérodrome», «un manque de conformité aux procédures de celui-ci», «un manque de rigueur dans la façon de compléter les documents administratifs». Il fait valoir, pour sa défense, qu'il n'a jamais porté atteinte à la sécurité aérienne. Il mentionne également n'avoir pas reçu de remarques relatives à sa manière de procéder, ni de la part du bureau de la navigation, ni de la part de la direction de l'aérodrome. Il affirme que le choix de certains itinéraires peut s'expliquer par des impératifs de sécurité liés aux conditions du moment. Il soutient également, en substance, qu'une sanction correspondant en une suspension de sa licence pour une durée de six mois lui paraît exagérément sévère eu égard à sa situation. Il propose, si une sanction devait lui être infligée, qu'elle soit limitée aux activités de largage de parachutistes. Il sollicite également de pouvoir présenter sa défense oralement.

Le requérant complète sa défense par un courrier du 27 juin 2016. Il y fait état de ce que, contrairement à certaines informations reçues, il n'a pas passé de test d'«*operator proficiency check*» avec un sieur Martin. Il ajoute qu'il n'a d'ailleurs jamais volé avec le prénommé.

Par un courrier du 5 juillet 2016, un avocat du requérant écrit à la partie adverse afin de lui rappeler que ce dernier n'a pas encore été invité à présenter sa défense oralement, et afin de solliciter l'accès au dossier administratif de son client. La partie adverse répond favorablement à cette dernière demande. Le requérant et son avocat sont entendus le 14 juillet. Cette audition donne lieu à un compte rendu

qui leur est communiqué par un courrier électronique du 15 juillet 2016. Il leur est demandé de formuler leurs éventuelles remarques quant à ce document pour le 25 juillet 2016 à 12 heures au plus tard. De telles remarques sont formulées dans le délai prescrit.

Par un courrier recommandé du 9 août 2016, la partie adverse notifie au requérant qu'elle a pris à son encontre «la mesure administrative [...] consistant en [...] la suspension de [sa] licence de pilote professionnel avion (CPL(A) PART-FCL avec pour numéro BE.FCL.200328) pour une durée de 4 mois». Elle précise que «cette période démarrera le 15 août 2016 et se poursuivra jusqu'au 15 décembre 2016 inclus» et que «durant cette période [il ne peut] en aucun cas exercer les privilèges liés à [sa] licence de pilote professionnel». Cette décision est signée par «le Directeur général a.i.», «Nathalie Dejace». Il s'agit de l'acte attaqué, lequel est motivé notamment comme suit:

«[...]

En effet, suite à un audit de l'Opérateur NGM Consulting, la direction Opérations de la DGTA a remarqué plusieurs anomalies ce qui l'a conduite à analyser également les vols effectués les jours suivants à bord du Pilatus PC6 immatriculé G-BYNE, avion sur lequel vous avez officié comme pilote commandant de bord (PIC).

1) L'analyse du *logger* de l'avion immatriculé G.BYNE a démontré que lors des vols des 23 avril 2016, 1^{er} et 7 mai 2016, vous n'avez pas, en tant que pilote commandant de bord (PIC), suivi le circuit applicable au largage de parachutistes en vigueur sur l'aérodrome de EBNM. Ainsi, il apparaît que vous n'avez pas survolé le point d'entrée du circuit. Au contraire, vous avez survolé le village de Temploux, coupé la phase finale du circuit, vous n'avez pas effectué le circuit en passant par le Sud comme imposé par l'AIP, avez effectué des circuits en virage serré, et même lors d'un circuit vous avez effectué un virage à 270° par la droite pour vous réaligner sur l'axe de la piste lors de la phase finale d'approche.

À cet égard, dans votre courrier du 17 juin 2016, vous indiquez que "le point d'entrée officiel du circuit spécifique n'a pas toujours été survolé" et que "le respect strict de la procédure aéroportuaire n'a pas été appliquée". Lors de votre entretien à la DGTA, vous avez indiqué ne pas avoir "lors de chaque vol, respecté le point d'entrée et peut-être manqué de rigueur au niveau des procédures".

Vous reconnaissez donc ne pas avoir suivi le circuit décrit par l'AIP et repris dans le manuel des opérations.

Dans votre courrier du 17 juin 2015, vous expliquez également que vous avez "appliqué la procédure enseignée sur base d'un schéma erroné sans que ni le bureau de navigation (..), ni le management (..) n'interviennent, ce qui a conduit à la répétition des erreurs...".

Lors de votre entretien à la DGTA, vous avez, à nouveau, souligné le manque d'information et de soutien du management de l'aérodrome et du paraclub tout comme l'absence de remarques de la part du responsable faisant fonction du bureau de navigation. Or, en votre qualité de pilote commandant de bord, il vous incombe de vérifier les documents et les procédures et de rapporter, si nécessaire les manquements de ceux-ci à vos supérieurs. Vous avez par ailleurs participé à la réunion organisée par la DGTA concernant les mesures prises suite aux incidents survenus le 26 octobre 2014. Vous ne pouviez donc pas ignorer les règles applicables depuis lors.

