CONSEIL D'ETAT, SECTION D'ADMINISTRATION.

A R R E T

n° 123.156 du 19 septembre 2003

A.138.684/VI-16.523

En cause : **DURIEU** Bernard,

ayant élu domicile chez
Mes Dominique WAGNER et
Laurence RASE, avocats,
quai de Rome, 2,
4000 Liège,

contre :

l'Etat belge, représenté par le Ministre
de la Mobilité et de l'Economie sociale.

ayant élu domicile chez
Me François LIBERT, avocat,
avenue Emile De Mot, 19,
1000 Bruxelles.

LE PRESIDENT F.F. DE LA VIe CHAMBRE DU CONSEIL D'ETAT, SIEGEANT EN REFERE,

Vu la demande introduite le 3 juillet 2003 par Bernard DURIEU qui demande la suspension de l'exécution "de la décision du Service public fédéral de la mobilité et des transports du 4 juin 2003 qui (lui) refuse l'octroi de la licence de pilote professionnel d'hélicoptère";

Vu la requête introduite le même jour par le même requérant, qui demande l'annulation du même acte;

Vu le dossier administratif de la partie adverse;

Vu le rapport de M. THIBAUT, Auditeur au Conseil d'Etat;

Vu l'ordonnance du 9 septembre 2003 fixant l'affaire à l'audience du 19 septembre 2003 à 10.00 heures;

Vu la notification du rapport et de l'ordonnance de fixation aux parties;

Entendu, en son rapport, M. LEWALLE, Conseiller d'Etat, Président f.f.;

Entendu, en leurs observations, Me Laurence RASE, avocat, comparaissant pour la partie requérante, et Me Carole DE RUYT, avocat, loco Me François LIBERT, avocat, comparaissant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis conforme, M. THIBAUT, Auditeur;

Vu le titre VI, chapitre II, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant que la décision attaquée, datée du 4 juin 2003 et prise par le directeur du Service public fédéral Mobilité et Transports, Transport aérien, législation et réglementation, est libellée comme suit.

" Je me réfère à votre courrier recommandé du 30 avril 2003 concernant l'obtention d'une licence de pilote professionnel d'hélicoptères.

Régimes applicables

La licence de pilote professionnel d'hélicoptère peut être obtenue sur base de deux régimes différents :

- soit selon le régime général de l'A.M. du 21 juin 1979;
- soit selon le régime particulier de l'A.M. du 22 juillet 1991.

Ces deux régimes sont totalement indépendants l'un de l'autre; ils n'interfèrent entre eux d'aucune façon. L'A.M. du 21 juin 1979 constitue le régime général; l'A.M. du 22 juillet 1991 dont les dispositions sont plus souples, n'est applicable qu'à certains porteurs de brevets de pilote militaire d'hélicoptères.

Epreuve de connaissances générales.

a) Présentée dans le cadre de l'A.M. du 21 juin 1979.

L'article 9 de l'A.M. du 21 juin 1979 énonce les conditions à remplir pour obtenir une licence de pilote professionnel, dont au point 5° satisfaire aux épreuves visées à l'annexe II. En ce qui concerne l'épreuve de connaissances générales, celle-ci comporte 9 matières.

b) Présentée dans le cadre de l'A.M. du 22 juillet 1991.

L'article 4, 5° de l'A.M. du 22 juillet 1991 autorise à ne présenter que 3 des 9 matières de l'épreuve de connaissances générales de l'annexe II à l'A.M. du 21 juin 1979 (et donc de bénéficier de 6 dispenses).
«5° satisfaire aux épreuves de connaissances générales visées à l'annexe II. I. a) b) et i) à l'arrêté ministériel du 21 juin 1979;»

c) Remarque

Le candidat ayant réussi les 3 épreuves dans le cadre de l'A.M. du 22 juillet 1991 et qui sollicite une licence sur base de l'A.M. du 21 juin 1979 est tenu de présenter les 9 épreuves car aucune disposition de l'A.M. du 21 juin 1979 n'accorde de dispense.

