

# CONSEIL D'ÉTAT, SECTION DU CONTENTIEUX ADMINISTRATIF

## ARRÊT

n° 210.494 du 18 janvier 2011

A.198.622/XV-1407

En cause :

**RASKIN** Serge,

ayant élu domicile chez  
Me H. FRANSENS, avocat,  
boulevard Audent 15  
6000 Charleroi,

contre :

**l'État belge**, représenté par:

1. le secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au Premier ministre,
2. le directeur général de la Direction générale Transport aérien du Service public fédéral Mobilité et Transports,

ayant élu domicile chez  
Mes B. VAN HYFTE et J. VANDEN EYNDE, avocats,  
avenue de la Toison d'Or 77  
1060 Bruxelles.

---

### LE CONSEIL D'ÉTAT, XV<sup>e</sup> CHAMBRE SIÉGEANT EN RÉFÉRÉ,

Vu la requête introduite le 27 décembre 2010 par Serge RASKIN selon la procédure d'extrême urgence, en ce qu'elle tend à la suspension de l'exécution de la décision prise le 20 décembre 2010 par le directeur général de la Direction générale Transport aérien, révoquant son autorisation d'examineur délivrée le 23 septembre 2009 et suspendant provisoirement sa qualification FI(A);

Vu l'arrêt n° 210.168 du 29 décembre 2010, rendu sans que la partie adverse se soit défendue, par lequel l'exécution de la décision attaquée est suspendue provisoirement et l'affaire est fixée à l'audience publique de la XV<sup>e</sup> chambre, siégeant en référé, du 11 janvier 2011 à 14 heures 30;

Vu la notification de l'arrêt aux parties;

Vu le dossier administratif;

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

Entendu, en leurs observations, Me H. FRANSENS, avocat, comparaisant pour la partie requérante, et Me L. DELMOTTE *loco* Mes B. VAN HYFTE et J. VANDEN EYNDE, avocat, comparaisant pour la partie adverse;

Entendu, en son avis conforme, M. L. JANS, auditeur au Conseil d'État;

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

Considérant que les faits utiles à l'examen du recours se présentent comme suit:

Le requérant est agent du Service public fédéral Mobilité et Transports, Direction générale Transport aérien, en qualité de pilote de ligne depuis 1998. Il dispose d'une qualification d'instructeur de vol avion FI(A) et d'une autorisation d'examineur de vol avion FE(A).

Le 28 octobre 2010, le requérant accompagne M. Yves Michel lors d'un vol au départ de Charleroi. Lors de ce vol, des propos ont été échangés avec la tour de contrôle, qui ont été retranscrits comme suit:

|            |       |                                                                                               |
|------------|-------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| « 12:52:28 | TWR   | Charleroi Tour stand by                                                                       |
| 12:52:42   | TWR   | Oui Charleroi Tour                                                                            |
| 12:52:44   | OOLDJ | Oui bonjour                                                                                   |
|            | TWR   | Bonjour                                                                                       |
| 12:52:45   | OOLDJ | Ce sont les pilotes du Oscar Oscar Deltaaa Juliet                                             |
| 12:52:49   | TWR   | Ah oui Lima Delta Juliet, ben écouter on va vous tirer les bretelles. Vous en avez au moins ? |
| 12:52:54   | OOLDJ | Heu                                                                                           |
| 12:52:55   | TWR   | Non ?                                                                                         |
| 12:52:56   | OOLDJ | On a décollé sans autorisation,..(unreadable)                                                 |
| 12:52:57   | TWR   | Y'a pas eu qu'ça y'a pas eu qu'ça                                                             |
|            |       | Ça on vous a fait la remarque sur la fréquence                                                |
|            |       | Bon ya eu déjà l'histoire du taxi où vous étiez sur la mauvaise ligne.....oui-non             |
| 12:53:08   | OOLDJ | Euh                                                                                           |
| 12:53:08   | TWR   | Vous vous souvenez ?                                                                          |
| 12:53:09   | OOLDJ | Euh oui                                                                                       |
| 12:53:09   | TWR   | Vous suiviez le bord du taxi plutôt que de suivre la la ligne centrale.                       |
|            |       | Donc bon, p'te remarque.                                                                      |