De plus et conformément aux dispositions du chapitre 11.2.7, de la Partie A du manuel des opérations, vous auriez également dû effectuer un "occurrence report" afin de signaler un manque de qualité et un potentiel risque au niveau de la sécurité des opérations si vous estimiez que l'absence de structure et d'accompagnement des pilotes était une source de danger.

En ce qui concerne le survol de Temploux et le choix des circuits par le nord au lieu du sud, vous écrivez que ce choix a été fait car "les conditions du vol le nécessitaient", sans pouvoir apporter plus d'éléments, indiquant simplement qu'il est parfois nécessaire de le faire.

Or, après consultation de certains enregistrements audio et visuels, aucun élément n'apparaît pouvoir justifier la nécessité de survoler Temploux ou d'utiliser un circuit différent de celui indiqué par l'opérateur. Par ailleurs, si les conditions de vol nécessitaient effectivement de ne pas suivre le circuit, vous auriez dû le signaler au bureau de navigation afin d'y remédier le plus rapidement possible et le cas échéant faire cesser les opérations en cours.

Néanmoins, tant dans votre courrier que lors de votre entretien, vous estimez que "la sécurité était assurée".

Or, même si vous estimez que le circuit mis en place présente des lacunes en terme de sécurité, les circuits effectués par le nord et notamment, les étapes de bases effectuées au-dessus du circuit standard sont susceptibles de mettre en péril les autres aéronefs établis dans les circuits standards.

En effet, même si l'avion largueur s'annonce en étape de base, les autres aéronefs s'attendent à voir l'avion largueur arriver par le sud et non pas par le nord (quelle que soit la piste en service). En effet, les procédures concernant l'avion largueur sont décrites dans l'AIP et celles-ci prévoient que l'avion largueur doit effectuer un circuit par la gauche pour la piste 24 gauche à une hauteur maximale de 1.500 pieds et un circuit par la droite pour la piste 06 droite à une hauteur maximale de 1.500 pieds.

Le principe de voir et d'être vu est ainsi mis à mal par ces arrivées par le Nord car pendant sa descente, l'avion largueur risque fortement de ne pas voir un autre aéronef en-dessous de lui et inversement, l'aéronef établi dans le circuit risque de ne pas voir l'avion largueur arriver par derrière et au-dessus de lui. Je dois également préciser que bien que vous ayez indiqué faire systématiquement un appel radio, un tel appel indiquant la position, combiné à l'observation du trafic, ne permet pas de conclure à l'absence de trafic dans cette zone.

Il apparaît également que le 1^{er} mai 2016, pour l'établissement en finale de la piste 06R vous avez effectué des virages serrés (descente en "tire-bouchon"), coupant ainsi la phase finale d'approche et virant à 270° dans le sens contraire du circuit.

Lors de l'entretien avec la DGTA, vous avez indiqué qu'il n'existait aucune obligation d'effectuer un certain type de descente et qu'une telle manœuvre était, des lors possible, pour autant que les limites de l'avion ne soient pas dépassées.

Nous considérons, cependant, qu'une telle manœuvre est de nature à mettre gravement en danger les autres aéronefs présents dans le circuit puisque vous ne disposiez donc pas d'une visibilité complète sur ce qu'il se passe dans le circuit et les autres aéronefs dans le circuit ne pouvaient pas vous voir. En effet, le temps de virage effectif est de l'ordre de 25 secondes pour effectuer un virage de 270° (taux de virage de 33 sec/ 360° qui, associé à un taux de descente de l'ordre de 4000 ft/min, ne permet pas de maintenir un *look-out* efficace et ne permettrait probablement pas non plus à un autre aéronef d'éviter l'avion largueur en cas de risque d'abordage. De plus, un taux de descente plus faible permettrait également d'éviter toute mise en danger des parachutistes même si la descente de l'avion largueur croise l'axe de largage. L'accomplissement de telles manœuvres à proximité d'autres aéronefs et/ou dans le circuit d'un aéroport est donc bien susceptible de mettre la sécurité

aérienne en péril.

Quant aux approches sur la piste 24 gauche, le fait d'effectuer des finales raccourcies peut également engendrer un risque important de couper la route à un autre aéronef déjà établi en finale, comme cela s'est produit à deux reprises le 26 octobre 2014 alors que vous pilotiez. Je regrette de devoir constater, alors que ces deux événements ont pourtant été à l'origine de la réunion du 21 novembre 2014, que vous ne semblez pas avoir tiré les leçons de ces incidents lors de vos différents vols.

Là encore, le non-respect des procédures publiées pour l'avion largueur est susceptible de mettre en péril la sécurité aérienne, les autres aéronefs ne s'attendant pas, en application des procédures, à voir un avion largueur arriver à cet endroit du circuit.