Non-application de l'A.M. du 22 juillet 1991

Dans mon précédent courrier du 18 avril 2003, il vous a été expliqué les raisons pour lesquelles vous n'étiez plus en mesure d'obtenir une licence de pilote professionnel d'hélicoptères sur base de l'A.M. du 22 juillet 1991.
En effet, vous ne remplissez pas les conditions de l'article 4, 1° et 4°.
Plus particulièrement en ce qui concerne le point 1°, l'attestation que vous avez produite est datée du 7 septembre 1999. Or, en application de l'article 2 du même arrêté, cette attestation vient à expiration trente mois après sa date de délivrance, soit le 7 mars 2002;
Vous n'êtes donc plus en mesure d'invoquer l'A.M. du 22 juillet 1999 (sic) après le 7 mars 2002.

Votre examen de connaissances présenté lors de la session du 24.2.2000

Vous produisez une lettre datée du 10 mars 2000 attestant la réussite de 3 matières relevant de l'épreuve sur les connaissances générales.

L'épreuve de connaissances générales dont il est question dans cette lettre a été présentée par vous dans le cadre du bénéfice des dispositions de l'article 4, 5°, de l'A.M. du 22 juillet 1991 (qui vous ont permis de bénéficier de 6 dispenses) et non dans le cadre de l'A.M. du 21 juin 1979.

Conclusion

1. Ne pouvant plus bénéficier des dispositions de l'A.M. du 22 juillet 1991, la licence de pilote professionnel d'hélicoptères ne peut être obtenue que sur base de l'A.M. du 21 juin 1979 dont copie est jointe à la présente.

2. En ce qui concerne l'épreuve de connaissances générales : il vous faut réussir toutes les matières (soit 9 au total) de l'épreuve visée à l'annexe II de l'A.M. du 21 juin 1979.

3. Enfin, en ce qui concerne votre demande de présenter dès à présent l'épreuve pratique, je vous informe que le règlement des épreuves de l'annexe II à l'A.M. du 21 juin 1979 dispose :

«Est admis à l'épreuve II, le candidat qui a satisfait à l'épreuve I.».

Je suis donc au regret de ne pouvoir vous autoriser à présenter les épreuves pratiques pour l'obtention de la licence de pilote professionnel avant que vous n'ayez réussi l'épreuve de connaissances générales portant sur les 9 matières visées à l'annexe II point 1 de l'A.M. du 21 juin 1979.

Veuillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Pour le Directeur général,
absent,

M. HAERYNCK
Ingénieur Industriel-Directeur".

Considérant que si la partie adverse a transmis un dossier administratif, en annexe à un courrier du 25 juillet 2003, elle n'a cependant pas communiqué de note d'observations dans les 8 jours de la notification de la demande de suspension recommandée à la poste le 7 juillet 2003, comme le lui permettait l'article 11 de l'arrêté royal du 5 décembre 1991déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'Etat; que, dans ces conditions, la lettre de cette partie datée du 25 juillet 2003 et la note qu'elle a transmise le 28 août 2003, soit à une date postérieure à la rédaction du rapport de l'auditeur, sont toutes deux tardives, et doivent être écartées des débats en application de l'article 11, alinéa 3, de l'arrêté royal du 5 décembre 1991, précité;

Considérant qu'aux termes de l'article 17, § 2, alinéa 1er, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, "la suspension de l'exécution ne peut être ordonnée que si des moyens sérieux susceptibles de justifier l'annulation de l'acte ou du règlement attaqué sont invoqués et à condition que l'exécution immédiate de l'acte ou du règlement risque de causer un préjudice grave difficilement réparable";

Considérant qu'en vue d'établir le risque de préjudice grave, difficilement réparable, le requérant fait valoir, en substance, que la décision attaquée le prive de l'accès à un emploi, qui lui est "promis", de pilote professionnel d'hélicoptère et d'instructeur à l'HELI & CO SCHOOL, que ce poste est provisoirement occupé par un autre pilote, que l'HELI & CO SCHOOL ne pourra qu'engager un autre pilote s'il n'obtient pas la licence, qu'ainsi, il risque de perdre de manière irréversible l'emploi qui lui est proposé, alors que cet emploi est très spécialisé, relativement rare et donc très recherché; qu'il fait valoir encore, en précisant à l'audience que cette argumentation est subsidiaire, qu'il a dû accomplir de multiples démarches, notamment comptables et fiscales, pour créer une S.P.R.L.U. en vue d'exercer les fonctions de pilote d'hélicoptère et d'instructeur, qu'il a suivi pendant plusieurs mois des cours de gestion, qu'il a dû prendre ses dispositions en matière de cumul d'une activité professionnelle et d'octroi d'une pension, qu'il a dû exposer des frais importants pour obtenir la licence qui lui a été refusée - 6.130 euros pour les 30 heures de vol complémentaires et 250 pour la licence -, qu'il devra probablement refaire un certain nombre de démarches pour obtenir la licence et "qu'il n'est pas impossible qu'il doive supporter des coûts financiers

