

**Commission de recours pour le droit
d'accès à l'information en matière
d'environnement.**

Séance du 11 décembre 2006

RECOURS N°332

En cause de : l'ASBL – NET SKY
Rue Joseph Martin, 12
4450 JURELLE
Requérante,

Contre : le Ministre du Logement, des Transports et
du Développement territorial
Rue d'Harscamp, 22
NAMUR
Partie adverse.

Vu le recours introduit le 4 octobre 2006 par l'A.S.B.L. NET SKY contre le refus du Ministre du Logement, des Transports et du Développement territorial de lui transmettre des informations "relatives à ses compétences ministérielles liées à Liège-Airport";

Vu l'accusé de réception de la requête du 10 octobre 2006 ;

Vu la notification de la requête du 10 octobre 2006 ;

Vu la décision du 26 octobre 2006 prolongeant le délai pour statuer ;

Considérant que par courrier du 23 août 2006, la requérante a demandé à la partie adverse de répondre à 36 questions relatives à ses compétences ministérielles liées à Liège-Airport; que le requérant reproche à la partie adverse soit de n'avoir répondu que partiellement, soit de n'avoir pas répondu, soit d'avoir refusé de manière injustifiée de répondre à ses demandes;

Considérant qu'il y a lieu de reprendre systématiquement les questions posées pour lesquelles la requérante s'estime insatisfaite par les réponses de la partie adverse et de vérifier si la partie adverse a respecté le prescrit de la réglementation sur le droit d'accès à l'information en matière d'environnement :

Questions 1 à 4.

1. *Quel est le type de glycol utilisé pour dégivrer les avions sur le site de Liège-Airport ?*
2. *Quel est le type de tout autre dégivrant utilisé pour les avions sur le site de Liège-Airport ?*
3. *Les produits utilisés sont-ils ou non biodégradables ?*

Si ce type de questions portent bien sur des données environnementales, encore faut-il que la partie adverse puisse transmettre ces informations. A cet égard, n'étant pas exploitante de l'aéroport et ne disposant donc pas de ces informations, c'est à juste titre que, conformément à l'article D.17 § 2, alinéa 2, celle-ci a invité la requérante à prendre contact auprès des responsables de la SAB dont elle a communiqué les coordonnées; il convient par ailleurs d'observer que le permis d'environnement délivré à la SAB le 25 août 2005 n'impose pas et n'interdit pas de produits déterminés, outre que la partie adverse n'est pas l'auteur de celui-ci.

"4. Quelles sont les mesures prises par la Région wallonne pour traiter les eaux usées de Liège-Airport ?"

La partie adverse n'a réservé aucune réponse à la requérante à cette question. Dans sa note à la Commission, elle indique qu'il y a lieu de se référer au permis d'environnement précité et au permis d'urbanisme relatif à l'allongement de la piste de l'aéroport de Liège-Bierset, délivré à la S.R.W.T. le 13 septembre 2006 et qu'aucune copie de ces permis n'a été sollicitée par la requérante.

Une telle réponse est insatisfaisante. Il appartenait à la partie adverse de transmettre une copie du permis d'urbanisme si celui-ci contenait des informations quant au traitement des eaux usées. Par ailleurs, en vertu de l'article D.18, § 1er, a. du Livre 1^{er} du Code de l'environnement, "lorsque l'autorité publique sait que l'information est détenue par une autre autorité publique ou pour son compte, elle transmet dès que possible la demande à cette autre autorité et en informe le demandeur ou lui indique auprès de quelle autorité celui-ci pourra obtenir l'information demandée". Il incombait dès lors à tout le moins d'indiquer à la requérante que ces informations pouvaient être demandées au ministre ayant l'Environnement dans ses attributions. Il y a lieu en effet de constater que le permis d'environnement déjà cité contient à cet égard de nombreuses mesures relatives au traitement des eaux usées.

Questions 5 à 13.

