Commission fédérale de recours pour l'accès aux informations environnementales

20 août 2026

DÉCISION n° 2026-04

Concernant le refus de donner accès aux informations environnementales relatives aux conditions météorologiques et opérationnelles ayant motivé le survol nocturne intensif de Laeken durant la nuit du 10 juillet 2026

(CFR/2026/02)

Mots-clés : SPF Mobilité – Informations météorologies et opérationnelles – Documents pas en possession de l'instance

1. Exposé des faits

1.1. Par un courriel du 26 juin 2026, X (ci-après : le requérant) introduit une réclamation auprès du Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National (service indépendant et autonome, créé au sein du SPF Mobilité) au sujet des vols nocturnes à proximité de son habitation, à Laeken, et ayant occasionné d'importants désagréments sonores.

1.2. Par un courriel du 22 juillet 2026, le SPF Mobilité et Transports lui répond de la manière suivante :

> « *Nous accusons réception de vos plaintes concernant des survols de votre quartier depuis plusieurs semaines par des atterrissages en piste 07L en procédure de déviations.*
> *Tout d'abord, nous vous présentons nos sincères excuses pour le délai de réponse, particulièrement long comme par suite d'un nombre élevé de dossiers importants à gérer, le service de Médiation fonctionnant actuellement avec un effectif réduit.*
> *Toutes les plaintes réceptionnées sont lues attentivement, enregistrées, comptabilisées et traitées individuellement. Nous vous remercions de votre compréhension et tenons à souligner que toutes les réclamations sont essentielles à nos analyses et à leur suivi. Cette explication n'a aucunement pour but de dissuader le dépôt de plaintes mais vise à assurer la transparence quant aux délais de traitement actuels.*
> *Nous comprenons votre ressenti, vos inquiétudes et l'impact que des survols fréquents et rapprochés peuvent avoir sur la qualité de vie, le repos et le bien-être des riverains ainsi que votre mécontentement et votre frustration face à ces nuisances sonores depuis plusieurs jours et en sommes sincèrement désolés. En période de déviations comme suite à des vents d'Est/Sud-Est (atterrissages piste 07L RNP), votre quartier est fort survolé.*
> *Il est important de rappeler que les vols de nuit ne sont pas interdits à l'aéroport de Bruxelles-National mais ceux-ci sont régulés : pas plus de 16.000 créneaux de nuit dont maximum 5.000 décollages par an.*
> *Pendant les 3 nuits opérationnelles du week-end (23h-06h), le PRS prévoit l'utilisation d'une seule piste pour les décollages et les atterrissages :*
> *Vendredi soir piste 25R, samedi soir piste 25L et dimanche soir piste 19.*

Toutefois, depuis octobre 2009 il existe 3 nuits calmes lors desquelles il ne peut, en principe, pas y avoir de décollages:

- *La nuit du vendredi au samedi de 01h00 jusqu'à 05h59 ;*
- *La nuit du samedi au dimanche de 24h00 jusqu'à 05h59 ;*
- *La nuit du dimanche au lundi de 24h00 jusqu'à 05h59.*

En aéronautique la « nuit » équivaut à la plage horaire entre 23h00 et 05h59, à la différence de la nuit environnementale qui correspond à la plage horaire comprise entre 23h00 et 06h59.
Il s'agit d'approches RNP – des procédures d'atterrissage basées sur la navigation satellitaire – vers la piste 07L(RNP signifie « Required Navigation Performance », navigation satellitaire utilisée lors des atterrissages).
En tant que Service fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, notre mission consiste à vous fournir des informations sur les causes des trajectoires suivies par les avions.
Nous examinons les plaintes, fournissons des informations et assurons autant que possible une médiation.
Le vent était régulièrement orienté de 070° à 090°, de 5 à 9 nœuds. Plusieurs pilotes ont signalé du vent en altitude orienté de 070°à 100° dépassant les 20 nœuds.
Les pistes 25 sont les références pour la modification de l'utilisation des pistes à l'aéroport de Bruxelles-National. C'est le vent sur les pistes 25 qui détermine l'usage des autres pistes.
Les pistes 25R/L peuvent être utilisées dans le cadre du PRS (le schéma préférentiel, la règle) tant que les valeurs des composantes du vent ne sont pas dépassées sur ces pistes (vent arrière 7 nœuds, rafales incluses, et vent de travers 20 nœuds, rafales incluses).
En cas de dépassement, une piste mieux orientée dans la direction des vents dominants peut être assignée.
Pour déterminer quelle autre piste sera utilisée lorsque les composantes du vent sont dépassées, ce sont les calculs des valeurs du vent arrière et du vent de travers sur les autres pistes qui déterminent le choix d'utilisation.

Les atterrissages sur les pistes 07 (pistes EST) ont lieu principalement en cas de vent de Nord-Est à Est-Sud-Est.

Le principe de base est la sécurité absolue et ce principe prévoit que les avions opèrent face au vent.

Nous constatons que, dernièrement, les vents d'est à sud-est constituent de plus en plus souvent la première exception au vent d'ouest habituel. Il s'agit d'un élément nouveau dont il faut désormais tenir compte.

En cas de vent persistant provenant d'un secteur est à sud-est, la piste 07 Left est la piste la mieux orientée pour les atterrissages par rapport à la direction du vent.
Dans le cas d'une activation des atterrissages 07, c'est le tracé initié le 27 juillet 2022 par le Ministre Gilkinet qui est utilisé, soit RNP 07L dans l'axe rectiligne de la piste 07L sans survol de zones interdites ni de sites SEVESO, sans virage final et sans remise des gaz au-dessus d'Haren/Evere.
Depuis juillet 2025, à la suite des travaux de maintenance effectués sur la piste 25L/07R de l'aéroport de Bruxelles-National, une procédure d'atterrissage RNP par navigation satellitaire a été mise en oeuvre sur la piste 07L. Cette procédure RNP sur la piste 07L remplace la procédure VOR (système de radionavigation aux instruments de non-précision) précédemment utilisée sur la piste 07L.
Les approches VOR sont des approches aux instruments utilisant un radiophare : les signaux du radiophare servent de guidage horizontal, il n'existe aucun guidage vertical, d'où leur classification comme approches aux instruments de non-précision.
L'approche RNP est une approche aux instruments qui utilise la navigation satellitaire pour suivre une trajectoire extrêmement précise vers la piste.

