



Luxembourg, le 24 AOUT 2017

**Monsieur Fernand Etgen
Ministre aux Relations avec
le Parlement**

**Service Central de Législation
43, boulevard F.D. Roosevelt
L – 2450 Luxembourg**

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous communiquer en annexe la réponse commune du Ministre du Développement durable et des Infrastructures et de la Ministre de l'Environnement à la question parlementaire N°3133 du 13 juillet 2017 de Monsieur le député André Bauler, concernant le délestage de kérosène, tout en vous priant de bien vouloir en assurer la transmission à Monsieur le Président de la Chambre des Députés.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

François Bausch

**Ministre du Développement durable
et des Infrastructures**

Copie à Madame la Ministre de l'Environnement

Réponse commune de Monsieur François BAUSCH, Ministre du Développement durable et des Infrastructures et de Madame Carole Dieschbourg, Ministre de l'Environnement, à la question parlementaire n° 3133 du 13 juillet 2017 de Monsieur le Député André Bauler

En réponse à la question parlementaire de l'honorable député, il m'échoit d'apporter les informations suivantes à ce sujet.

Le délestage de kérosène est une opération d'urgence qui consiste à réduire le plus rapidement possible le poids d'un aéronef qui doit procéder à un atterrissage immédiat (p.ex. : en cas de panne technique grave ou pour raisons médicales urgentes concernant une personne à bord, etc.) et que le poids actuel de l'appareil excède son poids maximal autorisé à l'atterrissage tel qu'il est fixé dans le manuel de bord.

Une telle éventualité ne concerne que les gros-porteurs long-courriers, dont le poids maximal de décollage est nettement supérieur au poids maximal d'atterrissage en raison des vastes quantités de carburant embarquées pour les vols de très longue distances et durées. A titre d'exemple, pour un Boeing 747-8F, la différence de poids peut être de quelques 100 tonnes.

Les avions du type Boeing 737 sont, par contre, dépourvus d'un tel système d'évacuation de carburant.

Les procédures relatives au délestage de carburant sont régies par la publication d'information aéronautique (AIP – Aeronautical Information Publication), publiée par Belgocontrol et applicable aux espaces aériens belge et luxembourgeois :

« 1.5.4.2 Fuel Dumping

Except in case of emergency, fuel dumping should be carried out over the North Sea at or above FL 100 (10.000 FT).

Other known traffic should be separated from the aircraft dumping fuel by at least 10 NM horizontally, but not behind the aircraft dumping fuel. If behind the aircraft dumping fuel within 15 MIN flying time or a distance of 50 NM, a vertical separation of at least 1 000 FT above or 3 000 FT below the aircraft dumping fuel should be maintained.

In case of emergency, fuel dumping shall, whenever possible, not be carried out:

- *over the congested area of cities, towns or settlements;*
- *in holding patterns;*
- *less than 3 000 FT above other aircraft.*

(AIP Part 2 EN-ROUTE (ENR), ENR 1 GENERAL RULES AND PROCEDURES, ENR 1.1 GENERAL RULES, paragraphe 1.5.4.2. Fuel Dumping). »

Il n'existe pas de zone spécifique de délestage de carburant dans l'espace aérien luxembourgeois. Un avion en détresse se dirigerait, si possible, vers la mer du Nord et l'opération elle-même serait

gérée par Belgocontrol. Les compagnies limiteront la quantité de carburant à vider en vol au strict nécessaire afin de permettre à l'avion concerné d'atterrir en toute sécurité et de respecter sa masse maximale à l'atterrissage. Si tel n'était pas possible, le largage ne devrait pas être effectué au-dessus de villes, localités ou agglomérations ni dans les circuits d'attente d'un aéroport à une altitude comme précisé ci-avant.

Les conséquences d'un délestage de carburant pour l'environnement dépendent de plusieurs facteurs tels que l'altitude et la vitesse de l'aéronef ou les conditions météorologiques (hygrométrie, température, etc.).

Enfin, l'on précise que la Direction générale de l'aviation civile française (DGAC) affirme que le carburant expulsé sous pression est vaporisé en gouttelettes très fines, de sorte que 90% du kérosène s'évaporent dans l'atmosphère. Les 10% restants s'évaporent en grande partie au contact avec le sol. La quantité atteignant le sol est de quelques millièmes de gramme par mètre carré.

Tout d'abord, il échet de préciser, après renseignements pris auprès des services responsables, qu'aucune opération de délestage de kérosène n'a encore été enregistrée dans l'espace aérien luxembourgeois. Seuls sept incidents impliquant un largage de carburant en haute mer ou en territoire étranger ont eu lieu avec un avion au départ/à destination de Luxembourg les dix dernières années (dont le dernier en 2013).