5. Quelle est la version INM utilisée par la Région wallonne pour zoner le PDLT et le PEB
- 6 à 11. Comment la Région wallonne a-t-elle paramétré INM quant à la flotte de référence, quant à la trajectoire de référence, quant à la dispersion des vols au sein même de cette trajectoire, quant aux vents inversés, quant aux conditions atmosphériques, quant au relief ?
- 12 et 13. En conséquence, la requérante demande de lui communiquer :
 - "tous les fichiers "Echo Report" (établis par le logiciel INM après simulation)",

- "la cartographie des nuisances actuelles sur base des mesures effectuées au moyen de sonomètres fixes, comme stipulé par la directive 2002/49/CE";

La partie adverse a répondu longuement à la requérante aux questions 5 à 11 (page 3, point 1) et a transmis une note présentée au comité de concertation de l'aéroport de Liège-Bierset, qui reprend l'essentiel des données techniques prises en considération pour paramétrer le logiciel INM utilisé. Il en est ainsi des paramètres quant à la flotte de référence, la trajectoire de référence, la dispersion des vols et les conditions atmosphériques. Rien n'indique que ces données ne sont plus d'actualité, contrairement à ce que soutient la requérante, les zones du plan de développement à long terme (P.L.D.T.) et du plan d'exposition au bruit (P.E.B.) n'ayant pas été modifiées. Par contre, la commission n'a pas pu vérifier si, comme le soutient la partie adverse, les paramètres relatifs à l'inversion des sens de décollage et la prise en compte du relief ont bien été communiqués par la transmission des mémoires déposés par la Région wallonne dans le cadre du recours introduit par la requérante contre le décret du 29 avril 2004 modifiant l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 19873 relative à la lutte contre le bruit, ce que conteste la requérante dans son recours. Dès lors, il appartient à la partie adverse de communiquer à la requérante lesdits paramètres.

Concernant le fichier "Echos Reports", la partie adverse fait savoir que leur transmission nuirait au secret commercial de la Cellule d'Etude et de Développement en Ingénierie acoustique (CEDIA), laquelle lui a signalé s'opposer à cette communication. Ce fichier reprend l'ensemble des données introduites dans le logiciel INM dans le cadre de la simulation des zones du PLDT et du PEB (conditions météorologiques, nombre de mouvements pris en compte, type d'avisons, procédure de décollage et d'atterrissage, trajectoire théorique, moyenne des trajectoires dispersées, ...). La partie adverse expose que la CEDIA a été chargée de la délimitation des zones du PLDT et du PEB, que si les hypothèses de base servant à cette délimitation lui ont été communiquées par la partie adverse, par contre, le calcul des trajectoires moyennes dispersées a été effectué par ce centre avant l'encodage des points de référence dans le logiciel INM utilisé pour la délimitation de ces zones, que pour ce faire, la CEDIA a établi une méthodologie de calcul des trajectoires moyennes dispersées et que la mise au point d'un tel calcul requiert une expertise particulière, une connaissance approfondie et un temps de travail considérable. La partie adverse précise encore qu'"en ce qui concerne le point particulier des trajectoires moyennes dispersées, la communication de ce fichier serait de nature à permettre à toute personne qui serait en sa possession d'utiliser, sans contrôle de leur destination, les résultats finaux obtenus par l(a) CEDIA grâce à la méthodologie et les calculs mis au point par cette dernière et ainsi, de bénéficier du travail et de l'expertise d(e) la CEDIA afin de procéder à de nouvelles simulations".

De ces explications, il apparaît qu'en effet, la communication du fichier "Echos Reports" nuirait à la confidentialité des connaissances techniques développées par ce centre d'étude et porterait donc atteinte aux droits de propriété intellectuelle visés par l'article D.19, § 1^{er}, e. Dans la mesure où toutes les données autres que le calcul des trajectoires moyennes dispersées, ont été communiquées ou doivent l'être (voir supra), il ne paraît pas que l'intérêt public servi par la divulgation doive l'emporter sur l'intérêt servi par le refus de divulguer (article D.19, § 2, alinéa 1^{er}).