Avec la procédure RNP sur la piste 07L, les avions sont dans l'axe exact de la piste, les avions sont plus hauts (interception de l'axe de piste à 3000 pieds en RNP, contre 2000 pieds en VOR), l'approche favorise les descentes continues (CDO), sans paliers à basse altitude, il n'y a pas d'accélérations moteur en cours de descente. Les CDO permettent à l'équipage de suivre un profil de descente optimisé et continu.
Cela implique : une altitude plus élevée pendant la descente, aucun palier de stabilisation à basse altitude, pas d'augmentation de poussée moteur, ce qui réduit bruit et consommation. En mode de guidage satellitaire RNP sur la piste 07 LEFT, l'alignement des avions s'effectue au-dessus de Lennik, suivi d'une descente continue en ligne droite dans l'axe de la piste via :

Sint-Anna-Pede → Itterbeek → Dilbeek → Molenbeek → Koekelberg → Schaerbeek → Evere → Haren → Diegem, jusqu'à l'atterrissage sur 07 LEFT.

Par ailleurs, la procédure RNP actuelle pour les atterrissages sur la piste 07L respecte la zone interdite de survol définie par l'Arrêté Royal de 1954, ce qui n'était pas le cas de la procédure VOR en 07L.
Le mode de guidage satellitaire RNP pour les avions sur toutes les pistes est une obligation européenne depuis le 25 janvier 2024 pour les grands aéroports, conformément au Règlement (UE) 2018/1048.

L'objectif de ce règlement est d'améliorer l'efficacité et la sécurité de la gestion du trafic aérien en adoptant des procédures de navigation plus précises, basées sur la performance des équipements embarqués. Cette procédure RNP pour la piste 07 LEFT avait déjà été activée brièvement à Bruxelles-National précédemment (2016, 2018, 2019, 2020) ; il ne s'agit donc pas d'un dispositif nouveau.

Votre recours porte à juste titre sur un point essentiel et sensible, à savoir l'interprétation et l'application des critères de vent dans le choix de l'utilisation des pistes. Le Service de Médiation constate à cet égard que la situation actuelle est plus complexe qu'un simple écart par rapport aux normes existantes, et qu'il existe une tension entre le cadre réglementaire théorique et la réalité opérationnelle.

D'une part, le cadre normatif repose sur des définitions claires, notamment celles de l'ICAO, qui établissent une distinction entre le vent moyen et les rafales significatives, et précisent que les rafales faibles en dessous d'un certain seuil ne doivent pas être considérées de la même manière que le vent moyen.

D'autre part, la pratique opérationnelle intègre des marges de sécurité supplémentaires et des évaluations en temps réel, dans lesquelles les services de contrôle aérien et les pilotes tiennent compte d'appréciations immédiates des risques et de conditions changeantes. Cela peut, dans certaines circonstances, conduire à un basculement plus prudent - et donc parfois plus rapide - vers des configurations de pistes alternatives.

Cette interaction entre la norme et la pratique engendre des questions d'interprétation et des perceptions d'incohérence, telles que vous les mettez clairement en évidence dans votre recours. À cet égard, la situation doit être comprise comme résultant d'une interaction entre des définitions théoriques et leur application concrète en temps réel : ce contexte ne traduit pas une volonté de se soustraire à l'État de droit, mais plutôt les difficultés pratiques liées à l'application de normes générales dans un environnement opérationnel complexe, où la sécurité reste le critère déterminant.
Le Service de Médiation estime qu'une clarification et une harmonisation complémentaires du cadre, en cohérence avec les définitions internationales, peuvent contribuer à une meilleure compréhension et, potentiellement, à une utilisation des pistes plus stable, permettant de privilégier au maximum les pistes 25 lorsque les conditions le permettent.

Il convient néanmoins de souligner que cette matière relève exclusivement de la compétence de l'autorité fédérale. Le Service de Médiation ne dispose pas de la possibilité de modifier ces règles, mais assume son rôle en signalant et en portant ces points d'attention.
Le Service de Médiation suit la situation de près et continue d'informer, en toute transparence, sur la situation et sur l'utilisation des pistes.

Veuillez noter que vous pouvez consulter la situation météorologique sur le site du BATC, dans la rubrique météo.

Vous pouvez y sélectionner la journée souhaitée (historique de 7 jours) et, grâce à une barre horizontale, consulter les données météorologiques (au sol ou éventuellement en altitude), actualisées toutes les 10 minutes.

Sur le site Windfinder, vous pouvez, sur la base des prévisions de la direction du vent, anticiper le possible recours aux schémas de déviation :
https://fr.windfinder.com/weatherforecast/brussels_brussels_capital_belgium
Par ailleurs, sur le site du BATC, vous trouverez toutes les statistiques d'utilisation des pistes (par année – mois – jour / jour – nuit / atterrissages – décollages).

Concernant l'impact potentiel du trafic aérien sur la sante, le 1er mars 2022, le Service de Médiation a rédigé un projet de décision, référence 17.037, dans lequel nous incitons les autorités fédérales et/ou régionales compétentes a réaliser des études claires, complètes, analytiques, épidémiologiques et/ou scientifiques sur l'impact, en termes de santé, de maladies et de troubles du sommeil, lies a l'activité aéroportuaire de jour comme de nuit autour de Bruxelles-National.

C'est ce projet de décision de notre service qui est à l'origine du rapport du Conseil Supérieur de la Sante relatif au trafic aérien et à la sante publique.

L'avis du Conseil Supérieur de la Sante confirme que l'exposition prolongée au bruit des avions et à la pollution atmosphérique peut avoir des effets négatifs sur la sante, tels que perturbations du sommeil, augmentation du stress, risques cardiovasculaires, effets sur le bien-être et la qualité de vie.

Il est important de souligner que la règlementation aéronautique et les procédures (PRS, usage des pistes, normes de vent, etc.) sont déterminées par le SPF Mobilité et Transports, sur base des instructions du ministre compétent.

Notre service peut enregistrer des plaintes, les transmettre aux instances compétentes, veiller à leur traitement correct et les intégrer dans nos rapports périodiques sur les nuisances et les plaintes dans les zones concernées.

Ces rapports servent à informer les décideurs politiques de l'impact de l'activité aéroportuaire sur les riverains. Nous soutenons pleinement le principe selon lequel les effets sur la sante doivent être explicitement pris en compte dans les décisions politiques relatives à l'utilisation de l'aéroport.

Nous ne pouvons toutefois modifier aucune décision opérationnelle de BAC ou du contrôle aérien.
Vous trouverez toutes les constatations et propositions du Service de Médiation visant à améliorer la situation des survols et celle des riverains dans nos Rapports Annuels 2024-2025 sur notre site internet

contenant plusieurs nouvelles pistes de réflexion pour aider à résoudre la problématique des survols et ses nuisances.
Nous proposons entre autres de réduire les plafonds des quotas sonores individuels des avions pendant les différentes périodes de la journée, plafonds plus revus depuis 2010. A cette époque, l'Airbus A330 cargo n'existait pas encore, ni le Boeing 777 cargo. Il est donc grand temps de Réviser ces plafonds.
Une réduction des quotas sonores de 8,0 à 6,0 durant la nuit exclurait des vols nocturnes les Boeing 767, B77L, ainsi que les Airbus A300 et A330.
Et avec un QC de 9,0 le matin, 9,0 le soir et 12,0 durant la journée, cela permettrait la nécessaire modernisation de la flotte et conduirait à l'exclusion du Boeing 747-400, particulièrement bruyant.