|          |        |                                                                                                                                                                                                          |
|----------|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|          |        | <i>La take off clearance faut savoir qu'on attendait le le contrôleur en... en action attendait euh pour les wake turbulence</i>                                                                         |
| 12:53:23 | OOLDJ  | <i>Hum hum</i>                                                                                                                                                                                           |
| 12:53:24 | TWR    | <i>Donc ça aurait pu être dangereux pour vous</i>                                                                                                                                                        |
| 12:53:25 | OOLDJ  | <i>Exact</i>                                                                                                                                                                                             |
| 12:53:26 | TWR    | <i>Ch'sais pas est-ce que vous marchiez au chrono à ce moment là ? vous avez... chronométré le départ du précédent ?</i>                                                                                 |
| 12:53:31 | OOLDJ  | <i>Euh non</i>                                                                                                                                                                                           |
| 12:53:32 | TWR    | <i>Ok. Donc euh faites très attention quand même, c'est pour ça qu'on vous avait mis en attente line up and wait... ensuite vous avez demandé de quitter la fréquence</i>                                |
| 12:53:43 | OOLDJ  | <i>Oui</i>                                                                                                                                                                                               |
| 12:53:43 | TWR    | <i>Et quand vous avez quitté la fréquence vous faisiez plusieurs trois cent soixante a un mile à l'intérieur de la CTR... c'est ça qui a décidé de vous faire rappeler pour euh... pour vous dire ça</i> |
| 12:53:56 | OQLDJ  | <i>Ah zut oui</i>                                                                                                                                                                                        |
| 12:53:58 | TWR    | <i>D'accord ?</i>                                                                                                                                                                                        |
| 12:53:58 | OOLDJ  | <i>Oui parce que là on était on pensait qu'on était dehors</i>                                                                                                                                           |
| 12:54:00 | TWR    | <i>Non non vous étiez dedans à plusieurs trois cent soixante du côté de... sud d'Anderlues là</i>                                                                                                        |
| 12:54:04 | OOLDJ  | <i>Oui c'est ça</i>                                                                                                                                                                                      |
| 12:54:05 | TWR    | <i>J'sais pas très bien</i>                                                                                                                                                                              |
|          |        | <i>Donc...voilà</i>                                                                                                                                                                                      |
| 12:54:07 | OOLDJ  | <i>On pensait qu'on s'était suffisamment éloigné pour ne plus être dedans</i>                                                                                                                            |
| 12:54:10 | TWR    | <i>Non non non non non,</i>                                                                                                                                                                              |
|          |        | <i>Donc faites attention.... D'accord ?</i>                                                                                                                                                              |
| 12:54:13 | OOLDJ  | <i>Ouai ouai</i>                                                                                                                                                                                         |
| 12:54:14 | TWR    | <i>Ça s'arrête là, bon be.. hein fallait.. fallait qu'on vous passe le message quoi</i>                                                                                                                  |
| 12:54:19 | OOLDJH | <i>Ouai ouai</i>                                                                                                                                                                                         |
| 12:54:20 | TWR    | <i>Ok ?</i>                                                                                                                                                                                              |
| 12:54:20 | OOLDJ  | <i>Desolé on...(unreadable)... faire attention la prochaine fois d'aller un peu plus loin.</i>                                                                                                           |
| 12:54:23 | TWR    | <i>Ok</i>                                                                                                                                                                                                |
|          | OOLD   | <i>et de de ne...</i>                                                                                                                                                                                    |
| 12:54:23 | TWR    | <i>Ça va... ok ça va.. allez... pas de problème, une bonne après-midi</i>                                                                                                                                |
| 12:54:27 | OOLDJ  | <i>Merci également</i>                                                                                                                                                                                   |
| 12:54:28 | TWR    | <i>Allez à bientôt merci au revoir».</i>                                                                                                                                                                 |

Il en ressort que l'avion à bord duquel se trouvait le requérant n'a pas suivi la ligne centrale du taxiway, puis qu'il a décollé sans avoir obtenu l'autorisation nécessaire de la tour de contrôle et qu'il a effectué plusieurs virages à 360° à l'intérieur de la zone de contrôle de Charleroi. Aucun rapport n'a été établi au sujet de ces incidents par le contrôle aérien de l'aéroport de Charleroi.

