

CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF.

A R R Ê T

n° 210.142 du 24 décembre 2010

A.198.527/VIII-7526

En cause : **LENAIN** Christian,
ayant élu domicile chez
Mes Peter LUYPAERS et
Hans-Kristof CARÊME, avocats,
Industrieweg 4 bus 1
3001 Heverlee,

contre :

BELGOCONTROL,
ayant élu domicile chez
Me Bruno LOMBAERT, avocat,
rue de Loxum 25
1000 Bruxelles.

LE PRÉSIDENT DE LA VIII^e CHAMBRE DES RÉFÉRÉS,

Vu la requête introduite le 17 décembre 2010 par Christian LENAIN tendant à la suspension, selon la procédure d'extrême urgence, de l'exécution de "la décision du 09 décembre 2010 prise par le comité de direction de Belgocontrol imposant au requérant une mutation à la Unit APP à Bruxelles";

Vu l'ordonnance du 17 décembre 2010 convoquant les parties à l'audience du 22 décembre 2010;

Vu la note d'observations et le dossier administratif de la partie adverse;

Entendu, en son rapport, M. GEUS, président de chambre;

Entendu, en leurs observations, Me Peter LUYPAERS, avocat, comparaissant pour la partie requérante, et Mes Bruno LOMBAERT et Michèle BELMESSIERI, avocats, comparaissant pour la partie adverse;

d'abord le 4 novembre puis le 12 novembre 2010;

Vu l'audition de Monsieur Lenain, assisté de son avocat Me Luybaers, qui a consulté préalablement l'ensemble des pièces du dossier administratif dont il a aussi reçu copie, en réunion du Comité de direction du 12 novembre 2010;

Vu la note d'observations déposée par Monsieur Lenain lors de son audition du 12 novembre 2010;

Vu l'article 62 du Statut administratif des agents de Belgocontrol;

Après avoir entendu les explications de Monsieur Jan de Cook, Chef du Département ATS Operations, et de Madame Peggy Devestel, Manager des aéroports régionaux, et avoir délibéré;

Pour les motifs qui suivent :

Observations liminaires :

À titre liminaire, le Comité de direction constate que la note d'observations déposée par Monsieur Lenain lors de la séance d'audition du 12 novembre 2010 comprend un grand nombre d'allégations qui relèvent de la polémique et manquent de toute pertinence pour ce qui concerne les faits qui lui sont reprochés. De même, cette note d'observations contient un grand nombre d'attaques personnelles dirigées par Monsieur Lenain contre «le management» en général, et en particulier contre M^{me} Peggy Devestel, Manager des aéroports régionaux. Même s'il dispose d'éléments de réponse à ces arguments polémiques, le Comité de direction estime ne pas devoir s'y étendre dans le cadre de la présente décision, et devoir s'en tenir aux défaillances constatées dans le chef de Monsieur Lenain. Il considère, du reste, que les attaques personnelles adressées, par Monsieur Lenain à ses supérieurs hiérarchiques sont injustifiées et ne visent en réalité qu'à voiler ses propres manquements en en rejetant la responsabilité sur d'autres.

Toujours à titre liminaire, le Comité de direction constate que Monsieur Lenain tente de trouver une excuse à ses divers manquements dans la réalisation des tâches administratives qui relèvent de sa responsabilité, en soutenant que l'équipe des contrôleurs de l'aéroport de Charleroi (EBCI) serait en nombre insuffisant et se trouverait confrontée à une surcharge de travail provoquée par une augmentation des vols de trafic commercial à gérer. Monsieur Lenain fait état du nombre d'heures supplémentaires qu'il preste en moyenne chaque mois.

À cet égard, le Comité de direction s'inscrit en faux contre les déclarations de Monsieur Lenain. L'équipe de EBCI compte dix-huit contrôleurs, ce qui est bien suffisant pour assurer le suivi des vols opérant à l'aéroport de Charleroi et qui a du reste été approuvé par les syndicats (Convention collective de travail EBCI bis). Cet effectif permet, selon les services (7 «shifts») assurés successivement pendant 24 heures par les différents contrôleurs, que quatre à cinq contrôleurs soient présents en même temps dans la tour durant les heures où le trafic est le plus chargé (de 11 h à 18h30) et que deux contrôleurs au moins soient présents (pour assurer deux fréquences) aux heures les plus calmes, en ce compris les heures de nuit durant lesquelles l'aéroport est fermé.