Cependant, notre service ne dispose d'aucun pouvoir décisionnel.

Nous espérons que le ministre actuel (Jean-Luc Crucke) apportera les avancées nécessaires à ce dossier et qu'il prendra des actions et décisions concrètes.
Le Service de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'aéroport de Bruxelles-National est une entité autonome et indépendante, sans lien hiérarchique avec l'aéroport, Skeyes ou les compagnies aériennes. Il agit comme un « service après-vente » pour les riverains. Ses missions principales sont d'enregistrer et analyser les plaintes concernant les nuisances aériennes, informer les citoyens en toute transparence et de signaler les problématiques structurelles au Ministre Fédéral de la Mobilité. Le service ne dispose d'aucun pouvoir décisionnel sur l'utilisation des pistes, les procédures ou les trajectoires de vol. Il est à noter que le choix des pistes est un processus complexe dépendant de facteurs météorologiques (vent, visibilité, nuages, orages), de l'état des pistes, de volume de trafic et surtout de la sécurité.
Vous avez la possibilité d'introduire un recours motivé contre le contenu de cette réponse auprès de la Directrice f.f. du Service Fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, à l'adresse mail: martine.vanriel@mobilit.fgov.be ».

1.3. Par un courriel du 23 juillet 2026, le requérant introduit un recours motivé selon les modalités décrites par le SPF Mobilité :

> « ***Objet :*** *RE: [LV_MED01F_020046] - Airportmediation: info & plaintes – Recours motivé, contestation des motifs météorologiques et demande d'accès aux données environnementales (Sonnometres et Radar)*
> ***Copie conforme (CC) :***
> - *Bruxelles Environnement (Service Bruit) : bruit@environnement.brussels*
> - *Cabinet du Bourgmestre de la Ville de Bruxelles : bourgmestre@brucity.be*
> - *Cabinet du Ministre Bruxellois de l'Environnement*
>
> *Madame la Directrice f.f.,*
> *Monsieur le Médiateur,*
> *J'accuse réception de votre courriel du 22 juillet 2026 concernant ma réclamation enregistrée sous le dossier* ***LV_MED01F_020046****.*
> *Tout en prenant acte de vos explications concernant l'utilisation de la piste 07L et la procédure d'approche RNP, je formule par la présente un* ***recours motivé*** *à l'encontre des conclusions de votre réponse. Les justifications fournies, attribuant la fréquence et la répétition des survols nocturnes au-dessus de Laeken à des contraintes météorologiques strictes (vent d'Est/Sud-Est), ne concordent pas avec les observations de terrain ni avec l'historique des trajectoires constatées sous les précédentes législatures à conditions météorologiques équivalentes.*
> *En vertu de la* ***Loi du 29 juillet 1991 relative à la motivation explicite des actes administratifs*** *et de la* ***Loi du 5 août 2006 relative à l'accès du public à l'information en matière d'environnement****, je vous demande formellement d'étayer vos affirmations par des éléments de preuve vérifiables.*
> *À ce titre, je sollicite la communication formelle des documents et données administratifs suivants pour la période du 1er juin 2026 à ce jour :*
> *1.* ***Données Météorologiques Précises*** *: Les relevés horaires détaillés de la vitesse et de la direction des vents (au sol et en altitude, rafales incluses) enregistrés par les stations météo de skeyes à Bruxelles-National pour chaque créneau nocturne (23h00 - 07h00) où des atterrissages en piste 07L ont été ordonnés.*

*2. **Relevés des Sonomètres et Données Radar (Laeken, Molenbeek, Schaerbeek)** : Les registres d'enregistrements des stations de mesure du bruit (réseau BruNO/skeyes) couvrant le survol des communes de Laeken, Molenbeek et Schaerbeek, incluant :*

- *La liste exhaustive des vols nocturnes ayant emprunté la trajectoire 07L ;*
- *L'heure exacte de passage, l'altitude enregistrée et le niveau sonore maximal (le pic de bruit au passage) ainsi que le niveau d'exposition sonore global (en décibels dBA) mesuré pour chaque appareil ;*
- *L'identification des dépassements des plafonds de bruit régionaux fixés par l'Arrêté Bruit de la Région de Bruxelles-Capitale.*

*3. **Justification de l'Intensité des Fréquences Nocturnes** : L'explication technique de la concentration de vols à intervalles extrêmement rapprochés (jusqu'à 4 minutes d'intervalle en pleine nuit), en contradiction avec les principes de répartition équitable et d'extinction progressive des nuisances nocturnes.*

Les données empiriques récoltées à mon domicile (73 dB mesurés en intérieur à Laeken) démontrent un impact sanitaire majeur et récurrent sur la population de la zone la plus densément peuplée du pays. Si la sécurité aérienne reste la priorité absolue, celle-ci ne saurait servir de motif générique pour masquer un changement structurel d'orientation politique des flux d'atterrissage au détriment des habitants de la Région bruxelloise.

*Ce dossier est transmis en copie à **Bruxelles Environnement** ainsi qu'aux autorités communales et régionales compétentes afin d'alimenter l'état des lieux factuel et les procédures juridiques en cours relatives aux nuisances environnementales subies par les riverains.*

Dans l'attente de la communication de ces données sous le délai légal de 15 jours calendrier, je vous prie d'agréer, Madame la Directrice f.f., Monsieur le Médiateur, l'expression de mes salutations distinguées. ».

1.4. Par un courriel envoyé le 24 juillet 2026, le SPF Mobilité répond au requérant de la manière suivante :

> *« Je vous remercie pour votre recours motivé ainsi que pour les questions détaillées que vous formulez.*
>
> *Je tiens tout d'abord à souligner que je comprends les préoccupations des habitants confrontés à des survols nocturnes répétés. Les perturbations du sommeil et la sensation de nuisance lorsqu'un trafic aérien est observé en pleine nuit sont des éléments qui reviennent régulièrement dans les plaintes adressées au Service de Médiation et que nous prenons en considération avec sérieux.*
>
> *Je souhaite néanmoins rappeler que le Service de Médiation ne dispose pas de l'ensemble des données techniques et administratives dont vous sollicitez la communication. Certaines des informations demandées relèvent des compétences et des bases de données d'autres organismes, notamment Bruxelles Environnement, Brussels Airport Company et les autorités de la navigation aérienne.*
>
> *1. Données météorologiques*
> *Concernant votre demande relative aux conditions météorologiques ayant conduit à l'utilisation de la piste 07L pendant la nuit, nos vérifications montrent qu'au cours de la nuit du 10 au 11 juillet 2026, qui constitue la seule période récente durant laquelle des atterrissages nocturnes sur la piste 07L ont été observés, les vents provenaient globalement du secteur Nord-Est à Est-Nord-Est, avec une direction variante approximativement entre 30° et 50° pendant la nuit.*
>
> *Les vitesses moyennes du vent se situaient généralement entre 3 et 7 nœuds, avec des rafales comprises entre 5 et 10 nœuds.*
> *En dehors de cette nuit, aucun usage significatif de la piste 07L pour les atterrissages durant la période nocturne n'a été relevé pour la période à laquelle vous faites référence.*
>
> *2. Données radar, sonomètres et dépassements des normes de bruit*
> *Le contrôle des normes de bruit en Région de Bruxelles-Capitale relève de Bruxelles Environnement.*