importants ... notamment assurer la maintenance de vol en effectuant, à ses frais, de nombreuses heures de vol, sans être assuré d'obtenir la licence"; qu'il affirme qu'il remplit toutes les conditions pour obtenir son brevet d'instructeur mais qu'il reste en attente de la licence pour pouvoir passer l'examen de vol, en application de l'article 7 de l'arrêté ministériel du 22 juillet 1991fixant les conditions auxquelles les porteurs de brevet de pilote militaire d'hélicoptère doivent satisfaire pour l'obtention des licences et des qualifications civiles de pilote d'hélicoptère;

Considérant qu'il ressort des pièces de la procédure, ainsi que des explications communiquées à l'audience, que le requérant a été pilote militaire de mars 1972 au 31 mars 2000, qu'il a été admis à la pension à cette date, qu'il souhaite retrouver un emploi de pilote d'hélicoptère et d'instructeur, qu'un tel emploi lui est actuellement offert à l'aérodrome de Spa par l'HELI & CO SCHOOL, et que l'obtention de cet emploi exige qu'il soit titulaire de la licence civile de pilote professionnel d'hélicoptère; qu'il s'avère que le requérant, né le 4 mars 1949, mis à la retraite le 1er avril 2000, soit à l'âge de 51 ans, poursuit l'objectif légitime de conserver une activité professionnelle en rapport direct avec la spécialisation qu'il a acquise en qualité de militaire, qu'à cette fin, il a veillé à remplir les exigences de l'arrêté ministériel du 22 juillet 1991 fixant les conditions auxquelles les porteurs de brevets de pilote militaire d'hélicoptère doivent satisfaire pour l'obtention des licences et qualifications civiles de pilote d'hélicoptère, que par la décision attaquée, la partie adverse refuse de lui reconnaître cette licence et par là, le prive d'une chance, en l'espèce étroitement limitée dans le temps, vu la nature de l'emploi en cause et l'âge qui est le sien, d'obtenir l'emploi souhaité; que, dans ces conditions, il n'est pas déraisonnable de qualifier le préjudice auquel le requérant se trouve exposé par l'application de la décision attaquée de grave et de difficilement réparable;

Considérant que le requérant prend un moyen, le premier de la demande, première branche, "de la violation des articles 2 et 4 de l'arrêté ministériel du 22 juillet 1991 fixant les conditions auxquelles les porteurs de brevet de pilote militaire d'hélicoptère doivent satisfaire pour l'obtention des licences et qualifications civiles de pilote d'hélicoptère tel que modifié par les arrêtés ministériels du 24 mars 1997, de la violation de l'article 9 de l'arrêté ministériel du 21 juin 1979 portant réglementation des licences civiles de pilote d'hélicoptère, de l'absence de fondement en fait et en droit"; qu'il fait valoir qu'il remplit l'ensemble des conditions imposées par l'article 4 de l'arrêté ministériel du 22 juillet 1991, précité, qu'il dispose également de la qualification visée à l'article 5 du même arrêté ministériel, que, dans ces conditions, la partie adverse devait lui octroyer la licence de pilote professionnel d'hélicoptère, qu'en exigeant, par la

décision attaquée, qu'il satisfasse aux conditions imposées par l'arrêté ministériel du 21 juin 1979, précité, et qu'à cette fin, il représente et réussisse toutes les matières visées à l'annexe II de cet arrêté, la partie adverse a également violé les dispositions de ce règlement, l'arrêté ministériel du 22 juillet 1991 s'appliquant à son cas à l'exclusion du premier, que la partie adverse a créé un amalgame entre les deux arrêtés ministériels précités en exigeant du requérant en août 2002 un nombre complémentaire d'heures de vol qu'elle n'a pu préciser, l'obligeant à rechercher lui-même des renseignements auprès de personnes qui ont dit ignorer les raisons pour lesquelles ces heures complémentaires étaient requises;

Considérant que l'arrêté ministériel du 22 juillet 1991, précité, porte notamment ce qui suit :

" Article 1. Les porteurs de brevets de pilote militaire d'hélicoptère peuvent obtenir des licences et qualifications civiles conformément aux dispositions qui suivent.