Au surplus, si le nombre de vols IFR (vols commerciaux opérant aux instruments automatisés) opérant à l'aéroport de Charleroi a certes augmenté, le nombre global de vols est resté stationnaire car le nombre de vols VFR (vols à vue opérant sans instruments automatisés) a lui diminué dans une proportion comparable. Or, les vols IFR génèrent moins de travail pour les contrôleurs (plans de vols simplifiés à introduire car les données figurent dans la base de données du système CANAC 2)

que les vols VFR (obligation pour les contrôleurs d'introduire manuellement les données d'identification, situation de trafic plus complexe en présence de nombreux vols VFR).

En ce qui concerne les heures supplémentaires annoncées par Monsieur Lenain, le Comité de direction constate qu'elles correspondent à une période de pic d'activité provoquée par la mise en œuvre du nouveau système CANAC 2; l'ensemble des contrôleurs - et pas seulement ceux affectés à l'aéroport de Charleroi - ont presté un grand nombre d'heures supplémentaires durant ces derniers douze mois mais cette situation est amenée à se régulariser. Sur l'ensemble de la période durant laquelle il a été affecté à EBCI comme Supervisor, Monsieur Lenain n'a pas presté un nombre d'heures supplémentaires anormal (environ 15 heures par mois, ce qui n'a rien d'exceptionnel). Qui plus est, le Comité de direction souligne le fait que Monsieur Lenain, en sa qualité de «Supervisor», peut utiliser 4 services par mois afin d'exécuter ses tâches administratives. Et il dispose d'un secrétariat qui prépare les rapports mensuels, les décomptes non-ops, les remboursements des frais de déplacement et les «Note to controllers», et il a «délégué» les tâches de suivi de l'Ops manual (à M. De Coster) et d'établissement de l'horaire de travail (à M. Pierre Flandre).

Enfin, le Comité de direction précise que, contrairement à ce qu'il soutient dans sa note d'observations, Monsieur Lenain a bien été intégré dans l'horaire de novembre et de décembre. En réalité, Monsieur Lenain se base dans sa note d'observations sur la proposition d'horaire qu'avait préparée EBCI et qui n'avait pas encore été approuvée par le Management de Belgocontrol. Dans l'horaire officiel définitif, Monsieur Lenain figure bien, même s'il est en période de congé de récupération d'heures supplémentaires.

Défaillances constatées dans l'exercice des fonctions de Supervisor par Monsieur Lenain :

Le Comité de direction a examiné l'ensemble des faits au sujet desquels Monsieur Lenain a été entendu et a retenu les faits suivants pour fonder sa décision.

1. Le manuel Ops d'EBCI n'est pas tenu à jour et en ordre.

L'Ops manual est un instrument de travail essentiel et permanent qui constitue, pour les contrôleurs et en particulier pour les stagiaires ATS, le document de référence en matière de connaissances opérationnelles. Il est également très important au niveau des publications AIS. Les propos tenus par Monsieur Lenain dans sa note d'observations, qui minimisent l'importance de l'Ops manual, dénotent un manque criant de conscience professionnelle en sa qualité de Supervisor, qui est amené à encadrer les stagiaires contrôleurs de EBCI.

L'Ops manual doit être mis à jour de façon permanente, sous la responsabilité du responsable de l'unité, en telle sorte que les nouvelles procédures opérationnelles y soient insérées au fur et à mesure de la publication de leur mise en œuvre. Si ce manuel n'est pas tenu à jour, la sécurité aérienne risque d'être mise en danger, puisque les contrôleurs ou les stagiaires peuvent ne pas retrouver les procédures en vigueur, applicables aux situations auxquelles ils sont confrontés.

Or, il a été constaté que l'Ops manual de EBCI a subi une grosse mise à jour le 10 avril 2008 et que les dernières mises à jour ont dû être faites par le Manager ATS Régions (juin 2010, intégration de la procédure contingency basée sur CANAC 2, et juillet 2010, procédure handover à la demande de la SMU). Par la suite, les nouvelles Procédures, adoptées ultérieurement, concernant les LVO (Low Visibility Operations), Training flights, nouveau taxiway N, postes éloignés, Note to Controllers, n'ont pas été intégrées.