Par ailleurs, concernant la "cartographie des nuisances actuelles sur la base des mesures effectuées au moyen de sonomètres fixes" qui devrait être établie conformément à la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, la partie adverse répond à juste titre que la directive précitée qui impose l'établissement de cartes de bruit stratégiques et de plans d'action ne s'applique qu'aux grands aéroports, ce que n'est pas l'aéroport de Liège, compte tenu du nombre de mouvements enregistrés en 2005. Il ne peut à cet égard lui être reproché, comme le fait la requérante dans son recours, de ne pas lui transmettre le nombre de mouvements pour 2006, cette année n'étant pas encore révolue.

Questions 14 à 16

"Afin de pouvoir établir l'adéquation du modèle théorique par rapport à la réalité", la requérante demande la communication de :

"14. tous les relevés sonométriques en possession de la partie adverse

15. tous les contrats ou avenants conclus avec TNT depuis le 26 février 1996;

16. l'étude "LITTLE"."

A propos des relevés sonométriques, la partie adverse a répondu que la demande était abusive et formulée de manière trop générale parce que celle-ci n'est pas limitée à une période précise, ce qui représente des millions de relevés, lesquels sont archivés et que cette demande nécessiterait un travail considérable. Dans sa note d'observations à la commission, elle précise que l'opération de désarchivage de ces milliards de données informatiques impliquerait la mobilisation d'un ordinateur et de l'ingénieur chargé de la gestion du dispositif Diapason pendant plusieurs jours. Elle ajoute qu'ensuite il faudrait les enregistrer sur un autre support informatique et que le temps requis par ces opérations est impossible à évaluer de même que le coût de ce travail. Elle précise que les données archivées n'ont pas fait l'objet d'une copie de sauvegarde, ce que l'on peut regretter, de sorte qu'il est impossible de faire procéder à une copie de la copie.

La partie adverse a toutefois proposé à la requérante de consulter les relevés sonores enregistrés par le logiciel Diapason à partir d'avril 2005, dans les locaux de la Sowaer dont elle donne le nom de la personne responsable.

Eu égard à ces explications, il y a lieu de considérer que la demande est effectivement abusive et que l'offre faite par la partie adverse pourrait être satisfaisante. Toutefois, dans la mesure où ces données n'ont pas encore été archivées, il paraît possible, comme le souhaite la requérante, d'en faire une copie informatique. Il sera laissé le choix à cette dernière.

En ce qui concerne la demande de communication des contrats et avenants signés avec TNT après la conclusion du contrat principal le 26 février 1996, c'est à juste titre que la partie adverse répond que cette communication porterait atteinte au secret des relations commerciales liant la TNT et la SAB. Cependant, la requérante précise qu'elle souhaite vérifier si ces contrats respectent la législation wallonne et sont conformes aux PEB et PDLT quant aux avions autorisés contractuellement.

Il s'avère qu'un seul avenant a été signé le 24 juin 2005 tendant à prolonger jusqu'au 1er avril 2036 les effets de la convention principale dont le terme avait été initialement arrêté au 1er

avril 2016.

L'avenant lui-même ne comporte aucune information à caractère environnemental, et notamment de celles visées par la requérante. Seul le préambule comporte en son point 3 une information qui, quoique fort générale, doit être considérée comme ayant un caractère environnemental. Il appartient à la partie adverse de communiquer ce seul point 3.

A propos de l'étude A.D. Little, la requérante estime sa communication indispensable pour vérifier la concordance entre les perspectives économiques et les mesures environnementales d'ores et déjà arrêtées.