Dans des circonstances que le dossier n'indique pas (selon le requérant, non contredit sur ce point, ce serait sur dénonciation d'un instructeur d'une école concurrente qui était présent sur la fréquence radiotéléphonique) Belgocontrol a

adressé cette transcription au SPF Mobilité et Transports le 3 décembre. Le 20, le directeur général de la Direction générale Transport aérien a pris la décision qui fait l'objet du présent recours. Cette décision, contenue dans une lettre adressée au requérant, est rédigée comme suit:

«Le 28 octobre 2010 un incident s'est déroulé à EBCI avec l'avion OO-LDJ: la ligne centrale du taxiway n'a pas été suivie, le décollage s'est effectué sans autorisation de la tour de contrôle et après avoir quitté la fréquence plusieurs virages de 360° ont été effectués à l'intérieur du CTR.

Le pilote commandant de bord était Monsieur Yves Michel. Il a reconnu les faits et en assume la responsabilité. Vous étiez également à bord de l'avion et, bien qu'étant instructeur, vous n'êtes pas intervenu pour prévenir ces infractions qui auraient pu conduire à un accident.

Un premier examen de votre carnet de vol a ensuite dévoilé des anomalies et négligences graves dont certaines pourraient être considérées comme frauduleuses.

- Il s'avère que les heures de vol que vous inscrivez ne répondent souvent pas à la réalité. Vous avez en effet inscrit des heures de vol en qualité de commandant de bord bien qu'en réalité elles ont été effectuées par d'autres pilotes. Je cite des vols effectués par Mr Rottenberg le 24/10/2010 et Monsieur Ben Kacem du 13/9 au 23/9/2010. Ceci constitue une infraction à l'article 25 de l'AR du 4 mars 2008 réglementant les licences civiles de pilote d'avions qui stipule que seuls les vols effectués en qualité de pilote seront inscrits dans le carnet.

- Vous inscrivez des vols d'instruction IFR avec des élèves les 19, 20, 21 et 30/6/2009 (avec l'avion OO-VIP qui n'est pas certifié IFR), le 26/7/2009 et les 22 et 29/10/2009 alors que vous n'avez pas le privilège d'instructeur IFR. Ceci constitue une infraction à l'article 4 § 1<sup>er</sup> de l'AR précité qui stipule que le titulaire d'une licence ou d'une qualification ne peut exercer d'autres privilèges que ceux afférents à cette licence ou qualification. En outre, le règlement prévoit également que toute instruction IFR doit se faire au sein d'un FTO approuvé à cet effet.

De la part d'un examinateur qui, par sa fonction au sein de la DGTA, représente en plus l'autorité aéronautique belge vers l'extérieur, telle négligence est inacceptable. Elle nuit également à la réputation que notre SPF s'efforce de construire et maintenir dans le monde de l'aviation civile belge. Pour ce motif je révoque dès à présent votre autorisation d'examineur FE(A) 0232 délivrée le 23/9/2009. Veuillez remettre sans délais votre autorisation d'examineur au Service Licences.

Je demande à l'Inspection d'examiner vos carnets de vol comportant l'expérience inscrite depuis début 2009. En attendant le résultat de cette enquête et sur base de l'article 38 § 2, 2° de l'AR du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne, je suspends provisoirement la qualification FI(A). Veuillez remettre votre licence de pilote n° B102087 au Service Licences afin d'y faire supprimer la qualification FI(A).

Je vous informe enfin que vous pouvez, dans un délai de 15 jours à partir d'aujourd'hui, m'envoyer par écrit vos arguments, explications ou autres documents à faire valoir à titre de droits à la défense.

(...)).».

Considérant que la partie adverse conteste la recevabilité du recours en tant qu'il est introduit selon la procédure d'extrême urgence, au motif que le requérant a attendu sept jours avant d'introduire la requête;

Considérant qu'un délai de sept jours entre la notification de l'acte attaqué et l'introduction de la demande de suspension d'extrême urgence témoigne d'une diligence normale pour former un tel recours; que l'exception n'est pas fondée;

Considérant que la partie adverse conteste qu'il y ait urgence à suspendre l'exécution de l'acte attaqué et que celle-ci risque de causer un préjudice grave difficilement réparable; qu'elle fait valoir:

- que la décision attaquée ne prive pas le requérant de sa licence de pilote, mais seulement de son autorisation de pilote-examineur et de sa qualification d'instructeur, de sorte qu'il n'est pas interdit de vol et qu'il peut poursuivre ses activités de pilote, dont il n'établit pas l'importance qu'elles revêtent dans son chef;
- que l'atteinte alléguée à l'honneur et la crédibilité du requérant serait adéquatement réparée par un arrêt d'annulation;
- que la décision attaquée ne lui cause pas de perte de revenus;