2) Outre ces faits, nous avons également constaté que les *flight logs* de l'avion, utilisés pour le calcul et l'enregistrement de la masse et du nombre maximum de passagers autorisés, ont mal été remplis les 3 et 9 avril 2016. Ceci ne vous a pas permis de déterminer le nombre de passagers à embarquer et d'avoir dépassé la charge limite de l'aéronef.

Dans votre courrier du 17 juin 2016, vous indiquez que "suivant le manuel de NGM version 2, il n'y a aucune obligation de noter le '*fuel on board*' et que 'si, effectivement, le '*flight log*' a été mal rempli, je n'ai eu aucun '*feed back*' du management". Au cours de l'entretien, vous avez expliqué avoir connaissance de la quantité de fuel dans l'avion grâce à la présence d'un "*fuel totaliser*" à bord, ce qui vous permettait de choisir le "*loading template*" correspondant au carburant à bord et au nombre de parachutistes qu'il embarque, chaque template correspondant à une situation donnée.

Vous indiquez également que "les '*loading templates*' de l'avion sont basés sur une configuration '*3 seats bench*' (...) qui ne correspond pas à la configuration réelle de l'avion. (...). Ils sont inadéquats".

Au cours de l'entretien avec la DGTA, vous avez indiqué que vous étiez actuellement en cours de discussion avec l'opérateur afin de modifier ces "*loading template*",

Vous indiquez enfin n'avoir "en aucun cas mis la sécurité en danger puisque j'ai utilisé mes '*loading templates*' qui sont adéquats par rapport à la configuration '*paradropping*' de l'avion et je n'ai pas dépassé les limites de l'aéronef".

En particulier, pour le vol du 9 avril, vous nous avez expliqué que les 350 l de carburant à bord étaient pris en compte à la pompe et non au point d'attente de la piste en service.

Même si comme indiqué lors de notre entretien, la méthode utilisée n'offre aucune traçabilité empêchant ainsi toute vérification des "*mass & balance*", les différents éléments que vous nous avez apportés laissent à penser que vous avez effectivement vérifié le "*mass & balance*" avant le décollage.

Je tiens néanmoins à vous rappeler que les responsabilités à cet égard sont aussi celles du pilote commandant de bord et que vous ne pouvez pas simplement rejeter la faute sur un éventuel manquement de l'opérateur, sans pour autant lui signaler ces difficultés.

J'insiste également sur la nécessité d'être, comme vous vous y êtes engagé lors de notre entretien, plus attentif sur l'indication de la quantité de fuel à bord et plus généralement sur le respect des procédures tant du manuel des opérations que celles de l'aérodrome afin de garantir la sécurité aérienne.

3) A la suite de votre courrier du 27 juin 2016 et lors de votre entretien avec la DGTA, il est également apparu que vous n'aviez pas subi de test "*Operator Proficiency Check*".

En effet, dans ce courrier, vous déclariez "de la façon la plus 'formelle' que [vous n'avez] JAMAIS passé un tel test avec Monsieur MARTIN comme examinateur". Lors de notre entretien, vous avez confirmé vos dires.

Or, le point 1.1.2.3 de la Partie D du manuel des opérations impose, en

plus de la qualification nationale de largage de parachutistes prévue au point 1.1.1 de la même partie, un "*Operation Proficiency Check*" d'une validité de douze mois.

Etant donné que vous n'avez pas volé en 2015, vous auriez donc dû passer un tel test. Or, vous avez signé un document attestant que vous aviez bien pris connaissance du manuel des opérations. Par conséquent, vous auriez dû savoir également qu'outre votre qualification nationale, vous auriez dû passer ce test de compétences.

Dans un courrier électronique du 25 juillet 2016, votre Conseil nous a indiqué qu'il "n'est donc pas évident de comprendre quels sont les *Proficiency Check* à faire tous les 12 mois ou tous les 24 mois étant donné qu'ils portent le même nom". Néanmoins, en tant que pilote mais également instructeur, vous n'êtes pas sans ignorer la terminologie utilisée en matière de licences et devez pouvoir distinguer les tests de compétence pour le maintien d'une qualification et les tests de compétences propres à un opérateur.

Par ailleurs, vous avez, à de nombreuses reprises, déploré le manque de suivi des pilotes par l'opérateur. Or, alors que vous aviez justement l'occasion de mettre à jour vos connaissances, vous n'avez, semble-t-il, pas estimé utile ni de passer ce test ni même de demander à votre opérateur pour passer ce test.

4) Bien que vous reconnaissiez avoir "lors de certains vols, un manque de précision dans l'intégration des circuits (...) et un manque de conformité aux procédures (...)", comme "ni le bureau de navigation, ni le management ne m'ont fait de remarque à ce sujet..." vous estimez que votre "responsabilité de commandant de bord a été assumée",

En votre qualité de pilote commandant de bord sur cet avion et en application des points SERA.2010(a) de l'annexe au règlement (UE) n° 923/2012 et SPO.GEN.110 de l'annexe VIII du règlement (UE) n° 965/2012, vous êtes responsable de la bonne exécution des procédures aériennes et opérationnelles et du suivi des règles en vigueur.