Art. 2. Les requérants doivent produire une attestation, délivrée par l'autorité militaire. L'attestation indique notamment les nom, prénoms, lieu et date de naissance du requérant ainsi que la date de délivrance.
Elle établit :
1° que le requérant se trouve en service actif et fait partie du corps du personnel navigant d'une des composantes des forces armées belges;
2° qu'à la date de sa délivrance, le requérant est titulaire, selon le cas :
a) du brevet supérieur de pilote avec une qualification de pilote d'hélicoptère;
b) de la qualification « vol aux instruments sur hélicoptères »;
c) de la qualification « instructeur de pilotes d'hélicoptère ».
d) de la qualification « examinateur en vol aux instruments sur hélicoptères»".
Ladite attestation reste valable trente mois après la date de sa délivrance, pour autant que le requérant n'ait pas été rayé du corps du personnel navigant d'une des composantes des forces armées, pour raison de négligence ou d'incapacité professionnelle en service aérien.
L'attestation doit être introduite lors de l'inscription aux épreuves de connaissances générales prévues aux articles 4 et 6.

(...)

Art. 4. Pour obtenir la licence de pilote professionnel d'hélicoptère, le requérant doit :
1° produire l'attestation visée à l'article 2 avec la mention du brevet supérieur de pilote avec une qualification de pilote d'hélicoptère;
2° être titulaire du certificat restreint de radiotéléphoniste délivré par le Ministre qui a les télégraphes et les téléphones dans ses attributions ou par son délégué;
3° justifier d'une expérience de vol de 1200 heures comme pilote commandant de bord dont au moins 150 heures sur hélicoptères militaires;
4° avoir, durant les vingt-quatre mois précédents, volé cinquante heures au total, ou dix heures par semestre comme pilote commandant de bord d'hélicoptère;
5° satisfaire aux épreuves de connaissances générales visées à l'annexe II, I, a) , b) et i) à l'arrêté ministériel du 21 juin 1979.
6° satisfaire aux conditions d'aptitude physique et mentale requises.

Art. 5. Une qualification d'un type d'hélicoptère d'une masse totale égale ou inférieure à 5 700 kg obtenue précédemment en service militaire actif est inscrite sur la licence, si le requérant a effectué durant les six mois précédant la demande, comme pilote manoeuvrant seul les commandes, au moins 10 vols locaux avec 10 décollages et 10 atterrissages sur un hélicoptère de ce type. A défaut d'une telle expérience, la qualification peut être obtenue sur présentation d'une déclaration d'un instructeur certifiant le maintien de la compétence exigée par la qualification.

(...)

Art. 7. Pour obtenir la qualification d'instructeur de pilote d'hélicoptère, le requérant doit :
1° produire l'attestation visée à l'article 2 avec la mention du brevet supérieur de pilote avec une qualification de pilote d'hélicoptère et la qualification « instructeur de pilote d'hélicoptère »;
2° être titulaire d'une licence de pilote professionnel d'hélicoptère;
3° justifier d'une expérience correspondant à celle visée à l'article 22, 2° de l'arrêté ministériel du 21 juin 1979;
4° satisfaire à l'épreuve didactique en vol sur l'aptitude à dispenser l'enseignement visé à l'annexe V, A, III, au même arrêté.";