Chaque survol est enregistré via le réseau officiel de stations de mesure du bruit et mis en relation avec les données radar. Lorsqu'un seuil est dépassé, un événement potentiellement problématique est enregistré automatiquement, mais celui-ci ne constitue pas encore une infraction officiellement établie. Une analyse approfondie est ensuite réalisée par les services compétents avant qu'une éventuelle infraction puisse être confirmée.

Vous pouvez consulter vous-même les données publiques disponibles via la plateforme officielle NoiseMonitoring Brussels (SARA), qui permet notamment d'accéder aux passages d'avions, aux niveaux sonores enregistrés ainsi qu'aux principales données associées.

Concernant la nuit du 10 au 11 juillet 2026, 29 atterrissages ont été enregistrés sur la piste 07L.

En revanche, le Service de Médiation n'est pas habilité à transmettre des listes détaillées de vols comportant l'ensemble des informations individuelles que vous sollicitez, notamment lorsqu'elles relèvent de bases de données gérées par d'autres autorités ou de données opérationnelles qui ne sont pas publiées dans le cadre de nos missions.

3. Concentration des vols et intervalles rapprochés

Vous évoquez des intervalles pouvant être très courts entre certains avions durant la nuit.

À cet égard, il convient de préciser que le principe de répartition des procédures aériennes ne s'applique pas à l'intérieur d'une même procédure d'approche particulière. Les arrivées sont organisées en fonction de la sécurité, de la capacité de l'aéroport, de la gestion du trafic aérien et de la configuration des pistes utilisée à un moment donné.

Lorsque les conditions imposent l'utilisation d'une même procédure d'approche, tous les appareils concernés suivent cette procédure. Il n'existe dès lors pas de mécanisme visant à répartir les avions entre plusieurs trajectoires d'approche simultanées afin

d'espacer artificiellement les nuisances au sein d'une même configuration.

Je comprends parfaitement que cette réalité puisse être difficile à accepter pour les riverains qui constatent une succession de survols dans un laps de temps très court. D'un point de vue opérationnel, les intervalles observés résultent cependant principalement de l'organisation du trafic aérien, des contraintes de sécurité et de la capacité de traitement du trafic par l'aéroport.

Je comprends également votre référence à une éventuelle « extinction progressive des nuisances nocturnes ». Force est toutefois de constater qu'à l'heure actuelle, l'aéroport de Bruxelles-National continue d'opérer selon un régime permettant certaines activités durant la nuit, dans le cadre des règles actuellement en vigueur. Le Service de Médiation n'est pas compétent pour modifier ce cadre.

Conclusion
Je comprends que vous souhaitiez disposer d'éléments concrets permettant de vérifier les motifs invoqués pour l'utilisation de la piste 07L. Dans la limite des informations dont dispose le Service de Médiation, les données disponibles pour la nuit concernée montrent effectivement des conditions de vent provenant du secteur Est à Nord-Est, compatibles avec l'utilisation de cette configuration.

Pour les relevés officiels des sonomètres, l'analyse détaillée des éventuels dépassements des normes de bruit ainsi que les données environnementales complètes, je vous invite à vous adresser directement à Bruxelles Environnement, qui est l'autorité compétente en la matière.

Je vous remercie pour votre démarche et pour l'intérêt que vous portez à la compréhension des mécanismes qui président à l'utilisation des pistes et des procédures aériennes.».

1.5. Par un courriel du même jour, le requérant conteste la réponse du SPF Mobilité en ces termes :

> « *J'accuse réception de votre courriel du 24 juillet 2026 apportant des précisions sur le dossier LV_MED01F_020046.*
> *Tout en prenant acte de votre confirmation quant à l'enregistrement de 29 atterrissages sur la piste 07L au cours de la nuit du 10 au 11 juillet 2026, je formule par la présente une contestation formelle des motifs météorologiques invoqués pour justifier le basculement vers cette piste non préférentielle au-dessus de Laeken.*
>
> ***1. Réfutation des motifs météorologiques (Créneau 00h00 - 03h00)***
> *Les relevés météorologiques d'aérodrome (METAR EBBR) pour la nuit du 10 au 11 juillet 2026 démontrent qu'entre 00h00 et 03h00 CEST, le vent mesuré au sol et en altitude oscillait entre 2 et 5 nœuds (secteur 30°–50°).*
> *En vertu du Schéma Préférentiel d'Utilisation des Pistes (PRS), la déviation vers la piste 07L (survolant les zones les plus densément peuplées de Bruxelles) n'est opérationnellement justifiée que lorsque la composante de vent arrière sur les pistes préférentielles (25R/25L) dépasse le seuil strict de 7 nœuds (rafales incluses). Avec une brise légère de 2 à 5 nœuds, ce seuil n'a à aucun moment été atteint durant ce créneau. La décision de faire atterrir 29 appareils au-dessus de Laeken en pleine nuit relève donc d'un choix d'organisation du trafic, et non d'une contrainte de sécurité météorologique incontournable.*
>
> ***2. Transparence, OpenData et responsabilité administrative***
> *À l'ère de l'OpenData et du traitement automatisé des données aéronautiques (croisement des télémesures ADS-B et des données METAR), la réalité des trajectoires et des conditions de vent est désormais auditable de manière indépendante.*
> *Le refus du Service de Médiation de transmettre les relevés bruts justificatifs, au motif d'une répartition des compétences entre entités, ne saurait exonérer l'autorité fédérale de ses obligations :*
>
> - ***Droit d'accès aux informations environnementales (Loi du 5 août 2006)** : Lorsqu'une autorité invoque un motif environnemental (le vent) pour justifier une nuisance, elle est légalement tenue de transmettre les données probantes*

ou de transférer immédiatement la demande à l'entité détentrice (skeyes).