Au surplus et même si l'Ops manual doit être tenu en ordre en permanence, un audit des services ATS de l'aéroport de Charleroi devant être effectué le 5 octobre 2010, l'Ops manual devait absolument être mis à jour pour cet audit. Le projet finalement adressé par l'unité de EBCI, le 2 octobre 2010, au Manager des aéroports régionaux a dû être revu et complété de manière importante car il ne répondait pas aux exigences de l'audit, en telle sorte que l'audit a dû être finalement reporté au 30 novembre 2010.

Certes, Monsieur Lenain déclare avoir confié à un subordonné - Monsieur De Coster - la tenue et la mise à jour du Ops manual. S'il peut confier des missions à ses subordonnés, le Supervisor reste toutefois responsable de leur bon accomplissement, son profil de fonction précisant qu'il a dans ses responsabilités et activités : «l'organisation du travail, la supervision et la coordination des activités opérationnelles de son unité» (en l'occurrence EBCI) ainsi que le fait «d'assurer et/ou superviser la gestion administrative de son unité».

Par ailleurs et pour autant que de besoin, contrairement à ce qu'affirme Monsieur Lenain, l'exigence de mise à jour de l'Ops manual a été rappelée à plusieurs reprises par le management entre janvier et octobre 2010, soit lors de réunions PAMM («Provincial ATS Management Meeting») soit par courriels adressés à Monsieur De Coster avec Monsieur Lenain en copie (puisque'il est responsable comme Supervisor). Un rappel insistant a encore été envoyé par M^{me} Devestel à Monsieur Lenain par courriel du 10 septembre 2010.

2. Certaines tâches sont exécutées avec du retard, ou ne sont même pas exécutées comme demandé

2.1 La désignation tardive de coaches AMS («Airport Movement System») et ses conséquences

Le 16 août 2010, Madame Devestel (Manager des aéroports régionaux) a adressé à Messieurs De Coster, Namur et Libioulle un courriel pour leur demander s'ils voulaient bien être coaches pour la formation au nouveau système AMS (puisque'ils en ont les qualifications), en leur précisant que le «Training» aurait lieu au début du mois de septembre 2010. Monsieur Lenain figurait en copie de ce courriel, en sa qualité de Supervisor. Il lui appartenait donc de veiller, sans que l'on doive lui rappeler, à ce que la désignation des coaches AMS soit faite en temps utile. En effet, le profil de fonction du Supervisor d'aéroport régional le charge de l'organisation du travail, la supervision et la coordination des activités opérationnelles ainsi que de la gestion administrative de son unité. Madame Devestel (Manager Regional Airport) a confirmé ce courriel par téléphone, directement auprès de Monsieur Lenain, également le 16 août 2010.

Pour s'assurer du fait que les coaches AMS seraient bien désignés, M^{me} Devestel (Manager Regional Airport), Monsieur De Cock (Chef du département ATS Opérations) et Mme Borloo (Expert Training) ont dû téléphoner à plusieurs reprises à Monsieur Lenain et lui envoyer des courriels, entre le 25 et le 30 août 2010, pour insister sur l'urgence qu'il y avait à désigner ces trois coaches. Finalement, Monsieur Lenain n'a réagi que le 27 août 2010 et la réponse de EBCI relativement à la désignation de ces coaches n'est parvenue que le 30 août, alors que pour les autres aéroports régionaux, cela était en ordre déjà à la mi-août.

La conséquence a été que la première journée de formation a dû être postposée d'un jour, ce qui a causé des difficultés en termes d'organisation. Par ailleurs, en raison de cette réponse tardive d'EBCI, la procédure de demande de 'modification temporaire d'horaire' n'a pu se faire que le 30 août, avec pour conséquence un mécontentement général et, en particulier, un refus unilatéral des contrôleurs de EBCI de respecter cet horaire pourtant conforme au règlement de travail et approuvé par les organisations syndicales. Monsieur Tintin, Administrateur

délégué, a d'ailleurs dû écrire un courrier aux contrôleurs de EBCI, le 8 septembre 2010, pour souligner le fait que ce refus était contraire au statut et aux obligations déontologiques des agents (qui doivent respecter l'horaire fixé par la direction) et pour leur imposer un nouvel horaire à partir du lundi 13 septembre suivant.