Sur base des éléments que vous nous avez fournis concernant les faits reprochés, nous ne pouvons que constater que ceux-ci constituent un manquement manifeste de votre part quant au respect de la réglementation aérienne en vigueur et notamment aux dispositions des points SERA.3225 et SERA.3210, (4) de l'annexe du règlement (UE) n° 923/2012.

Pour les motifs ci-dessus exposés et conformément aux dispositions de l'article 35, 1^o et 5^o de l'arrêté royal du 25 octobre 2013 portant exécution du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, je suis amenée à prendre, à votre rencontre, la mesure administrative suivante consistant en:

[...]».

V. Quant à la requête en annulation

A. Deuxième moyen

1. Argumentation des parties

a) La requête

Considérant que le deuxième moyen est pris de la «violation des droits de la défense, du droit d'être entendu et des règlements UE 996/2010 et UE 376/2014»; qu'en une première branche, le requérant soutient qu'il existe une divergence

entre une date qui figure dans la proposition du 3 juin 2016, à laquelle il n'aurait pas respecté un circuit de circulation, et une date qui figure dans l'acte attaqué; qu'il précise qu'alors que la proposition fait notamment référence à des faits qui auraient été commis le 24 mai 2016, la décision attaquée fait référence à des faits qui auraient été commis le 7 mai 2016; que, selon lui, cette erreur s'explique par le fait que l'autorité a confondu son dossier avec celui d'un autre pilote, faisant également l'objet d'une procédure de sanction; qu'il expose par ailleurs que dans la décision attaquée figure un grief à propos duquel il n'a pas été en mesure de se défendre, à savoir le fait qu'il n'aurait pas passé un test dénommé «*operator proficiency check*»;

qu'en une troisième branche, il soutient qu'il n'est nullement établi, dans l'acte attaqué, qu'il aurait enfreint une des dispositions qui y sont citées; qu'en particulier, il conteste avoir enfreint les règles de priorité entre aéronefs; qu'il fait valoir qu'il n'a pas eu accès lors de la préparation de sa défense aux éléments suivants:

« 1) les fichiers informatiques utilisés pour tracer les soi-disant preuves de traces des circuits non-conformes effectués par l'avion et issus du logger GPS (annexes 4, 5 et 6 à la lettre du 3 juin 2016),

2) les transcriptions des communications radio du requérant avec les services du contrôle aérien ou la tour de l'aérodrome de Temploux ou le commandant faisant fonction à la date des vols incriminés cités dans la lettre du Directeur Général du 9 août 2016,

3) des plaintes et/ou rapports d'autres pilotes dans le circuit d'atterrissage à la date des vols incriminés,

4) des déclarations de témoins oculaires qui auraient signalé une violation des règles de priorité de passage par le requérant.»;

qu'il fait reproche à l'acte attaqué de se baser sur «les seules traces d'un logger reproduites en 2 dimensions sur de mauvaises copies surimposées sur des cartes non-identifiées» et qu'aucun élément ne lui permet de vérifier la matérialité des infractions reprochées ou de les mettre en rapport avec les informations météorologiques ou de trafic d'aéronefs dans les circuits lors des vols incriminés, les traces reproduites en «2D» au dossier administratif n'étant pas vérifiables quant à l'altitude et au temps de chaque point du tracé; qu'il souligne que chaque point doit pouvoir être mis en rapport avec un événement météo, qu'aucun élément du dossier ne permet d'établir qu'il n'aurait pas cédé le passage à d'autres aéronefs prioritaires lors des vols incriminés, qu'aucune enquête n'a été diligentée à ce sujet et que les «tracks» constituant les annexes 4, 5 et 6 à la lettre du 3 juin 2016 ne peuvent démontrer une telle infraction; qu'il ajoute qu'aucune information ne lui a été communiquée quant à la procédure de «délogage» du *logger* de l'avion ni concernant les logiciels utilisés, que le dossier n'indique pas qui a procédé au «délogage» des données et ne précise pas si cette personne était habilitée juridiquement pour ce faire et si elle disposait des connaissances techniques à cette fin; qu'il expose encore que rien ne démontre que les fichiers informatiques n'ont pas été manipulés entre la date des vols incriminés et sa défense orale et qu'«aucun rapport de certification, de calibrage du *logger* utilisé n'a été produit», de sorte que, selon lui, la sanction est prise pour des motifs erronés et sur la base de pures spéculations ainsi que sur des preuves illégales car obtenues en violation de la législation sur le respect de la vie privée et des dispositions légales citées en deuxième branche du moyen;

b) Le mémoire en réponse

Considérant que la partie adverse répond, sur la première branche, que le principe du respect des droits de la défense n'était pas d'application dans le cadre de