- ***Motivation explicite des actes administratifs (Loi du 29 juillet 1991)** : Une affirmation générale non étayée par des capteurs certifiés prive la décision publique de sa base légale et renforce la présomption d'arbitraire (Art. 8.7 du Code Civil).*

3. Notification de recours et transmission au dossier judiciaire

En conséquence :

1. *Je vous réitère ma demande de transmission des relevés anémométriques et de trajectographie bruts pour l'ensemble des survols nocturnes contestés.*
2. *À défaut de communication sous un délai de 15 jours calendrier, je saisirai de plein droit la **Commission fédérale de recours pour l'accès aux informations environnementales (CRAIE)**.*
3. *Ce dossier, incluant le constat du non-dépassement du seuil de 7 nœuds entre 00h00 et 03h00 et la confirmation des 29 atterrissages nocturnes, est transmis ce jour aux cabinets du Bourgmestre de la Ville de Bruxelles, du Ministre régional de l'Environnement et à Bruxelles Environnement afin d'alimenter les procédures judiciaires en cessation introduites contre l'Etat fédéral ».*

1.6. Par un courriel du 27 juillet 2026, le SPF Mobilité répond au requérant de la manière suivante :

« *Je prends acte de vos observations ainsi que de votre position selon laquelle l'utilisation de la piste 07L durant la nuit du 10 au 11 juillet 2026 ne résulterait pas d'une contrainte météorologique suffisante.*

Je souhaiterais toutefois apporter plusieurs précisions. Concernant l'analyse du vent, il est important de rappeler que les décisions opérationnelles relatives à l'utilisation des pistes ne sont pas prises sur la base des seules observations météorologiques générales ou des données publiquement accessibles. Les services de la circulation aérienne s'appuient sur les mesures opérationnelles utilisées pour

calculer les composantes effectives de vent par rapport aux pistes concernées.

Dans ce cadre, ce ne sont pas les valeurs générales de vent qui sont déterminantes, mais bien les composantes de vent arrière, de vent de face et de vent de travers calculées par rapport aux pistes utilisées. Pour l'évaluation des configurations reposant sur les pistes 25, les données pertinentes proviennent des anémomètres de référence associés aux pistes concernées et utilisés dans le processus décisionnel opérationnel.

Pour la période comprise entre 00h00 et 03h00 lors de la nuit du 10 au 11 juillet 2026, les mesures opérationnelles disponibles indiquaient des vents moyens compris entre environ 4 et 7 nœuds, avec des rafales comprises entre 4 et 8 nœuds, en provenance du secteur Nord-Est.

Il convient également de préciser qu'une décision opérationnelle ne résulte pas d'une simple addition entre la vitesse moyenne du vent et les rafales. L'analyse prend en compte les composantes effectives calculées sur les pistes concernées, l'évolution du vent, la stabilité de la configuration, les aspects liés à la sécurité ainsi que d'autres paramètres opérationnels.

Dans ce contexte, l'utilisation de la configuration avec atterrissages sur les pistes 07 n'était pas incompatible avec les conditions observées cette nuit-là. Contrairement à ce qui semble ressortir de votre analyse, l'application des critères opérationnels ne se limite pas à vérifier si un seuil théorique déterminé est dépassé à un instant donné, mais repose sur une appréciation globale de la situation météorologique et opérationnelle par les services compétents.

Dès lors, les éléments dont nous disposons ne permettent pas de conclure que l'utilisation de la piste 07L durant cette période aurait été contraire au cadre opérationnel applicable.

Concernant votre demande de transmission des relevés anémométriques bruts et des données opérationnelles détaillées, je

souhaite préciser que le Service de Médiation n'est pas le détenteur de ces bases de données primaires.

Nous ne disposons pas des archives opérationnelles complètes dont vous sollicitez la communication et ne pouvons donc transmettre des documents qui ne sont pas en notre possession.

Cela explique pourquoi notre précédent courrier vous orientait vers les organismes compétents pour les données qu'ils gèrent directement. Le Service de Médiation dispose d'informations suffisantes pour analyser les plaintes qui lui sont soumises, mais il n'est ni l'exploitant des systèmes météorologiques de l'aéroport, ni le gestionnaire des bases de données opérationnelles de la navigation aérienne.

Pour les mesures acoustiques et l'éventuel constat d'infractions aux normes de bruit de la Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles Environnement demeure l'autorité compétente. Pour les données opérationnelles aéronautiques détaillées, il convient de s'adresser aux autorités aéronautiques concernées.

Je peux néanmoins vous confirmer que, selon les informations dont nous disposons, 29 atterrissages ont effectivement été enregistrés sur la piste 07L durant la nuit du 10 au 11 juillet 2026.

Concernant la concentration des vols et les intervalles réduits que vous évoquez, je comprends parfaitement que la succession d'avions à quelques minutes d'intervalle puisse être vécue comme particulièrement pénible par les riverains, surtout durant la période nocturne.

Il convient toutefois de préciser que la notion de répartition ne s'applique pas à l'intérieur d'une procédure d'approche donnée. Une fois qu'une configuration de pistes est active, tous les aéronefs concernés suivent la procédure publiée correspondant à cette configuration.
Les intervalles entre les avions sont déterminés par les exigences de sécurité, la gestion du trafic aérien, la capacité opérationnelle de l'aéroport et les séparations réglementaires applicables. Il n'existe pas de mécanisme consistant à répartir artificiellement les avions

entre plusieurs procédures d'approche simultanées lorsque la même piste est utilisée.

Je comprends également votre référence à une réduction progressive des nuisances nocturnes. Force est toutefois de constater qu'à l'heure actuelle, le cadre réglementaire applicable à Bruxelles-National continue à autoriser certaines opérations pendant la nuit. Le Service de Médiation ne dispose d'aucune compétence lui permettant de modifier ce cadre ou de décider du régime d'exploitation de l'aéroport.

Enfin, je tiens à vous assurer que je comprends pleinement l'impact que des survols nocturnes répétés peuvent avoir sur la qualité du sommeil et sur la qualité de vie des habitants concernés. Même lorsque nous ne partageons pas nécessairement la même analyse des causes opérationnelles d'une situation donnée, cela ne remet nullement en cause la réalité des nuisances ressenties ».

1.6. Par un courriel du 28 juillet 2026, le requérant répond au SPF Mobilité de la manière suivante :

« ***Copie conforme (CC) :***

- *Cabinet du Bourgmestre de la Ville de Bruxelles (Philippe Close) - cabinet.ph.close@brucity.be*
- *Parlement bruxellois & Ville de Bruxelles (Lotte Stoops) - lstoops@parlement.brussels*
- *Secrétariat d'État régional bruxellois (Ans Persoons) - info.persoons@gov.brussels*
- *Ecolo Bruxelles (Secrétariat régional) - ecolo.bruxelles@ecolo.be*
- *Bruxelles Environnement (Service Inspection & Bruit) - inspection-inspectie@environnement.brussels*
- *Bruxelles Environnement (Service Général) - info@environnement.brussels*
- *Le Médiateur Fédéral - contact@mediateurfederal.be*

Madame la Directrice f.f.,
J'accuse réception de votre courriel du 27 juillet 2026 concernant le dossier LV_MED01F_020046.
Je prends acte de vos déclarations, et plus particulièrement :

1. De votre confirmation écrite de l'enregistrement de 29 atterrissages nocturnes sur la piste 07L au-dessus de Laeken durant la seule nuit du 10 au 11 juillet 2026.
2. De votre affirmation selon laquelle les décisions d'utilisation de la piste 07L reposeraient sur les anémomètres de référence associées aux pistes, ayant indiqué selon vos services des vents de 4 à 7 nœuds avec rafales à 8 nœuds entre 00h00 et 03h00.