Considérant que, comme l'a judicieusement relevé l'arrêt n° 210.168, la révocation d'une autorisation d'examineur de vol cumulée à une suspension de la qualification d'instructeur de vol est une sanction radicale et exceptionnelle; que les conditions dans lesquelles cette sanction est intervenue, à la suite apparemment d'une protestation d'un autre instructeur, risquent de jeter la suspicion sur la personne du requérant et de susciter une réaction de méfiance dans un milieu professionnel très fermé, compte tenu du nombre restreint d'examineurs de vol et d'instructeurs pratiquant en Belgique, et, par là, de causer au requérant un préjudice moral qui ne paraît pas susceptible d'être réparé adéquatement par un éventuel arrêt d'annulation; qu'il en va d'autant plus ainsi que parmi les conditions réglementaires qui permettent au ministre ou à son délégué de justifier le retrait d'une licence figure «la négligence dans les fonctions»; que tant l'imminence du risque que son caractère grave et difficilement réparable sont établis;

Considérant que le requérant prend un premier moyen de «la violation du principe de bonne administration, du principe de légitime confiance, du principe général de droit *audi alteram partem*, du principe général du respect des droits de la défense»; qu'il reproche en substance à la partie adverse d'avoir pris la décision attaquée sans l'entendre au préalable; qu'il estime qu'il incombait à la partie adverse de l'avertir des faits qui lui étaient reprochés, de lui permettre de consulter le dossier administratif, de l'informer des mesures envisagées et de procéder à son audition avant toute prise de décision;

Considérant que la partie adverse répond en substance que le principe *audi alteram partem* ne s'applique pas lorsque la mesure est prise en fonction de faits qui sont établis sur la base d'une simple constatation directe ou lorsque l'intérêt général exige une décision rapide, ce qui est le cas en l'espèce compte tenu de la gravité extrême des infractions commises, sans aucune intervention du requérant; qu'elle observe que le fait que le requérant n'était pas commandant de bord lors du vol du 28 octobre 2010 lui est connu et est mentionné dans la décision attaquée, mais qu'il n'en demeure pas moins que le requérant n'est pas intervenu pour empêcher la commission de plusieurs infractions gravissimes et successives, qui auraient pu déboucher sur des accidents, alors qu'il ne pouvait les ignorer, les faits s'étant déroulés dans un appareil biplace; qu'elle estime que la gravité des infractions relevées, et surtout le fait qu'elles ont été commises par le requérant, qui est d'abord et avant tout fonctionnaire au sein de la DGTA, justifie qu'elle ait estimé devoir prendre une décision immédiate sans entendre préalablement le requérant, lui laissant cependant la possibilité de faire valoir ses arguments par écrit dans les quinze jours de la décision; qu'elle expose qu'il n'est pas envisageable que le requérant, qui a laissé se produire ces infractions graves qui auraient pu conduire à une issue fatale, puisse continuer à faire passer des examens, ou à donner des cours de vol, et que l'on ne voit pas ce qu'une audition préalable aurait pu apporter comme précision utile à l'appréciation des faits, qui ne sont pas contestés en ce qui concerne la présence du requérant dans l'avion en date du 28 octobre 2010;

Considérant que les faits à l'origine de l'acte attaqué se sont produits le 28 octobre; que la partie adverse en a été informée le 3 décembre; que la décision attaquée a été prise le 20 décembre, soit dix-sept jours plus tard, et cinquante jours après les faits; que ces délais démentent l'allégation de la partie adverse selon laquelle l'intérêt général aurait exigé une décision à ce point rapide qu'il n'aurait pas été possible de donner au requérant la possibilité de s'expliquer; qu'une telle audition aurait pu permettre de donner des précisions au sujet des faits, notamment quant à la gravité des infractions, quant aux risques encourus et quant au rôle du requérant, précisions dont il ne peut être présumé qu'elles auraient été dépourvues de pertinence en vue d'apprécier la mesure à prendre;

Considérant que le moyen est sérieux;