Monsieur Lenain ne peut donc soutenir, comme il le fait dans sa note d'observations, que ce retard dans la désignation des coaches AMS aurait été causé par la mauvaise communication et coordination de M^{me} Devestel. Il ne peut se prévaloir non plus d'un prétendu congé le 26 août 2010, qui l'aurait empêché de lire ses courriels, dès lors, outre le fait qu'il était averti de la demande du management depuis le 16 août 2010, qu'il était bel et bien en service administratif ce jour là (code U4). De même, le 27 août 2010, il était en service (en réunion à Eurocontrol) et a bien reçu un appel téléphonique de Monsieur De Cock. Il n'a toutefois informé Belgocontrol de la désignation des coaches que par un courriel du 30 août 2010. Enfin, les allégations de Monsieur Lenain au sujet de la modification des dates exactes des formations sont sans incidence sur les causes du retard dont il a été responsable.

2.2 La non-introduction de rapports de stage :

En tant que Supervisor regional airport, Monsieur Lenain est «supervisor OJTI» et est donc seul compétent pour signer les rapports de stage intermédiaires - nécessaires pour assurer le suivi régulier des stagiaires notamment en termes de satisfaction aux exigences de sécurité - et finaux des stagiaires ATS à EBCI.

Malgré les rappels répétés de M^{me} Devestel (Manager regional airport), de M^{me} Borloo (Expert training) et du service des ressources humaines, Monsieur Lenain établit les rapports de stage de manière systématique avec plusieurs mois de retard, ce qu'il admet, et qui cause un dommage aux stagiaires qui sont nommés tardivement contrôleurs.

2.3 La non-introduction des rapports OCA («Operational Competency Assesment») 2009-2010 :

EBCI accuse un retard de plus d'un an dans la délivrance des rapports OCA (second semestre 2009, premier semestre 2010), ce malgré les demandes et explications répétées de Monsieur Delaruelle (Expert ATS). Or, ces rapports d'évaluation professionnelle (contrôlée par la DGTA du SPF Mobilité) sont essentiels, en vertu de la réglementation européenne (ESARR5, éd. 2, art. 5.2.2.6.b), pour que les contrôleurs puissent conserver leur licence professionnelle.

Monsieur Lenain fait valoir qu'il n'est pas «assesseur OCA». Cette observation manque toutefois de pertinence : il ne lui est pas reproché, en effet, de ne pas avoir établi et signé ces rapports, il lui est fait grief de ne pas avoir rempli correctement sa tâche de supervision administrative de ce point de vue. À ce titre, il est chargé, comme «Supervisor» de l'organisation du travail, la supervision et la coordination des activités opérationnelles ainsi que de la gestion administrative de son unité. Il lui appartient donc de veiller à ce que ces rapports soient établis et remis à temps aux personnes compétentes au sein de Belgocontrol, qui doivent les communiquer à la DGTA.

2.4 L'abstention d'adresser une Note to Controllers pour rappeler une procédure relative aux positions d'attente en vigueur à EBCI :

Il a été demandé en réunion SMS (Safety Management Service) du 1^{er} septembre 2010, organisée par les autorités aéroportuaires, d'informer rapidement les ATCOs que, si la piste 07 est utilisée, la position d'attente sur TWY N est éloignée de 150 m de la piste et non pas de 90 m.

Monsieur Lenain fait valoir qu'il appartient aux autorités aéroportuaires d'assurer une publication à ce sujet. Cette observation manque de pertinence : la carte des pistes et des taxilanes (TWY) est régulièrement publiée aux AIP avec les signaux et les positions d'attente. Toutefois, la procédure n'était pas entièrement claire pour tous les pilotes et tous les contrôleurs si bien que des avions se plaçaient régulièrement en position d'attente à 90 m de la piste, ce qui est plus risqué en termes de sécurité. Monsieur Lenain a donc été chargé par Madame Devestel, dans ce cadre, de rédiger une Note to Controllers en vue de rappeler cette procédure.

Or, il n'a pas obéi à cette instruction de son supérieur hiérarchique, puisque, une semaine après cette réunion SMS, le manager Régions a reçu un coup de téléphone du commandant d'aéroport, mécontent que les ATCO n'aient toujours pas été informés. Sur ce, le manager Régions a elle-même contacté immédiatement les ATCOs afin de les informer. Depuis cette intervention de Madame Devestel (Manager des aéroports régionaux), la procédure est parfaitement respectée.

3. Les accords avec l'aéroport ne sont pas respectés, même s'ils ont été établis via une analyse de risques, déterminés par l'autorité aéroportuaire et Belgocontrol, concernant des 'postes éloignés' et les Low Visibility Operations.