*1. **Sur la charge de la preuve et la réalité des données scientifiques (OpenData)***

L'analyse croisée des données publiques de télémesure aéronautique (ADS-B OpenSky Network) et des relevés météorologiques certifiés (METAR EBBR) démontre que sur une période d'observation de 12 mois, plus de 68 % des basculements d'atterrissage vers la piste 07L interviennent sous des vents légers (inférieurs au seuil de 7 noeuds de vent arrière sur les pistes 25), avec une concentration marquée durant les créneaux de repos nocturnes et de week-end.

Durant le créneau contesté du 11 juillet (00h00 - 03h00), les données météorologiques d'aérodrome indiquaient des vents réguliers de 2 à 5 noeuds, largement en deçà du critère de sécurité justifiant la dérogation aux pistes préférentielles au-dessus des zones fortement peuplées.

En vertu du principe d'aménagement de la charge de la preuve (Art. 8.7 du Code Civil), il appartient désormais à l'autorité publique d'apporter la preuve matérielle contraire en produisant les extraits certifiés des anémomètres de piste qu'elle invoque, sous peine de corroborer la présomption d'arbitraire dans la gestion des trajectoires.

2. Sur l'obligation légale de transfert de la demande (Article 6, Loi du 5 août 2006)

L'existence formelle de ces enregistrements d'anémomètres opérationnels étant officiellement confirmée par vos soins, je vous rappelle qu'en vertu de l'Article 6 de la Loi du 5 août 2006 relative à l'accès du public à l'information en matière d'environnement,

lorsqu'une autorité publique ne détient pas directement l'information environnementale sollicitée, elle a l'obligation légale de transmettre la demande à l'autorité détentrice et d'en informer le demandeur.

Dès lors :
1. Je vous mets formellement en demeure de procéder immédiatement au transfert officiel de ma demande de relevés d'anémomètres de référence bruts (créneau 00h-03h) à skeyes ainsi qu'à la Direction Générale Transport Aérien (DGTA) du SPF Mobilité.

2. Je vous confirme que le délai légal de 15 jours calendrier court toujours et qu'à défaut de mise à disposition de ces relevés certifiés au plus tard le 8 août 2026, la Commission fédérale de recours pour l'accès aux informations environnementales (CRAIE) sera saisie de plein droit.

Ce courriel, ainsi que vos précisions quant à l'existence de ces mesures et les éléments statistiques d'audit OpenData, sont transmis aux autorités communales et régionales (en CC) pour versement aux dossiers judiciaires en cours ».

1.7. Par un courriel du 31 juillet 2026, le SPF Mobilité répond au requérant de la manière suivante :

« *Je vous remercie pour votre courriel.*

Je prends acte des analyses et des conclusions que vous exposez concernant l'utilisation de la piste 07L ainsi que des éléments statistiques que vous indiquez avoir établis à partir de sources ouvertes.

Le Service de Médiation n'est toutefois pas en mesure de se prononcer sur ces analyses ni de confirmer les conclusions qui en sont tirées. Les explications fournies dans nos précédents courriers se limitaient aux informations dont nous disposions dans le cadre du traitement de votre plainte.

Concernant votre demande relative à la communication des relevés bruts d'anémomètres et d'autres données opérationnelles, je rappelle que le Service de Médiation n'est pas détenteur de ces données et n'exerce aucune autorité sur les organismes qui les produisent ou les conservent.

Le traitement d'une demande formelle d'accès à des informations environnementales relève de la procédure applicable auprès de l'autorité effectivement détentrice des informations concernées. Le Service de Médiation n'est pas l'autorité compétente pour statuer sur une telle demande ni pour apprécier les conditions de communication de ces données.

Dans le cadre de notre mission, nous avons déjà indiqué ne pas disposer des documents sollicités et ne sommes dès lors pas en mesure de les communiquer.

Pour le surplus, je prends acte de votre intention éventuelle de saisir les instances de recours que vous estimez compétentes.

Le dossier de plainte LV_MED01F_020046 demeure enregistré auprès du Service de Médiation. Toutefois, au regard des éléments déjà échangés et en l'absence d'éléments nouveaux relevant de notre compétence, je considère que le Service de Médiation a apporté les informations dont il dispose concernant cette plainte ».

1.8. Par un courriel du 31 juillet 2026, le requérant introduit un recours auprès de la Commission fédérale de recours pour l'accès aux informations environnementales (ci-après : la Commission) contre la décision de refus du SPF Mobilité.

1.9. Par un courriel du même jour, il informe le SPF Mobilité de l'introduction de son recours.

1.10. Par un courriel du 3 août 2026, la Commission sollicite auprès du SPF Mobilité que lui soient communiqués les documents demandés par le requérant ainsi que sa position par écrit, pour le 17 août 2026.

1.11. Par un courriel du 4 août 2026, le SPF Mobilité apporte à la Commission les précisions suivantes :

« *Je fais suite à votre courrier du 3 août 2026 relatif au recours introduit par Monsieur Dante Monson et enregistré sous la référence CFR/2026/02.*

Après examen du dossier, je souhaite apporter les précisions suivantes.

Le Service fédéral de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National ne dispose pas des documents dont la communication est demandée par Monsieur Monson.

Plus particulièrement, le Service de Médiation n'est ni gestionnaire ni détenteur :

- *des anémomètres opérationnels utilisés dans le cadre de l'exploitation aéronautique ;*
- *des bases de données météorologiques opérationnelles de la navigation aérienne ;*
- *des archives brutes des mesures anémométriques de piste ;*
- *des stations de mesure acoustique exploitées par Bruxelles Environnement ;*
- *des bases de données techniques associées à ces équipements.*

À plusieurs reprises dans les échanges repris en annexe du recours, le Service de Médiation a expressément indiqué à Monsieur Monson qu'il n'était pas détenteur des données primaires dont il sollicitait la communication.

Les informations communiquées dans le cadre du traitement de sa plainte avaient un caractère informatif et visaient uniquement à répondre aux questions soumises au Service de Médiation dans l'exercice de ses missions d'information et de médiation. Elles ne résultaient pas de la détention ou de la conservation, par notre service, des bases de données opérationnelles complètes sollicitées par le requérant.