la procédure qui a donné lieu à la décision attaquée, seul le principe *audi alteram partem* étant, selon elle, applicable; qu'elle souligne qu'il résulte du texte de la proposition du 3 juin 2016 qu'elle n'a jamais prétendu inclure le vol du 24 mai dans la liste des vols litigieux, que la mention de la date du 24 mai procède d'une simple erreur matérielle et qu'elle s'en est expliquée lors de l'audition du requérant le 14 juillet; que, s'agissant de l'«*operator proficiency test*», elle relève que le requérant a lui-même communiqué sur ce sujet, lors d'un courrier adressé à l'autorité le 27 juin 2016; qu'elle ajoute qu'il en a été question lors de l'audition du 14 juillet et affirme que la décision attaquée n'est pas justifiée par la considération que le requérant aurait manqué à l'obligation de passer ce test; qu'elle souligne à cet égard que le requérant avait fait valoir lors de son audition qu'il n'était pas le seul responsable de la vérification de l'accomplissement de cette obligation, qui repose aussi sur l'opérateur, mais que «la DGTA a souhaité rappeler au requérant l'ampleur de ses obligations quant à ce, même si cela n'a pas justifié une suspension»;

que, sur la troisième branche, elle relève que le requérant omet d'identifier précisément quelles normes auraient été violées par l'autorité, ou d'indiquer en quoi elle aurait violé les principes évoqués dans l'intitulé du moyen, de sorte que celui-ci est, selon elle, irrecevable en cette branche; qu'elle soutient que le requérant a expressément reconnu, tant dans son courrier du 17 juin que lors de son audition, ne pas avoir respecté le circuit de l'aérodrome et les procédures et avoir effectué les manœuvres dangereuses qui lui étaient reprochées, de sorte qu'il n'a, à son estime, pas intérêt à cette branche du moyen; qu'elle souligne qu'un comportement en vol mettant la sécurité en péril peut faire l'objet d'une sanction, qu'il ait ou non effectivement causé un danger ou mis en cause un autre aéronef; qu'en ce qui concerne la prétendue incomplétude du dossier administratif, elle souligne que le requérant a pu consulter le dossier, être entendu et formuler ensuite des observations; qu'elle estime qu'il ne peut lui être reproché de ne pas avoir fait figurer dans le dossier mis à disposition du requérant des éléments sur lesquels elle ne s'est pas basée, ou des éléments qui n'ont été vérifiés qu'après l'audition du requérant, ou qui n'existent pas sous la forme de documents écrits; qu'elle ajoute que le requérant n'indique pas quelles dispositions légales ou réglementaires imposeraient à la partie adverse de faire procéder au calibrage ou à la certification des appareils techniques et qu'en outre, le requérant n'a pas contesté la validité et la fiabilité des constatations en cause dans ses défenses écrite et orale; qu'elle estime en outre que cette discussion est dénuée de sens dès lors que le requérant a reconnu les faits dans son courrier du 17 juin 2016 et lors de son audition, de sorte que cet argument est également irrecevable;

c) Le mémoire en réplique

Considérant qu'à propos de la première branche, le requérant réplique qu'il n'a jamais été prévenu que le fait de ne pas avoir passé un «*operator proficiency test*» pourrait justifier la décision attaquée et qu'il n'a pu se défendre à ce sujet;

d) Le dernier mémoire de la partie adverse

Considérant que, dans son dernier mémoire, la partie adverse fait valoir que la totalité des éléments reprochés au requérant ont été portés à sa connaissance avant l'adoption de l'acte attaqué; qu'elle relève que, si la date du 24 mai 2016 est erronément mentionnée à la page 1 de la lettre du 3 juin 2016, il est fait référence,

dès la page 2, à des manœuvres effectuées lors de 11 vols du 7 mai et que le requérant s'est d'ailleurs expressément défendu sur ces vols dans son courrier du 17 juin, de sorte qu'il a pu comprendre quels faits lui étaient reprochés et a pu faire valoir ses moyens de défense; qu'elle maintient, par ailleurs, que le fait que le requérant n'a pas subi le test «*operator proficiency check*» ne justifie pas la décision attaquée et n'a pas été pris en compte pour déterminer la durée de la suspension qui est d'ailleurs moindre que celle envisagée dans le projet; qu'elle souligne que le point 4 de la décision attaquée ne renvoie pas à cet élément, ce qui montre, selon elle, qu'il ne s'agit pas d'un motif de la sanction; qu'elle expose que s'il est exact que le courrier du 3 juin 2016 ne contient aucune mention à cet égard, cet élément fut abordé par le requérant lui-même dans son courrier du 27 juin et a également fait l'objet d'échanges entre la D.G.T.A. et le requérant lors de l'audition du 14 juillet; qu'elle ajoute que le procès-verbal de l'audition a été envoyé au conseil du requérant, en l'invitant à faire part de ses remarques et de ses éventuels derniers commentaires et que, dans son courrier électronique du 25 juillet, ce dernier n'a pas manqué de faire valoir une défense circonstanciée quant à la nécessité de passer un «*operator proficiency check*»;