Les procédures, reprises à l'Ops manual et au Manuel «Low Visibility Operations - EBCI», pour ce qui concerne respectivement les «postes éloignés» (Ops Manual, p. 39) et le cas de Low visibility operations (Manuel LVO, p. 15, A.2.7) ne sont pas respectées strictement à EBCI. Or, ces procédures sont les procédures officielles qui ont été approuvées par la DGTA après une analyse de risques «Safety» validée.

L'autorité aéroportuaire a dû procéder à un audit urgent, car les contrôleurs n'avaient pas suivi scrupuleusement les procédures préconisées. Il ressort des explications de Monsieur Lenain, que ce dernier a en réalité imposé une véritable modification, sur le terrain, des deux procédures concernées, sans que soient respectées les règles officielles de modification de ces procédures et, en particulier, sans que soit réalisée une analyse de risque préalable.

Concrètement :

- la procédure postes éloignés n'est pas respectée; les avions stationnés aux positions 56, 57 et 58 ne sont pas toujours repoussés par le push back facing east sur la taxilane F comme le prévoit la procédure mais de manière à ressortir par M5;
- la procédure LVO n'est pas respectée; en effet, le contrôle n'est pas prévenu par le Handling que l'avion est à son stand comme le prévoit la procédure mais le contrôle s'en assure par les images des caméras.

Ce faisant, Monsieur Lenain a outrepassé ses prérogatives de Supervisor, tout en sous-estimant l'accroissement potentiel de risques en matière de sécurité qu'entraîne la modification des procédures en vigueur sans étude de risques préalable. Par ailleurs, cette modification des procédures a mécontenté les autorités aéroportuaires et nuit à l'image de Belgocontrol auprès de ses partenaires. Il n'appartient pas à un Supervisor de s'ériger en juge de l'opportunité des procédures opérationnelles prescrites pour assurer la sécurité aérienne, il doit au contraire en garantir le respect.

Au surplus, il est inadmissible qu'en sa qualité de Supervisor, Monsieur Lenain se défende en rétorquant qu'il n'y a pas eu d'incident qui se serait produit sur la Dalle Nord. Belgocontrol doit en effet respecter les procédures de sécurité et avoir à cet égard une attitude proactive, et non pas attendre qu'un incident se produise pour veiller au respect scrupuleux des procédures.

4. Des restrictions VFR sont introduites plusieurs fois sans concertation avec le management.

Sur une période de 6 mois, des Notams ont été publiées à 9 reprises pour imposer des restrictions pour le trafic VFR, en raison d'un 'lack of personnel'. Ces restrictions VFR introduites sans concertation avec le management sont sans précédent.

Le Superviseur d'aéroport régional est et reste responsable de son unité, comme le décrit sa description de fonction. Même s'il n'est pas contesté qu'un Supervisor puisse émettre des Notams pour répondre à des circonstances d'urgence opérationnelle, il est inconcevable qu'il décide, sans aucune concertation avec sa hiérarchie, de restrictions de trafic de portée générale. Son rôle principal est en effet de garantir la sécurité du trafic aérien dans l'espace aérien contrôlé par son unité et d'assurer un traitement efficace du trafic aérien. Il n'est pas habilité à décider de restrictions générales du trafic aérien, qui ne pourraient être imposées que dans des situations extrêmes et en concertation avec sa hiérarchie.

Par ailleurs, il a été démontré que l'effectif présent à EBCI est suffisant pour assurer les missions de cette unité et a du reste reçu l'accord des syndicats.

En décidant unilatéralement de telles restrictions de trafic, Monsieur Lenain entrave en outre la bonne exécution des missions de service public de Belgocontrol, prescrites par la loi et par son contrat de gestion. Dès lors, les restrictions générales de trafic incriminées nuisent aux relations de Belgocontrol avec ses partenaires, comme en témoigne notamment une plainte de la DGTA à ce sujet en juillet 2010.

5. Rappels en service non corrects.

Monsieur Lenain applique de manière manifestement irrégulière les règles du statut du personnel relatives aux rappels en service. Alors que l'indemnité pour rappel en service ne peut être accordée qu'à un contrôleur qui est rappelé pour exécuter un service (en remplacement d'un contrôleur absent) dans un délai inférieur à 24 heures à partir du rappel, ce système est appliqué à EBCI, par exemple pour rappeler deux agents en service pour un seul absent, ou pour attribuer une indemnité de rappel en service à un contrôleur qui commence son service à 6 h au lieu de 8 h.