Dans sa note à la commission, la partie adverse objecte que deux accords ont été signés quant à la confidentialité de l'information communiquée dans le cadre des ateliers de travail. Elle souligne aussi que cette étude a pour objet de définir le potentiel de développement des aéroports wallons au vu du marché et du contexte concurrentiel, ainsi que différentes pistes de stratégie commerciale. Elle en déduit qu'il n'est pas établi que ce potentiel se réalisera effectivement ni que l'une ou l'autre stratégie sera effectivement mise en oeuvre par les sociétés chargées de l'exploitation des aéroports wallons. Elle rappelle qu'"en tout état de cause, ainsi qu'il l'a été souligné dans les travaux préparatoires du décret du 29 avril 2004 modifiant l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973 relative à la lutte contre le bruit, le développement des aéroport doit être contenu dans les limites du plan de développement à long terme, tel qu'arrêté par le Gouvernement wallon du 27 mai 2004". Elle rappelle aussi que l'article 1^{er} bis, §7, de la loi du 18 juillet 1973 précitée, impose, aux aéronefs utilisant les aéroports wallons, le respect de seuils de bruit maximum". Elle estime dès lors que "les riverains des aéroports wallons sont par conséquent déjà actuellement en mesure d'apprécier, sur la base du plan d'exposition au bruit et du plan de développement à long terme, l'impact environnemental de l'éventuelle exploitation à moyen et long terme (exploitation à saturation) des aéroports wallons" et que "les stratégies complémentaires qui pourraient être mises en oeuvre afin d'accroître l'activité aéroportuaire actuellement enregistrée, sont dès lors sans incidence".

Dans le cadre de son pouvoir d'instruction, la Commission a pu prendre connaissance de l'"étude stratégique globale du secteur aéroportuaire en Région wallonne" établie par la S.A. Arthur D. Little Benelux. Cette étude ne comporte aucune information à portée environnementale. Il s'agit de prospective économique ne reposant sur aucun projet concret de développement des aéroports. L'étude n'entre dès lors pas dans les hypothèses visées par l'article D.11, 5°. Certes, au sens de cette disposition, l'"information environnementale" couvre aussi "les analyses coûts-avantages et autres analyses et hypothèses économiques utilisées dans le cadre des mesures et activités visées au point c." (point e.), mais ce point c. vise les mesures, y compris les mesures administratives, telles que les politiques, les dispositions législatives, les plans, les programmes, les accords environnementaux et les activités ayant ou susceptibles d'avoir des incidences sur les éléments et les facteurs visés aux points a. et b., ainsi que les mesures ou activités destinées à protéger ces éléments". Or, en l'espèce, il n'y a pas ou pas encore de mesures ou activités projetées autres que celles déjà existantes.

La requérante s'exprime comme suit dans sa demande d'information :

“Antérieurement, le Décret fixait au sol le bruit maximum lors du passage d'un avion et prévoyait, quel que soit l'endroit où se situe l'habitation dans (ndlr : toute) la zone, une insonorisation par une diminution identique (ndlr : pour tous les riverains de ladite zone) du bruit sur l'oreiller, et ce, en relation directe avec le maximum toléré dans toute ladite zone.

Désormais, indépendamment des dépassements (ndlr : honteusement) autorisés par la législation wallonne, il semble en pratique que l'insonorisation dépende de la localisation précise de la maison du riverain au sein d'une même zone et qu'en conséquence la diminution du bruit sur l'oreiller suite aux travaux d'insonorisation puisse varier au sein d'une même zone.

17) Estimez-vous que le décret donne le droit à votre administration de raisonner comme tel ?

18) Dans l'affirmative, quels sont les critères scientifiques et légaux que la Région wallonne prend en compte pour cette insonorisation au mètre près ?

19) Comment la Région fait-elle pour déterminer une diminution de bruit au dixième de décibel près ?

20) Au cas où la Région wallonne utiliserait un logiciel informatique pour ce faire, quel est ce logiciel et comment a-t-il été paramétré ?”

La question 17 ne peut en aucun cas être considérée comme une demande d'accès à une information environnementale au sens de l'article D.11.5°. Elle se présente en effet comme une demande de justification par la partie adverse sur sa propre politique. Une telle question n'est pas de la compétence de la Commission, comme l'a fait observer justement la partie adverse.