e) Le dernier mémoire du requérant

Considérant que, dans son dernier mémoire, le requérant soutient que la mention, dans le courrier du 3 juin 2016, de la date du 24 mai ne constitue ni une erreur matérielle ni une erreur de plume, car lors de l'audition il lui a été répondu que la date visée était en réalité le 24 avril, mais que, vérification faite, à cette dernière date, c'était Frédéric Toussaint qui pilotait, de sorte qu'il y a eu, selon lui, un amalgame entre deux dossiers et qu'il n'était pas précisément informé de ce qui lui était reproché;

2. Appréciation du Conseil d'Etat

Considérant que la décision attaquée, à savoir la suspension de la licence de pilote professionnel du requérant, est une mesure grave prise en considération du comportement de ce dernier; qu'elle ne peut être adoptée qu'après que son destinataire a été mis en mesure de faire valoir son point de vue en connaissance de cause;

a) Sur la première branche

Considérant, sur la première branche, que le courrier du 3 juin 2016 adressé au requérant pour l'informer des manquements qui lui sont reprochés, indique, au point 1, que celui-ci n'a pas suivi le circuit applicable au largage de parachutistes le 23 avril 2016 ainsi que les 1^{er} et 24 mai 2016; que ce courrier précise ensuite les différents vols concernés en indiquant en quoi résident les manquements selon l'autorité; que ces indications concernent cinq vols effectués le 23 avril, deux vols du 1^{er} mai et onze vols effectués le 7 mai; que, dans son courrier du 17 juin, le requérant formule des observations à propos des vols des 23 avril, 1^{er} mai et 7 mai; que, lors de son audition du 14 juillet, il souligne qu'il n'a pas volé le 24 mai et

précise que l'aérodrome était fermé à cette date; qu'il lui est répondu qu'il s'agit «d'une erreur de frappe et que les remarques concernent un vol du 24 avril», le requérant indiquant ensuite ne pas avoir d'élément à cet égard;

que, s'agissant des reproches relatifs au non-respect du circuit de largage des parachutistes, la décision attaquée ne prend en considération que les vols des 23 avril, 1^{er} mai et 7 mai; que l'autorité n'a pas égard à des vols du 24 mai, pas plus, d'ailleurs, que du 24 avril; que la mention, dans le courrier du 3 juin, de la date du 23 avril n'a pu induire le requérant en erreur quant au fait qu'il aurait à se défendre sur son comportement lors de vols du 7 mai puisque ceux-ci étaient mentionnés ensuite dans le courrier; que, d'ailleurs, il a apporté des explications sur les vols effectués à cette date, tant dans son courrier du 17 juin que lors de son audition; qu'à cet égard, le moyen n'est pas fondé;

Considérant que la décision attaquée comporte quatre points; que le point 1 a trait au non respect des itinéraires; que le point 2 concerne les négligences dans la manière de remplir les «*flight logs*»; qu'au point 3, il est constaté que le requérant n'a pas subi de test «*Operator Proficiency Check*», alors qu'il n'a pas volé en 2015; qu'il est souligné à cet égard que le requérant devait savoir qu'il aurait dû passer ce test; que le point 4 réfute l'affirmation du requérant selon laquelle, nonobstant un manque de précision dans l'intégration des circuits et un manque de conformité aux procédures, il aurait assumé sa responsabilité de commandant de bord, l'autorité soulignant à ce propos qu'il est responsable de la bonne exécution des procédures et du suivi des règles; que la motivation se termine par deux alinéas, dont le premier énonce que les faits reprochés constituent «un manquement manifeste [...] quant au respect de la réglementation aérienne en vigueur et notamment aux dispositions des points SERA.3225 et SERA.3210, (4) de l'annexe du règlement (UE) n° 923/2012» et le second indique que la mesure est décidée «pour les motifs repris ci-dessus»; que ces deux derniers alinéas ne font manifestement pas partie du point 4 puisqu'ils constituent la conclusion du raisonnement; qu'il en résulte que la suspension est décidée pour les motifs repris aux points 1 à 4, c'est-à-dire sur la base des griefs mentionnés aux points 1 à 3, le point 4 tendant quant à lui à répondre aux arguments du requérant qui contestait sa responsabilité pour les points 1 et 2; que la circonstance que le point 4 n'évoque pas la question du test «*Operator Proficiency Check*» s'avère indifférente; que, contrairement à ce que soutient la partie adverse, il ne résulte nullement de la motivation que l'autorité n'aurait pas retenu le reproche repris au point 3, au même titre que ceux mentionnés aux points 1 et 2, et que le point 3 n'aurait d'autre but que rappeler au requérant l'ampleur de ses obligations;