Il s'agit là, à l'évidence, d'une application irrégulière du statut au préjudice de Belgocontrol, qui crée un traitement discriminatoire au profit des contrôleurs de EBCI et au détriment des autres (à qui le système est appliqué dans le respect du statut).

6. Absence non justifiée, sans prévenir le Manager des aéroports régionaux, à l'audit DGTA du 8 juin 2010.

Lors de cet audit de la DGTA, réalisé dans le cadre de la certification aéroportuaire, Monsieur Lenain n'a pas participé aux travaux de l'audit alors qu'en sa qualité de Supervisor, il devait y représenter Belgocontrol. Monsieur Lenain n'a pas prévenu de son absence. Les autorités aéroportuaires ont cherché à le joindre en vain, et ont fini par appeler Madame Devestel pour signaler l'absence de l'ATS d'EBCI à cet audit. Et Madame Devestel a finalement réussi à joindre Monsieur Lenain à la fin de l'après-midi.

Il ressort des explications de Monsieur Lenain qu'il serait resté dans la Tour toute la journée sans recevoir de nouvelles de la DGTA. Or, il appartenait à Monsieur Lenain, qui avait connaissance de cet audit et qui savait qu'il devait y participer, de

s'inquiéter de savoir si l'on avait besoin de lui et, le cas échéant, où il devait se rendre.

Pour l'ensemble de ces motifs, le Comité de direction de Belgocontrol estime que Monsieur Lenain a commis un certain nombre de manquements et de défaillances dans l'exercice de sa responsabilité de «Supervisor regional airport» à EBCI et qu'en raison de ces faits, le bon fonctionnement de son unité est compromis. Il ressort en effet des faits constatés ci-avant que Monsieur Lenain n'exerce pas avec toutes les aptitudes requises ses tâches administratives et de gestion d'une unité opérationnelle comme celle d'EBCI. Pour certains de ces faits constatés, les carences de Monsieur Lenain dans la réalisation de ses tâches de gestion administrative entraînent un risque non négligeable pour la sécurité aérienne que Belgocontrol a pour mission légale d'assurer.

Le Comité de direction considère donc qu'il y a lieu, sans aucunement vouloir prononcer une sanction, de muter Monsieur Lenain, dans l'intérêt du service, vers un emploi de chef contrôleur à Bruxelles (EBBR) qui n'implique pas de responsabilités de gestion administrative mais seulement l'exécution de tâches opérationnelles pour lesquelles ses compétences ne sont jusqu'à présent pas mises en cause. La mutation décidée dans l'intérêt du service n'entraîne pour l'agent qui en fait l'objet aucune conséquence sur sa situation juridique, tant administrative que pécuniaire : il conserve son grade (en l'occurrence de contrôleur en chef) et son traitement.

Le Comité de direction décide :

- de la mutation, en application de l'article 62 du Statut administratif des agents de Belgocontrol, de Monsieur Christian Lenain, contrôleur en chef de la circulation aérienne, de la fonction de Supervisor Regional Airport à l'aéroport de Charleroi (EBCI) vers une fonction de contrôleur en chef de la circulation aérienne à la Unit APP à l'aéroport de Bruxelles-National (EBBR), et ce avec effet au 15 décembre 2010.

Le 9 décembre 2010";

Considérant que le recours à la procédure d'extrême urgence n'est pas contesté;

Considérant, quant à la nature de l'acte attaqué, que le Conseil d'État se réfère à son arrêt n° 208.022 du 8 octobre 2010;

Considérant que la partie adverse soutient, à propos du risque de préjudice grave difficilement réparable, que la présente affaire se distingue de celle qui a été jugée par l'arrêt n° 208.022 précité; qu'elle expose ce qui suit :

" ... il doit être précisé que c'est le requérant lui-même qui a organisé à (sic) une publicité intensive de son "affaire" – semble-t-il en préparation de ses recours en extrême urgence devant le Conseil d'État. En effet, par mail, il a diffusé les pièces de la procédure à la guilde des contrôleurs qui a adressé des courriels à l'ensemble des membres du personnel de Belgocontrol pour les informer des mesures prises à l'égard du requérant et critiquer ouvertement les supérieurs hiérarchiques (pièce n° 11 du dossier administratif). Il est incontestable que le requérant contribue ainsi à la création d'un climat de tension au sein des services de Belgocontrol à l'aéroport de Charleroi et, dans une mesure importante, au soi-disant préjudice moral qu'implique la décision de mutation prise à son égard.