Concernant les questions 18 à 20, de la lecture de la réponse du ministre à la requérante (point n° 7), il apparaît que celle-ci est satisfaisante. Elle rappelle les dispositions légales applicables qui fixent les niveaux maximum de bruit et expose la procédure suivie pour les travaux d'insonorisation :

“Les travaux d'insonorisation nécessaires pour atteindre l'objectif acoustique fixé par l'article 1^{er} bis de la loi du 18 juillet 1973, sont déterminés par les estimateurs (architecte et acousticien agréés) chargés de la conception et du suivi des travaux d'insonorisation, sur la base de l'étude de l'état des lieux acoustique et de l'état des lieux architectural de l'immeuble, ainsi que sur la base des niveaux de bruit maximum auxquels pourrait être soumis cet immeuble. Ces derniers sont simulés informatiquement, au moyen du logiciel INM, sur la base des avions les plus bruyants susceptibles d'être exploités sur l'aéroport (décollages à pleine charge). Le niveau d'affaiblissement du bruit appliqué est par conséquent fonction de différents paramètres. Celui-ci ne sera dès lors pas identique pour toutes les habitations situées à l'intérieur d'une même zone. Il serait toutefois erroné de prétendre que le(s) niveau(x) d'affaiblissement du bruit que doivent procurer les travaux d'insonorisation

sont uniquement fixés en fonction de la localisation, “au mètre près”, de l’habitation à l’intérieur de la zone”.

La requérante ne précise pas dans son recours en quoi le ministre a éludé ces questions.

Question 21.

La requérante s’exprime comme suit dans sa demande d’information :

“Sachant que la Région wallonne proposerait une insonorisation diminuant le bruit de 40 dB pour telle maison en zone B et sachant que le riverain a légalement le choix et donc le droit de vivre dans une maison insonorisée lui garantissant 45 dB sur l’oreiller et sachant que l’insonorisation réalisée sera donc totalement inefficace pour tout avion produisant in casu un bruit supérieur à 85 dB au sol, sur quels arguments le riverain pourra-t-il porter plainte à l’égard de tout avion à l’origine d’un dépassement auxdits 45 dB sur l’oreiller, et ce, alors que cet avion n’est pas en infraction au regard des 87 dB autorisés dans toute la zone B ?”

Tout comme la question 17, cette question ne peut être considérée comme une demande d’accès à l’information environnementale. Elle revient au demeurant à critiquer la réglementation. Est dès lors suffisante la réponse fournie par la partie adverse selon laquelle, d’une part, le riverain est sans recours contre les exploitants d’un aéronef qui, lors de son passage aurait entraîné un dépassement du bruit maximum autorisé, sans excéder les niveaux de bruit maximum dont le respect lui est imposé au sol et, d’autre part, que la responsabilité de la Région wallonne ne sera engagée que dans l’hypothèse de certains dépassements.

Questions 22 à 29

La requérante s’exprime comme suit :

“Afin de pouvoir établir l’adéquation du modèle théorique par rapport à la réalité, l’asbl NET SKY vous saurait gré de lui communiquer, outre les relevés sonométriques déjà demandés supra, les éléments suivants :

- 22) le mode opératoire mis en place par la Région wallonne pour réceptionner et contrôler le résultat obtenu dans les chantiers d’insonorisation,*
- 23) l’identification de la (des) personne(s) physique(s) ou morale(s) chargée(s) du point précédent (ndlr : 22),*
- 24) les mesures mises en place pour garantir l’impartialité et la compétence technique de la (des) personne(s) visée(s) au point précédent (ndlr : 23),*
- 25) tous les rapports de réception quant au résultat réellement obtenu dans les chantiers d’insonorisation,*
- 26) le cadastre des chantiers d’insonorisation en précisant ceux qui sont achevés, ceux qui sont en cours de travaux et ceux qui sont en projet,*
- 27) le cadastre des immeubles rachetés en précisant pour chaque immeuble le prix*

octroyé,

28) le cadastre des immeubles rachetés et reloués par la suite, et ce, en précisant les locations à des fins économiques et celles à des fins d'habitat privé,

29) les justifications pour lesquelles les maisons impropres à l'habitat privé (ndlr : suivant les propres critères de la législation wallonne) pourraient être remises en location sans avoir bénéficié d'une insonorisation garantissant les 45 dB sur l'oreiller."