Considérant que le requérant prend un second moyen de «la violation des articles 2 et 3 de la loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation formelle des actes administratifs, du principe de légitime confiance, de l'erreur manifeste d'appréciation, de la violation de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne (plus particulièrement en son article 38) et de l'arrêté royal du 4 mars 2008

réglémentant les licences civiles des pilotes d'avion (plus particulièrement en ses articles 4 et 25)»;

qu'en ce qui concerne la révocation de son autorisation d'examineur, il souligne que la décision attaquée ne précise pas la base juridique sur laquelle elle s'appuie, et soutient que seul l'article 38, § 3, de l'arrêté royal du 15 mars 1954 permet au délégué du ministre de retirer, suspendre ou restreindre une licence, qualification, autorisation ou approbation qu'il a délivrée, et uniquement dans l'hypothèse où il est établi que le titulaire n'a pas satisfait ou ne satisfait plus aux conditions de son octroi; qu'en l'espèce, le requérant fait valoir qu'il n'est nullement démontré qu'il ne satisferait plus aux conditions précitées et qu'il est manifeste que la partie adverse ne pouvait révoquer l'autorisation d'examineur sur base du seul motif que le requérant aurait commis une négligence dans la tenue de son carnet de vol, qui serait susceptible de nuire à la réputation du SPF;

qu'en ce qui concerne la suspension provisoire de sa qualification d'examineur de vol, le requérant fait valoir que la motivation de l'acte attaqué est lacunaire en droit et viole l'article 38, § 2, 2°, de l'arrêté précité, en ce que cet article permet uniquement de retirer une licence de pilote ou de restreindre la portée de celle-ci; qu'en tout état de cause, le requérant soutient que l'article 38 dans son ensemble ne vise que des hypothèses graves et qu'en l'espèce, il y a lieu de s'interroger quant à la gravité des «négligences» vantées par la partie adverse;

Considérant que la partie adverse analyse le moyen comme comportant trois branches;

qu'en ce qui concerne l'absence de mention de la base juridique en vertu de laquelle elle a révoqué l'autorisation d'examineur (première branche), elle observe que le requérant relève lui-même que l'article 38, § 2, de l'arrêté royal du 15 mars 1954 permet de retirer ou suspendre la licence d'un pilote, ou d'en restreindre la portée «en cas de négligence dans les fonctions dont la licence permet l'exercice», et que le paragraphe 3 du même article permet de retirer, suspendre ou restreindre une licence ou une autorisation lorsqu'il est établi que le titulaire ne satisfait plus aux conditions de son octroi; qu'elle indique qu'une qualification d'instructeur étant inscrite dans la licence, elle peut être retirée ou suspendue de manière individuelle sans que la licence elle-même ne le soit;

qu'en ce qui concerne la gravité des infractions commises (deuxième branche), elle relève que l'article 38 de l'arrêté royal du 15 mars 1954 ne contient aucune mention du caractère grave des négligences qui peuvent conduire aux mesures prévues, que la décision attaquée indique clairement que les faits ayant justifié la décision sont graves, cette gravité étant exacerbée par les qualités du requérant, qui, en plus d'être pilote, est fonctionnaire de la DGTA, instructeur et examineur; qu'elle estime que les circonstances de la cause, bien que minimisées

par le requérant, sont claires: présent dans le cockpit aux côtés du pilote, il n'a pas réagi face à la commission de plusieurs infractions graves, à savoir décoller sans l'autorisation de la tour de contrôle, quitter la fréquence, et effectuer plusieurs virages à 360° dans une zone où cela est interdit; qu'elle ajoute qu'un premier examen de son carnet de vol a révélé des irrégularités, et conclut que la mesure attaquée est adéquate, compte tenu de la gravité des faits;

qu'en ce qui concerne la motivation (troisième branche), elle soutient que les faits ayant donné lieu à la décision attaquée sont exposés de manière limpide, et ne sont pas contestés sérieusement par le requérant, qui ne nie pas sa présence aux côtés du pilote de l'appareil qui était aux commandes le 28 octobre 2010, ni son inaction totale; qu'elle précise que l'échange radiophonique entre la tour de contrôle ne laisse aucun doute sur la manière dont les faits se sont déroulés, par ailleurs reconnus par le pilote:

- l'avion a décollé sans autorisation, le requérant affirmant cependant que la distance qui le séparait de l'avion qui le précédait était «confortable», alors qu'une telle dispense n'est pas prévue dans la réglementation,

- la ligne centrale du *taxiway* n'a pas été suivie, ce que le requérant justifie par un usage qui est contraire au règlement et qui n'est pas prouvé,