Ainsi, le dommage moral dont se prévaut le requérant, s'il y en a un, a été dans une large mesure amplifié par ce dernier.";

Considérant que les courriels dont se prévaut la partie adverse sont antérieurs à la décision attaquée; que le fait que le requérant ait divulgué ce qui lui était reproché et sa défense n'est pas pertinent en ce qui concerne le préjudice causé par l'acte attaqué lui-même; que, sur ce point, il n'est pas exact de prétendre que la présente affaire se distinguerait de l'affaire jugée par l'arrêt n° 208.022 précité;

Considérant que le requérant prend notamment un moyen, le quatrième de la requête, de la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs ainsi que du principe du raisonnable et du fair-play; que le moyen est subdivisé en neuf branches; que, dans la deuxième branche du moyen, il fait valoir que c'est à tort qu'il lui est reproché d'avoir tardivement désigné des coaches AMS dès lors que le Manager s'était adressé directement à trois personnes afin de savoir si elles étaient d'accord pour s'acquitter de cette tâche, ce courriel ne lui étant communiqué qu'en copie sans qu'il lui soit enjoint de procéder d'office à la désignation des coaches; qu'il souligne également qu'il est incohérent de lui reprocher d'avoir tardé à agir – la situation étant réglée dans les autres aéroports régionaux dès le 15 août 2010 – alors que le courriel reçu en copie datait du 16 août 2010; que, dans une cinquième branche, le requérant fait valoir que l'on ne peut raisonnablement lui reprocher de n'avoir pas rédigé une "Note to Controllers" pour les informer d'une restriction de l'utilisation de la piste 07 dès lors que cette décision n'était pas officielle, faute de publication par le SPW; qu'il ajoute que la procédure n'étant claire ni pour les contrôleurs ni pour les pilotes, l'information de ceux-ci n'aurait pu être précisée par une note aux contrôleurs; que, dans la sixième branche du moyen, le requérant conteste le reproche selon lequel les accords avec l'aéroport ne sont pas respectés, même s'ils ont été établis via une analyse de risques, déterminés par l'autorité aéroportuaire et Belgocontrol, concernant des "postes éloignés" et les Low Visibility Operations; qu'il estime que si les procédures n'étaient pas scrupuleusement respectées, c'était en raison d'une mauvaise publication dans l'AIP, interprétable par les pilotes; qu'il ajoute ne s'être jamais écarté des procédures standard mais a suggéré une modification de la publication afin qu'elle ne soit plus susceptible d'interprétations divergentes; que, dans la neuvième branche du moyen, le requérant précise, quant à son absence alléguée à l'audit du 8 juin 2010, avoir signalé sa présence dans la tour de contrôle mais que les autorités aéroportuaires n'ont pas cherché à le joindre pour le prier de se rendre au lieu où se tenait l'audit;

Considérant quant à la deuxième branche, que la partie adverse rappelle la teneur de l'acte attaqué et fait valoir que l'argumentation du requérant selon laquelle il n'aurait pas été responsable d'assurer le suivi de la désignation des coaches AMS n'est pas fondée; qu'elle souligne qu'en raison du profil de la fonction de Supervisor de

l'unité EBCI, il appartenait au requérant de veiller à la désignation, dans les temps requis, des coaches parmi les membres du personnel qui se trouvent sous ses ordres; qu'elle soutient que la copie du courriel adressé par le Manager ATS Régions aux agents ayant les titres requis ne dispensait pas le requérant d'exécuter sa mission normale de suivi et de supervision et que celui-ci ne pouvait présumer que le management allait désigner d'office les coaches sans respecter ses prérogatives; qu'en ce qui concerne la cinquième branche, la partie adverse observe que la carte des pistes et des taxilanes est régulièrement publiée aux AIP avec les signaux et les positions d'attente et que les procédures à mettre en œuvre par les contrôleurs sont décrites par le "Manual Low Visibility Operations" de EBCI; qu'elle estime peu vraisemblable l'affirmation du requérant selon laquelle l'ordre d'adresser une note aux contrôleurs ne lui a pas été donné, faute d'écrit, dès lors qu'il a fait valoir lors de son audition qu'il appartenait au SPW et non à Belgocontrol de régler le problème; qu'elle ajoute que "les choses sont entrées dans l'ordre suite à l'intervention téléphonique de M^{me} Devestel auprès des contrôleurs de EBCI"; qu'à propos de la sixième branche, la partie adverse estime que l'acte attaqué indique clairement les reproches faits au requérant, à savoir n'avoir pas respecté ou fait respecter par les contrôleurs aériens les accords intervenus entre Belgocontrol et les autorités aéroportuaires concernant les opérations en cas de visibilité réduite et les postes éloignés; qu'à propos de la neuvième branche, la partie adverse relève que, contrairement à ce qu'allègue le requérant, il n'appartient pas aux participants à l'audit ou à Madame DEVESTEL de chercher à le joindre et de le convier expressément à la réunion d'audit de la DGTA du 8 juin 2010;