Concernant plus particulièrement les données météorologiques évoquées dans la correspondance, le Service de Médiation a consulté, au moment du traitement de la plainte, les informations auxquelles il avait accès dans le cadre habituel de ses missions.
Plus précisément, ces informations provenaient notamment des données météorologiques publiées sur le site du Belgian Air Traffic Control Centre (BATC), lesquelles sont accessibles au public pendant une durée limitée de sept jours. Le Service de Médiation utilise ces données au même titre que tout autre utilisateur autorisé à consulter ce site.
Ces données n'étant conservées sur la plateforme publique que durant une période de sept jours, elles ne sont plus accessibles après l'expiration de ce délai. Le Service de Médiation n'en assure ni l'archivage, ni le stockage, ni la gestion et ne dispose d'aucun accès privilégié permettant de récupérer rétrospectivement les données qui ne sont plus disponibles sur la plateforme. À ce jour, le Service de Médiation ne dispose donc plus des données brutes demandées pour la période concernée.
Le Service de Médiation n'est pas non plus en mesure de certifier ou de reconstituer a posteriori des données météorologiques opérationnelles qu'il ne détient pas.

Toutefois, le Service de Médiation ne conserve pas d'archives propres des relevés bruts d'anémomètres de piste et n'est pas responsable de leur stockage. Par ailleurs, les données météorologiques historisées accessibles au public via les outils de consultation opérationnelle ne sont disponibles que pour une période limitée. À ce jour, le Service de Médiation ne dispose donc plus des données brutes demandées pour la période concernée.
De même, concernant les mesures acoustiques et les éventuels dépassements des normes de bruit, le Service de Médiation ne détient pas les bases de données gérées par Bruxelles Environnement et n'est pas en mesure de produire ou de communiquer des documents dont il n'est ni propriétaire, ni gestionnaire, ni détenteur.
Les données relevant du réseau officiel de surveillance acoustique de Bruxelles Environnement sont par ailleurs accessibles au public via les outils de consultation mis à disposition par cette administration.
Les citoyens souhaitant consulter les mesures acoustiques, les passages d'aéronefs ou les informations associées peuvent directement se référer aux plateformes publiques prévues à cet effet.

Le Service de Médiation ne dispose cependant d'aucun accès particulier à ces bases de données et ne conserve pas d'archives propres des mesures produites et gérées par Bruxelles Environnement.
Dès lors, le Service de Médiation se trouve matériellement dans l'impossibilité de transmettre les documents réclamés par Monsieur Monson, ceux-ci n'étant pas en sa possession.

Dans ce contexte, je souhaite également confirmer que les documents demandés n'ont jamais été retenus, supprimés ou soustraits à la communication par le Service de Médiation. Ils ne font tout simplement pas partie des documents détenus par notre institution. ».

2. Recevabilité du recours

2.1. La Commission estime que le recours est recevable.

2.2. La loi du 5 août 2006 dispose, en son article 35, que le requérant peut former un recours auprès de la Commission fédérale de recours pour l'accès aux informations environnementales contre une décision d'une instance environnementale visée à l'article 4, § 1er, si le délai imparti pour prendre la décision est venu à expiration ou, en cas de refus d'exécution ou d'exécution incorrecte d'une décision, ou, en raison de toute autre difficulté qu'il rencontre dans l'exercice des droits que confère cette loi.

Le recours doit être introduit dans un délai de soixante jours.

2.3. En l'espèce, le requérant a introduit son recours contre la décision de refus du SPF Mobilité dans les soixante jours à compter de sa réception.

Partant, le recours est recevable.

3. Applicabilité de la loi du 5 août 2006

La Commission doit préalablement déterminer si les informations demandées relèvent du champ d'application de la loi du 5 août 2006. Cette loi s'applique aux instances environnementales visées à l'article 3, 1°, a), et b), dont l'organisation et le fonctionnement sont réglés par l'autorité fédérale, ainsi qu'aux instances environnementales visées à l'article 3, 1°, c), qui sont sous leur contrôle (art. 4, § 1er) et qui disposent d'informations environnementales (art. 18, § 1er).

3.1 Champ d'application personnel

3.1.1. La loi du 5 août 2006 définit la notion d'instance environnementale comme : «

a) *une personne morale ou un organe créé par ou en vertu de la Constitution, d'une loi, d'un décret ou d'une règle visée à l'article 134 de la Constitution ;*
b) *toute personne physique ou morale qui exerce des fonctions administratives publiques, y compris des tâches, activités ou services spécifiques en rapport avec l'environnement ;*
c) *toute personne physique ou morale ayant des responsabilités ou des fonctions publiques, ou fournissant des services publics, en rapport avec l'environnement, sous le contrôle d'un organe ou d'une personne visé(e) au point a) ou b).*
Les organes et institutions avec une compétence judiciaire ne tombent pas sous cette définition à moins qu'ils agissent avec une autre fonction que judiciaire. Les assemblées législatives et les institutions y attachées ne relèvent pas de cette définition, sauf si elles agissent en qualité administrative ».

3.1.2. Le Service fédéral de Médiation pour l'aéroport de Bruxelles-National est un service fonctionnellement indépendant, créé au sein du SPF Mobilité, par l'arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d'un Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National.

Le SPF Mobilité est un organe de la personne morale de l'État fédéral et appartient à la catégorie mentionnée à l'article 3, 1°, a), de la loi du 5 août 2006 (voir *Doc. Parl.* Chambre, 2005-2006, 51-2511/001, 12-13).

3.1.3. Le recours est par conséquent dirigé contre une instance environnementale au sens de la loi.

3.2 Champ d'application matériel

3.2.1. La loi du 5 août 2006 accorde un droit d'accès aux informations environnementales.

L'information environnementale est définie à l'article 3, 4°, comme :

> « *Toute information, peu importe le support et la forme matérielle, dont dispose une instance environnementale concernant :*
>
> *a)* ***l'état des éléments de l'environnement****, tels que l'atmosphère, l'air, le sol, les terres, l'eau, le paysage, les sites naturels, y compris les biotopes humides, les zones côtières et maritimes, la diversité biologique et ses composantes, y compris les organismes génétiquement modifiés, et l'interaction entre ces éléments ;*
>
> *b)* ***l'état de santé de l'homme et sa sécurité*** *y compris la contamination de la chaîne alimentaire, les conditions de vie des personnes, pour autant qu'ils soient ou puissent être altérés par l'un des éléments de l'environnement visés au point a) ou, par l'intermédiaire de ces éléments, par l'un des facteurs tels que visés au point d) ou par les mesures et activités telles que visées au point e) ;*
>
> *c)* ***l'état de sites culturels de valeur et de constructions****, pour autant qu'ils soient ou puissent être altérés par les éléments de l'environnement tels que visés au point a) ou, par l'intermédiaire de ces éléments, par l'un des facteurs tels que visés au point d) ou par les mesures et activités telles que visées au point e) ;*
>
> *d)* ***des facteurs****, tels que les substances, l'énergie, le bruit, les rayonnements ou les déchets, y compris les déchets radioactifs, les émissions, les déversements et autres rejets dans l'environnement* ***qui ont ou sont susceptibles d'avoir des incidences*** *sur les éléments de l'environnement tels que visés au point a) ou l'état de santé de l'homme et sa sécurité tels que visés au point b) ;*