qu'il n'est pas contesté que le courrier du 3 juin 2016 informant le requérant des manquements qui lui étaient reprochés, ne mentionne pas le fait qu'il n'a pas subi le test en question; qu'il est exact que c'est lui-même qui a fait part de cette information à l'autorité; qu'il n'a toutefois jamais été informé avant l'audition de ce

que cet élément lui serait reproché et pourrait être retenu pour décider une mesure de suspension de sa licence; qu'il n'a donc pas été en mesure, lors de cette audition, de faire valoir ses observations en connaissance de cause à cet égard; que, certes, dans un courrier du 25 juillet 2016, donc postérieur à l'audition, le conseil du requérant a souligné à ce propos qu'«il n'est pas évident de comprendre quels sont les *proficiency Check* à faire tous les 12 mois ou tous les 24 mois étant donné qu'ils portent le même nom», ce à quoi il est répondu dans la motivation de l'acte attaqué que le requérant, en tant que pilote mais également instructeur, ne peut ignorer la terminologie utilisée et qu'il doit pouvoir distinguer les tests de compétence pour le maintien d'une qualification et les tests de compétence propres à un opérateur; que, toutefois, le courrier du 25 juillet 2016 a été envoyé à la suite de la réception du procès-verbal de l'audition; que le courrier notifiant cette pièce au requérant l'invitait à faire part de ses éventuels commentaires dans un délai de dix jours et précisait ce qui suit: «ces commentaires doivent uniquement avoir pour objet de corriger une retranscription inexacte ou imprécise des débats, sans qu'aucun élément non évoqué lors de cet entretien ne puisse être ajouté ou qu'aucun jugement de valeur ne puisse être apporté sur la position de l'une des parties»; qu'en égard aux limites ainsi formulées, et notamment le fait qu'il était expressément indiqué que le requérant ne pouvait ajouter aucun élément qu'il n'ait évoqué lors de l'audition, il ne peut être considéré que la possibilité qui lui était offerte de formuler des commentaires sur le procès-verbal d'audition, et dont il a fait usage, lui aurait permis de faire valoir utilement ses observations à l'égard du reproche concerné; qu'à cet égard, le moyen est fondé en sa première branche;

b) Sur la troisième branche

Considérant, sur la troisième branche, que le requérant reproche notamment à la partie adverse de ne lui avoir donné accès, pour préparer sa défense, qu'à des «traces d'un *logger* reproduites en deux dimensions sur de mauvaises copies sur des cartes non-identifiées», ce qui ne lui aurait pas permis, selon lui, de vérifier la matérialité des infractions reprochées, de les mettre en rapport avec des informations météorologiques ou de trafics d'aéronefs dans les circuits lors des vols incriminés;

que, dans sa défense écrite du 17 juin 2016, il a fait valoir à plusieurs reprises que le choix du circuit suivi en entrant par le nord est dicté sans doute par un impératif de sécurité lié «aux conditions du moment» (vol 5 du 23 avril, vol du 1^{er} mai), ces conditions étant par exemple liées à la météo (vol 5 du 23 avril); que dans sa conclusion relative au non-respect des circuits, il a souligné que lorsqu'il a choisi d'entrer par le nord, c'était en général pour des motifs de sécurité et qu'il appartient au commandant de bord de prendre la décision de suivre ou de s'écarter d'une règle dans l'intérêt de la sécurité, se référant à cet égard, notamment, au point SERA 2010(a); que, lors de l'audition, il a exposé que, le 23 avril, la météo imposait

l'entrée par le nord, en précisant qu'il n'a pas pu retrouver le bulletin météo correspondant;

que la motivation de l'acte attaqué relève que le requérant a estimé que le choix des circuits par le nord au lieu du sud s'était imposé en raison des conditions du vol, mais qu'il n'apportait pas plus d'éléments et se limitait à indiquer qu'il était parfois nécessaire de le faire; que l'auteur de l'acte attaqué réfute l'argument du requérant en indiquant que, «après consultation de certains enregistrements audio et visuels, aucun élément n'apparaît pouvoir justifier la nécessité de survoler Temploux ou d'utiliser un circuit différent de celui indiqué par l'opérateur»; qu'il s'ensuit que la décision attaquée se fonde sur des éléments qui, non seulement ne se trouvent pas au dossier administratif, mais, plus fondamentalement pour l'examen du présent moyen, n'ont pas été mis à la disposition du requérant en vue de préparer sa défense; que, contrairement à ce que soutient la partie adverse, elle n'était nullement dispensée de porter ces éléments à la connaissance du requérant pour le motif qu'ils n'ont été vérifiés qu'après son audition ou parce qu'ils n'existaient pas sous la forme de documents écrits; qu'en effet, le principe du contradictoire implique que l'intéressé dispose de tous les éléments sur la base desquels l'autorité adoptera sa décision, à défaut de quoi il ne peut être considéré qu'il a pu faire valoir son point de vue en connaissance de cause; que, dans cette mesure, le moyen est fondé en sa troisième branche; que la circonstance que, lors de sa défense, le requérant a reconnu n'avoir pas respecté les circuits prévus ne le prive pas de son intérêt à cette branche du moyen puisqu'il a soutenu que ses choix de circuits trouvaient une justification et que c'est pour se prononcer sur ce point que l'autorité s'est fondée sur des éléments auxquels le requérant n'a pas eu accès;