Considérant, sur la deuxième branche du moyen, que l'exposé théorique des responsabilités du requérant, tel qu'il figure dans la note d'observations de la partie adverse, ne constitue pas une réponse adéquate; qu'en effet, il y a lieu d'analyser le courriel envoyé le 16 août 2010 par Peggy DEVESTEL, Manager ATS Régions; que celui-ci se présente comme suit :

" To : Pierre Libiouille, Pascal Namur, Jean-François De Coster
Cc : Pierre Flandre, Christian Lenain, Tom Snyers
(...)
Je vous adresse pour demander si vous voulez être coaches pour la nouvelle application de AMS.
(...)
Je vous demande si vous voulez s'engager pour ce project.
J'espère du volontaires pour un project très important !
Si vous avez encore des questions, n'hésite pas de me contacter" (sic);

que le dossier administratif ne permet pas de savoir quelle a été la réaction des personnes sollicitées; que rien n'indique que le requérant en aurait été informé; qu'il est déraisonnable de soutenir que celui-ci aurait dû prendre l'initiative de désigner d'office les coaches, dès lors que le Manager ATS Régions s'était placé en première ligne pour gérer ce dossier; qu'en sa deuxième branche, le moyen est sérieux; que, sur

la cinquième branche, ni l'acte attaqué, ni la note d'observations, n'expliquent quand et comment le requérant aurait été chargé par P. DEVESTEL de rédiger une note aux contrôleurs relative aux procédures à respecter; que le dossier administratif n'apporte aucune indication à ce sujet; que le requérant se réfère au procès-verbal de la réunion de Safety Management Service du 1^{er} septembre 2010, sans être contredit par la partie adverse; que ce procès-verbal est muet sur la question litigieuse; qu'en cette branche, le moyen est sérieux; qu'en ce qui concerne la sixième branche, le grief formulé à l'égard du requérant n'est, prima facie, pas étayé à suffisance; qu'à cet égard, le moyen est sérieux; qu'en ce qui concerne la neuvième branche, la partie adverse est en défaut de réfuter l'argumentation du requérant, présentée lors de son audition; qu'en sa neuvième branche, le moyen est sérieux;

Considérant qu'il ressort de l'acte attaqué que la partie adverse a tenu compte de l'ensemble des éléments retenus à charge du requérant pour prendre sa décision; que dès lors que plusieurs griefs retenus ne peuvent être admis à ce stade de la procédure, il y a lieu de considérer que le recours est sérieux;

Considérant que les conditions prévues par l'article 17, § 2, alinéa 1^{er}, des lois coordonnées sur le Conseil d'État pour que la suspension de l'exécution de l'acte attaqué puisse être ordonnée sont réunies,

D É C I D E :

Article 1^{er}.

Est suspendue l'exécution de la décision du 9 décembre 2010 prise par le comité de direction de Belgocontrol imposant à Christian LENAIN une mutation à la Unit APP à Bruxelles.

Article 2.

L'exécution immédiate du présent arrêt est ordonnée.

Article 3.

Conformément à l'article 3, § 1^{er}, alinéa 2, de l'arrêté royal du 5 décembre 1991 déterminant la procédure en référé devant le Conseil d'État, le présent arrêt sera notifié par télécopieur.

Article 4.

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la VIII^e chambre, le vingt-quatre décembre deux mille dix par :

M. GEUS,	président de chambre,
M ^{me} VAN HOVE,	greffier.

Le Greffier,

Le Président,

Fl. VAN HOVE.

J.-Cl. GEUS.