*e) **les mesures et activités ayant ou étant susceptibles d'avoir des incidences** sur les éléments tels que visés aux points a), b), c) ou d ;*

*f) **les mesures et activités ayant pour objectif de garder en état, protéger, restaurer, développer** l'état des éléments de l'environnement tels que visés au point a) ou l'état de santé de l'homme et sa sécurité tels que visés au point b), ou les sites culturels de valeur et de constructions tels que visés au point c), et de leur éviter toute pression, la limiter ou la compenser ;*

*g) **les analyses coûts-avantages et autres analyses et hypothèses économiques** utilisées dans le cadre des mesures et activités visées aux points e) et f) ;*

*h) **les rapports sur l'application de la législation environnementale** ».*

3.2.2. Les informations demandées ont trait aux conditions météorologiques qui déterminent l'utilisation de certaines pistes d'atterrissage et sont par conséquent susceptibles d'occasionner des nuisances sonores et d'avoir des incidences sur l'état de santé de l'homme et sa sécurité, au sens de l'article 3, 4°, b) et d), de la loi du 5 août 2006.

3.2.3. Toutefois, il est également requis que l'instance environnementale soit en possession de l'information demandée.

Or, en l'espèce, la Commission constate que s'agissant de l'ensemble des informations environnementales demandées, le SPF Mobilité indique ne pas disposer des documents demandés.

Par conséquent, même si l'information demandée entre effectivement dans le champ d'application de la loi du 5 août 2006, encore faut-il que l'instance soit en possession de cette information.

Or, il ressort de la jurisprudence constante de la Commission que le droit d'accès du public à l'information environnementale n'implique pas, dans le chef de l'instance environnementale concernée, l'obligation de créer un nouveau document pour répondre aux besoins du requérant (voy. not. en ce sens les décisions n° 2026-01 du 27 janvier 2026 et n° 2025-06 du 20 juin 2025).

3.2.4. Dans l'hypothèse où l'instance environnementale interrogée ne disposerait pas de l'information demandée, la loi prévoit, en son article 21, § 2, que :

> « *La demande est adressée à l'instance environnementale qui dispose de l'information environnementale.*
> *Si la demande est adressée à une instance environnementale qui ne dispose pas de l'information environnementale, cette dernière transmet la demande dans les plus brefs délais à l'instance environnementale qui est présumée disposer de l'information environnementale. Le demandeur en est immédiatement informé* ».

3.2.4.1. S'agissant des « **données météorologiques précises** » le requérant et le SPF Mobilité ont échangé des arguments sur la justification ou non de l'emploi de la piste litigieuse lors de la nuit du 10 au 11 juillet 2026.

Pour la Commission, seule la question de savoir si l'instance environnementale détient ou non ces données précises, importe.

En l'espèce, le SPF Mobilité indique « ne pas être le détenteur de ces bases de données primaires » et « ne pas disposer des archives opérationnelles complètes dont le requérant sollicite la communication ». Partant, le SPF Mobilité indique ne pouvoir faire droit à la demande.

S'il est exact qu'il est de jurisprudence constante qu'une instance environnementale n'est pas tenue de communiquer un document qui n'est pas en sa possession, pas plus qu'elle ne doit créer un nouveau document pour satisfaire le besoin du requérant, il est toutefois précisé à l'article 21, § 2, de la loi du 5 août 2006 que :

> « *La demande est adressée à l'instance environnementale qui dispose de l'information environnementale. Si la demande est adressée à une instance environnementale qui ne dispose pas de l'information environnementale, cette dernière transmet la demande dans les plus brefs délais à l'instance environnementale qui est présumée disposer de l'information environnementale. Le demandeur en est immédiatement informé* ».

Or, le SPF Mobilité se limite à indiquer que tout ou partie des données météorologiques demandées sont détenues par Bruxelles Environnement sans toutefois rapporter la preuve du transfert de la demande vers cette dernière instance.

3.2.4.2. S'agissant des « **relevés des sonomètres et données radar** » : le requérant sollicitait dans ce cadre :
- la liste exhaustive des vols nocturnes ayant emprunté la piste litigieuse ;
- l'heure exacte de passage, l'altitude enregistrée, le niveau de sonore maximal ainsi que le niveau d'exposition sonore global pour chaque avion ;
- l'identification des dépassements des plafonds de bruit régionaux.

Le SPF Mobilité a indiqué que certaines données étaient publiées sur la plateforme officielle NoiseMonitoring Bruxelles mais que pour le surplus, il n'était pas en mesure de transmettre les liste détaillées des vols comportant l'ensemble des informations demandées, dans la mesure où elles relèvent de bases de données gérées par d'autres autorités, ou de données opérationnelles dépassant le cadre de leur mission.

A nouveau, la question centrale pour la Commission est de déterminer si les données sont effectivement détenues par le SPF Mobilité, même si elles dépassent le cadre de la mission de son Service de Médiation précité, et, si dans l'hypothèse où cela ne serait pas le cas, si la demande d'accès a bien été transférée aux instances environnementales détentrices de ces informations.

Or, il ressort des éléments du dossier, que le SPF Mobilité se limite à indiquer que Bruxelles Environnement détient tout ou partie des informations demandées sans toutefois rapporter la preuve du transfert vers cette dernière, de la demande d'accès.

3.2.4.3. Enfin, s'agissant de la « **justification de l'intensité des fréquences nocturnes** » : la Commission relève qu'il ne s'agit pas d'une demande d'accès à l'information environnementale en tant que telle mais plutôt d'une demande de justification, voire de motivation, de la décision d'autoriser un survol intensif de la zone litigieuse pendant la nuit du 10 au 11 juillet 2026.

Or, la Commission n'est pas compétente pour exiger d'une instance environnementale qu'elle motive plus avant les décisions qu'elle prend.

Décision

Par conséquent, le recours doit être déclaré recevable mais non fondé en ce qu'il porte sur des informations environnementales qui ne sont pas en possession du SPF Mobilité.

Toutefois, il appartient au SPF Mobilité, en application de l'article 21, § 2, de la loi du 5 août 2006, de transférer la demande d'accès à l'information environnementale aux instances qui sont présumées en disposer.

Le recours doit également être considéré comme recevable mais non fondé en ce qu'il porte sur une demande de motivation d'une décision prise par une autorité.

Bruxelles, le 20 août 2026,

S. JOCHEMS
Secrétaire

A. VAN STEENBERGE
Président