Concernant les questions 22 et 23, la requérante s'estime satisfaite par la réponse donnée.

Concernant la question 24, il est exact que la réponse de la partie adverse à la requérante ne comporte pas qu'une partie de ces informations. Dans sa note complémentaire à la Commission, celle-ci a explicité et complété celles-ci. Il appartiendra à la partie adverse de communiquer celles-ci à la requérante.

En ce qui concerne la communication de tous les rapports de réception des travaux d'insonorisation (question 25), il apparaît que la demande est abusive, 795 chantiers ayant été réceptionnés.

Concernant les questions 26 à 28, la requérante fait valoir que "la localisation des immeubles rachetés et leur prix de vente, toute la localisation des immeubles insonorisés, les travaux réalisés et leurs coûts constituent des éléments indispensables à "tout riverain-voisin" qui veut savoir à quoi il a concrètement droit pour sauvegarder sa qualité de vie sur un plan environnemental sensu lato".

Cependant, les renseignements dont il est demandé communication, n'entrent pas dans les prévisions de l'article D.11, 5°. Ils ne présentent pas d'intérêt environnemental mais uniquement un intérêt financier.

Quant à la question 29, il apparaît que celle-ci n'entre pas non plus dans les prévisions de l'article précité et constitue en réalité une demande de justification de la politique de la partie adverse. Une telle question n'est pas de la compétence de la Commission.

Questions 30 et 31

La requérante s'exprime comme suit dans sa demande d'information :

"Relativement à l'insonorisation d'un point de vue technique, l'asbl NET SKY vous saurait gré de lui communiquer les éléments suivants :

30) Quels sont les types de vitrage acoustiques (ndlr : désignation précise de la (des) marque(s) et des modèle(s) ?

31) Ont-ils été conçus pour contrecarrer les nuisances inhérentes aux spécificités du bruit généré par les avions (ndlr : en particulier les basses fréquences) ?"

La requérante estime que la réponse du ministre est insuffisante concernant la question 31, tout vitrage acoustique n'étant pas forcément performant face aux spécificités du bruit généré

par les avions.

La partie adverse avait répondu que “la marque et les modèles utilisés ne sont nullement imposés ou choisis par la Sowaer” mais qu’“ils sont en réalité choisis par l’entrepreneur dans le cadre la remise de son offre, sur la base du type de vitrage et de châssis à haute performance acoustique indiqué par les estimateurs”.

Cette réponse est satisfaisante. Il y a lieu de rappeler que l’entrepreneur est tenu à une obligation de résultat et que donc les vitrages placés doivent aboutir à une diminution du bruit telle qu’elle est fixée par la réglementation.

Questions 32 à 34

La requérante formule ces questions comme suit :

“Relativement aux sanctions des infractions commises par les avions, l’asbl NET SKY vous saurait gré de lui communiquer :

32) Comment le Gouvernement a-t-il organisé la poursuite et la constatation des infractions, la perception des amendes qui les sanctionnent, les moyens de recours des contrevenants éventuels et toutes mesures utiles à l’exécution des dispositions de la législation wallonne quant aux infractions commises par les avions ?

33) Le Gouvernement laisse-t-il s’accumuler les sanctions impayées au risque de ne jamais les percevoir ?

34) Quel est le pourcentage du montant impayé par rapport au total sanctionné définitivement ?”

Dans sa réponse (page 4, point 3), la partie adverse renvoie au décret du 23 juin 1994 relatif à la création et à l’exploitation des aéroports et aérodromes relevant de la Région wallonne, tel que modifié par le décret du 2 février 2006, qui permet un certain nombre de dépassements des niveaux de bruit admissibles, ainsi qu’à l’arrêté du Gouvernement wallon du 29 janvier 2004 relatif aux sanctions administratives dans le cadre de la lutte contre le bruit généré par les aéronefs utilisant les aéroports relevant de la Région wallonne.