Considérant que le requérant affirme, sans être contredit sur ce point par la partie adverse, qu'il a obtenu le 7 septembre 1999 l'attestation des brevet et qualification militaires, valable pendant trente mois et venant donc à échéance au plus tôt le 7 mars 2002, que le 24 février 2000, il a, après avoir produit l'attestation, conformément à l'article 2, in fine, de l'arrêté ministériel du 22 juillet 1991, précité, présenté et réussi l'examen de connaissances générales pour l'obtention de la licence de pilote professionnel au bénéfice de 6 dispenses de cours, conformément à l'article 4, 5°, du même arrêté ministériel, ce que paraît bien confirmer le courrier du 10 mars 2000 de l'administration de l'aéronautique; qu'il a pu établir que, durant les 24 mois précédents, il avait volé plus de 50 heures au total ou dix heures par semestre comme pilote commandant de bord d'hélicoptère et satisfaire ainsi à l'exigence de l'article 4, 4°, de l'arrêté ministériel du 22 juillet 1991, précité; qu'il soutient encore qu'en août 2000, il s'est présenté à l'administration de l'aéronautique pour réclamer sa licence de pilote professionnel mais qu'il se l'est vu refuser parce que le Centre de Médecine aéronautique militaire n'avait pas envoyé les certificats médicaux nécessaires, qu'un courrier versé aux pièces de la procédure daté du 25 octobre 2000, signé par l'ingénieur industriel-directeur du Ministère des Communications et de l'Infrastructure, administration de l'aéronautique, Service des licences de vol et immatriculations, porte que le requérant a "été reconnu apte pour une période de 12 mois à exercer des fonctions de : lic. d'entraînement (pilote professionnel : 6 mois)", que le 24 septembre 2002, un courrier signé pour le directeur général du Service public fédéral Mobilité et Transport, Transport aérien, Services des licences de vol et immatriculation, lui a fait savoir qu'il avait été reconnu médicalement apte à exercer pour une période de 6 mois les fonctions de pilote professionnel; que, dès

lors, il apparaît, prima facie, que la partie adverse elle-même a admis, implicitement, que le requérant avait acquis la licence de pilote professionnel, par application des articles 1er, 2 et 4, de l'arrêté ministériel du 22 juillet 1991, précité et qu'elle l'a reconnu médicalement apte à exercer la fonction correspondante, en application de l'article 10 de l'arrêté ministériel du 21 juin 1979, précité; que, toutefois, le 18 avril 2003, le Chef du service des licences du Service public fédéral Mobilité et Transport, Transport aérien, a informé le requérant qu'il ne satisfaisait pas aux exigences des points 1° et 4° de l'article 4 de l'arrêté ministériel du 22 juillet 1991, précité, et que, faute de pouvoir présenter une attestation en cours de validité, celle qu'il avait obtenue étant venue à échéance le 7 mars 2002, il ne pouvait plus obtenir la licence de pilote professionnel qu'en se conformant aux prescriptions de l'arrêté ministériel du 21 juin 1979, précité; que le 4 juin 2003, la partie adverse a été pris la décision attaquée qui refuse au requérant le bénéfice de l'application de l'arrêté ministériel du 22 juillet 1991 aux motifs qu'il ne satisfait pas aux exigences de l'article 4, 1° et 4°, de celui-ci; qu'en cela, cette décision apparaît, prima facie, entachée d' une double erreur dans les motifs, puisqu'il ressort de ce qui précède, d'une part, que le requérant a satisfait aux conditions imposées par l'arrêté ministériel du 22 juillet 1991, précité, et qu'il est titulaire de la licence de pilote professionnel, même s'il n'est pas établi qu'il ait retiré le document en faisant foi et, d'autre part, qu'il peut présenter l'épreuve de qualification d'instructeur de pilotes d'hélicoptères visée aux articles 21 à 23 de l'arrêté ministériel du 21 juin 1979, précité; que le moyen, en sa première branche, paraît sérieux et de nature à justifier l'annulation de la décision attaquée,

D E C I D E :

Article 1er.

Est suspendue l'exécution de la décision datée du 4 juin 2003 du Service public fédéral Mobilité et transports, Transport aérien, Législation et réglementation qui refuse à Bernard DURIEU la licence de pilote professionnel d'hélicoptères.

Article 2.

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la VI[e] chambre, le dix-neuf septembre deux mille trois par :

M. LEWALLE, Conseiller d'Etat, président f.f.
M. HARMEL, Greffier.

Le Greffier, Le Président f.f.,

P. HARMEL. P. LEWALLE.