B. Premier moyen, deuxième branche du deuxième moyen, troisième, quatrième et cinquième moyens

Considérant que, dès lors que le deuxième moyen est fondé en ses première et troisième branches, il n'y a pas lieu d'examiner la deuxième branche du même moyen ni les autres moyens de la requête, qui, à les supposer fondés, ne sont pas de nature à entraîner une annulation plus étendue;

VI. Quant à la demande d'indemnité réparatrice

A. Argumentation des parties

1. La requête

Considérant que le requérant sollicite, à charge de la partie adverse, une indemnité réparatrice de 100.000 €;

2. Mémoire en réponse

Considérant que la partie adverse relève que le requérant peut, au choix, introduire une demande d'une indemnité réparatrice devant le Conseil d'État ou mettre en cause la responsabilité civile de l'auteur de l'acte devant les juridictions de l'ordre judiciaire, et qu'en revanche, elle subit le choix du requérant, ce qui la place dans une situation nettement plus défavorable que ce dernier; qu'elle estime que le fait que le Conseil d'État doit tenir compte des intérêts publics et privés en présence ne suffit pas à justifier une telle différence de traitement; qu'elle demande que soit posée à la Cour constitutionnelle la question préjudicielle suivante:

«L'article 11*bis* des lois coordonnées sur le Conseil d'État viole-t-il les articles 10 et 11 de la Constitution, en ce qu'il laisse au seul requérant le choix de saisir le Conseil d'État d'une demande d'indemnité réparatrice ou de mettre en cause devant les tribunaux de l'ordre judiciaire la responsabilité civile de l'autorité administrative auteur de l'acte dont l'illégalité est constatée par le Conseil d'État, privant cette autorité administrative de la possibilité de choisir de bénéficier, dans le cadre de la procédure devant les tribunaux de l'ordre judiciaire:

- d'un double degré de juridiction;
- de la possibilité de contester que toute illégalité constitue une faute entraînant l'obligation de réparer le dommage qui en découle;
- et de la possibilité de se pourvoir en cassation ?»;

B. Appréciation du Conseil d'Etat

Considérant qu'en application de l'article 26, § 2, de la loi spéciale du 6 janvier 1989 sur la Cour constitutionnelle, il y a lieu de poser à la Cour constitutionnelle la question préjudicielle formulée par la partie adverse;

VII. Indemnité de procédure relative à la requête en annulation

Considérant que le requérant sollicite une indemnité de procédure de 1400 euros; qu'il n'y a lieu de lui accorder, à ce stade de la procédure, qu'une indemnité de procédure de 700 euros relative au recours en annulation,

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

Article 1^{er}.

Est annulée la décision du directeur général a.i. de la Direction générale Transport aérien du S.P.F. Mobilité et Transports du 9 août 2016 suspendant, pour une durée de quatre mois, la licence de pilote professionnel avion (CPR (A) PART – FCL) de Guillaume Blomme.

Article 2.

Une indemnité de procédure d'un montant de 700 euros est accordée à la partie requérante, à la charge de la partie adverse.

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

Article 3.

Il est sursis à statuer sur la demande d'indemnité réparatrice.

Article 4.

La question préjudicielle suivante est posée à la Cour constitutionnelle :

«L'article 11bis des lois coordonnées sur le Conseil d'État viole-t-il les articles 10 et 11 de la Constitution, en ce qu'il laisse au seul requérant le choix de saisir le Conseil d'État d'une demande d'indemnité réparatrice ou de mettre en cause devant les tribunaux de l'ordre judiciaire la responsabilité civile de l'autorité administrative auteur l'acte dont l'illégalité est constatée par le Conseil d'État, privant cette autorité administrative de la possibilité de choisir de bénéficier, dans le cadre de la procédure devant les tribunaux de l'ordre judiciaire:

- d'un double degré de juridiction;
- de la possibilité de contester que toute illégalité constitue une faute entraînant l'obligation de réparer le dommage qui en découle;
- et de la possibilité de se pourvoir en cassation?».

Article 5.

Les dépens relatifs à la demande d'indemnité réparatrice sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV^e chambre, le
vingt-six octobre deux mille dix-sept par :

M.	Michel LEROY,	président de chambre, président,
M.	Imre KOVALOVSKY,	président de chambre,
M ^{me}	Diane DÉOM,	conseiller d'État,
M ^{me}	Céline MOREL,	greffier.

Le Greffier,

Le Président,

Céline MOREL

Michel LEROY