Si la partie adverse n’explicite pas autrement l’organisation relative à la poursuite et à la répression des infractions, ce renvoi à l’arrêté précité peut être considéré comme une réponse satisfaisante à la question 32, d’autant que cet arrêté est bien connu de la requérante, au moins un de ses membres et ancien administrateur de l’asbl l’ayant attaqué devant le Conseil d’Etat. Par ailleurs, la partie adverse a précisé que compte tenu des dépassements admissibles, aucune amende administrative n’a, à ce jour, été infligée en application du décret et de l’arrêté précités.

Pour le surplus, les questions posées dépassent celles qu’autorise le droit d’accès à l’information à l’environnement, en ce qu’elles visent à obliger la partie adverse à justifier son action administrative.

Questions 35 et 36

La requérante formule ces demandes comme suit :

“Afin de prouver l’adéquation du modèle théorique par rapport à la réalité, vous voudrez bien transmettre à l’asbl NET SKY :

- 35) toutes les infractions constatées à ce jour,*
- 36) toutes les décisions rendues par le fonctionnaire compétent pour prononcer les sanctions administratives aux infractions constatées.”*

La partie adverse n’a pas fourni de réponse à la question 35.

Il apparaît cependant qu’il s’agit bien d’une donnée environnementale au sens de l’article D.11, 5°.

La partie adverse a fait parvenir à la Commission un tableau récapitulatif du “nombre de mouvements sanctionnables ayant engendré un dépassement du Lmax autorisé à l’aéroport de Liège du 1^{er} juillet 2004 au 31 octobre 2006”.

Un tel tableau n’est pas suffisant parce qu’il ne permet pas de savoir dans quelle mesure, par quel type d’avion et à quelle heure les dépassements se sont réalisés. Il appartiendra à la partie adverse de transmettre ces informations à la requérante,

**PAR CES MOTIFS,
LA COMMISSION DECIDE :**

Article 1^{er} : Le recours est recevable et partiellement fondé.

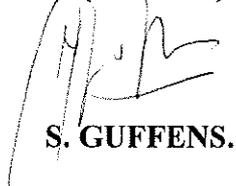
Article 2 : La partie adverse transmettra à la requérante dans les quinze jours de la notification de la présente les informations suivantes :

- copie du permis d’urbanisme relatif à l’allongement de la piste délivré à la S.R.W.T. le 13 septembre 2006,
- les paramètres relatifs à l’inversion des sens de décollage et d’atterrissage et à la prise en compte du relief,
- la copie informatique des relevés sonores enregistrés par le logiciel Diapason à partir d’avril 2005 ou leur consultation dans les locaux de la Sowaer, au choix du demandeur,
- le point 3 du préambule de l’avenant signé le 24 juin 2005 avec T.N.T.,
- les mesures mises en place pour garantir l’impartialité et la compétence technique des personnes chargées de contrôler le résultat obtenu dans les chantiers d’insonorisation,

- un tableau récapitulatif des mouvements sanctionnables ayant engendré un dépassement du Lmax autorisé à l'aéroport de Liège du 1^{er} juillet 2004 à ce jour, indiquant l'importance de l'infraction, le type d'avion concerné et la date et l'heure des dépassements.

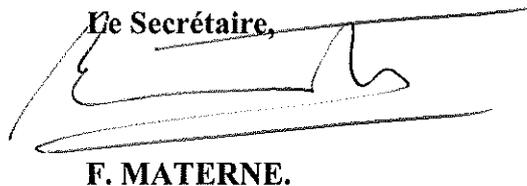
Ainsi délibéré et prononcé à Namur le 11 décembre 2006 par la Commission de recours composée de Madame Guffens, Présidente, Messieurs F. Materne, J-M. Riguelle, André Lebrun et J. de Hemptinne, membres effectifs.

La Présidente,



S. GUFFENS.

Le Secrétaire,



F. MATERNE.