- des virages répétés ont été effectués dans la zone interdite, ce dont le requérant ne dit mot, et affirmer qu'il ne s'agirait que de négligences bénignes démontrerait dans son chef une incompétence manifeste;

qu'elle ajoute que la décision attaquée indique explicitement, après avoir listé les faits, que le requérant était à bord de l'avion et, bien qu'étant instructeur et fonctionnaire de la DGTA (même s'il n'était pas présent en ces qualités), il n'est pas intervenu pour prévenir ces infractions, dont elle précise pour autant que de besoin qu'elles auraient pu conduire à un accident aux conséquences gravissimes, voire fatales; qu'elle indique également que la décision attaquée procède à l'énumération des irrégularités observées au terme d'un premier examen du carnet de vol du requérant, et expose en quoi ces irrégularités sont graves;

Considérant d'une part que s'il n'est pas contesté que des infractions ont été commises par l'appareil à bord duquel se trouvait le requérant le 28 octobre 2010, il ressort du dossier que les contrôleurs aériens de Charleroi ne les ont pas considérées comme graves: ils n'ont pas établi de rapport à ce sujet, et dans la conversation avec le pilote de l'appareil en infraction, ils ont adressé leurs reproches en usant d'expressions familières mêlées de traits d'esprit («on va vous tirer les bretelles. Vous en avez au moins ?») qui n'auraient pas eu leur place si la situation avait vraiment été périlleuse, puis ils ont tenu des propos dont il ressort qu'ils estimaient que les observations qu'ils venaient de faire suffisaient et qu'aucune sanction ne s'indiquait («Donc faites attention.... D'accord ? - Ouai ouai. - Ça s'arrête

là, bon ... fallait qu'on vous passe le message quoi», et, quand le pilote bafouille des excuses, «Ça va... ok ça va... allez... pas de problème, une bonne après-midi»); que la qualification de «gravissimes et successives» que la partie adverse donne aux infractions commises ne correspond manifestement pas à l'appréciation qu'ont portée les agents qui les ont constatées et qui ont alerté le pilote de l'appareil pour y mettre fin; que le fait d'avoir suivi «le bord du taxi plutôt que de suivre la ligne centrale», n'a appelé de la part des contrôleurs qu'une «p'te remarque», qui témoigne de ce qu'ils regardaient l'infraction comme bénigne;

Considérant d'autre part que l'article 38, § 2, de l'arrêté royal du 15 mars 1954 réglementant la navigation aérienne permet au ministre chargé de l'administration de l'aéronautique ou à son délégué de retirer une licence ou d'en restreindre la portée «soit à titre définitif, soit pour la durée qu'il détermine, en cas de négligence dans les fonctions dont la licence permet l'exercice»; que le requérant n'exerçait le 28 octobre 2010, ni la fonction d'instructeur, ni celle d'examineur; que l'appareil qui a commis des infractions ce jour-là avait pour commandant de bord un sieur Yves Michel; que s'il est vrai que le requérant était à bord, il n'exerçait aucune des fonctions dont les licences que l'acte attaqué lui retire permettent l'exercice;

Considérant que les irrégularités relatives à la tenue du carnet de vol du requérant ont trait à des vols vers la Tunisie, au sujet desquels le requérant donne à l'audience des explications dont le Conseil d'État, qui n'est pas expert en navigation aérienne, n'est pas en mesure d'apprécier la pertinence, mais qui, *prima facie*, ne paraissent pas dépourvues de vraisemblance;

Considérant que le moyen est sérieux;

Considérant que les conditions requises pour que le Conseil d'État puisse suspendre l'exécution de l'acte attaqué sont remplies; qu'il y a lieu de confirmer la suspension ordonnée par l'arrêt n° 210.168 du 29 décembre 2010,

## **D É C I D E :**

### **Article 1<sup>er</sup>.**

La suspension ordonnée par l'arrêt n° 210.168 du 29 décembre 2010 est confirmée.

### **Article 2.**

Les dépens sont réservés.

Ainsi prononcé à Bruxelles, en audience publique de la XV<sup>e</sup> chambre siégeant en référé, le dix-huit janvier deux mille onze, par :

|    |                   |                       |
|----|-------------------|-----------------------|
| M. | M. LEROY,         | président de chambre, |
| M. | J. VANHAEVERBEEK, | conseiller d'État,    |
| M. | I. KOVALOVSKY,    | conseiller d'État,    |
| M. | R. GHODS,         | greffier assumé.      |

Le Greffier assumé,

Le Président,

R. GHODS

M. LEROY