

**P.W. – C.R.A.C. N° 134 (2020-2021) – Lundi 1 mars 2021**

**QUESTION ORALE DE M. FRÉDÉRIC À M. CRUCKE, MINISTRE DU BUDGET ET DES FINANCES, DES AÉROPORTS ET DES INFRASTRUCTURES SPORTIVES, SUR « L'IMPACT DU KÉROSÈNE DÉCHARGÉ EN RÉGION VERVIÉTOISE À LA SUITE D'UN INCIDENT AÉRIEN »**

M. le Président. – L'ordre du jour appelle la question orale de M. Frédéric à M. Crucke, Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives, sur « l'impact du kérosène déchargé en région verviétoise à la suite d'un incident aérien ».

La parole est à M. Frédéric pour poser sa question.

**M. Frédéric (PS).** – Monsieur le Ministre, le 20 février dernier, un évènement – qui, paraît-il, n'est pas exceptionnel – a marqué les esprits dans mon bel arrondissement de Verviers.

Un avion-cargo 747, qui avait décollé de Maastricht et qui était censé se rendre à New York – c'est dire la distance qu'il devait parcourir –, a eu une difficulté majeure puisqu'un de ses moteurs aurait explosé en vol avec des pièces qui ont atterri sur la petite ville hollandaise de Meersem.

Pour des raisons évidentes de sécurité, il fallait que l'avion puisse atterrir d'urgence et l'aéroport le plus proche était Liege Airport.

Skeyes, chargé du contrôle aérien, a informé que cet avion était trop lourd – et pour cause, puisqu'il venait de décoller – et qu'il fallait qu'il se sépare d'à peu près 100 tonnes de carburant pour pouvoir atterrir sans dégât. Le kérosène a ainsi été largué au-dessus de la région verviétoise.

Le communication manager de Liege Airport, M. Delcourt, a déclaré : « En principe, on essaye de faire cela dans des zones où il n'y a pas d'habitants, comme la mer du Nord ». On conçoit bien que la mer du Nord était un peu éloignée et qu'il fallait agir rapidement.

Il n'en demeure pas moins vrai que c'était visible à l'œil nu parce que j'y ai assisté moi-même. C'était audessus de la grande région verviétoise et pas de la seule Ville de Verviers. À peu près 100 000 habitants ont vu cet avion tourner à basse altitude et larguer son kérosène, ce qui a créé – je ne vous le cache pas, Monsieur le Ministre – un émoi bien compréhensible. Les populations se sentent en danger et s'interrogent aussi sur les effets à l'égard de l'environnement.

Avez-vous été informé de cet accident et avez-vous de plus amples informations à nous fournir ?

Quelles sont les procédures en vigueur dans ce type de situation ?

Avez-vous pris contact avec votre collègue en charge de l'environnement afin de savoir quelles sont éventuellement les conséquences environnementales et potentiellement sanitaires de cet incident ?

Enfin, qui prend en charge la réparation d'éventuels dégâts, pour autant qu'ils aient été signalés et qu'ils soient mesurables ?

**M. le Président.** – La parole est à M. le Ministre Crucke.

**M. Crucke,** Ministre du Budget et des Finances, des Aéroports et des Infrastructures sportives. – Monsieur le Député, comme vous, j'ai été informé de l'incident, ayant nécessité un atterrissage en urgence sur l'aéroport de Liège, d'un Boeing 747 en provenance de Maastricht suite à des problèmes techniques et la nécessité pour l'appareil de devoir se délester d'une partie de son carburant.

L'OACI, l'Organisation de l'aviation civile internationale, dans son document 4444, intitulé « Procédures pour les services de navigation aérienne et gestion du trafic aérien », a établi les recommandations et les procédures relatives au fuel dumping.

La procédure de délestage de carburant est ainsi prévue dans le contexte d'un atterrissage d'urgence de manière à réduire la charge de l'avion.

Il appartient à l'équipage de décider de l'opportunité ou non d'effectuer un délestage afin de garantir la sécurité de l'atterrissage.

Dans le cas où un délestage de fuel est estimé nécessaire, l'équipage doit en avertir l'ATC – dans ce cas-ci, c'est Skeyes – afin de déterminer le lieu de l'opération, qui doit se faire sur une zone non ou peu urbanisée de préférence.

Le délestage ne peut être effectué lors d'orages et ne peut se faire en dessous de 1 800 mètres d'altitude. Cela se fait en vol et donc en concertation entre le pilote et le contrôleur aérien. La mise en œuvre de cette procédure et le respect des recommandations édictées par l'OACI 21 appartiennent à l'équipage de l'avion et à Skeyes qui en Belgique assure, comme vous le savez, le contrôle de la circulation aérienne.

Ni la Région ni les aéroports ne disposent d'une quelconque compétence en la matière. Je n'ai pas connaissance à ce jour de conséquences environnementales ou sanitaires suite à cet incident et je vous invite donc éventuellement et si vous l'estimez nécessaire à interroger ma collègue la ministre Tellier en charge de l'Environnement.

En dehors du cas précis qui nous concerne, je peux cependant vous préciser qu'une étude visant à déterminer l'impact du délestage de carburant sur l'environnement a été menée par le ministère français de la Transition écologique et solidaire, assez récemment, d'ailleurs, puisqu'il s'agit de février 2020. Et cette étude établit que lors d'une opération de délestage réalisée à 2 000 mètres et à une température de 10 degrés Celsius, environ 90 % du carburant s'évapore. Ce pourcentage est accru lorsque la température est supérieure. À cette altitude, les composés organiques volatils issus de l'évaporation sont transformés avant d'atteindre la couche atmosphérique proche du sol. La majeure partie du carburant atteignant le sol s'évapore à son contact. La quantité atteignant le sol et l'eau est de quelques microgrammes par mètre carré et varie suivant la hauteur de délestage et, comme je l'ai dit, la température du sol.

En matière de responsabilité et d'indemnisation éventuelle des dégâts causés, on est face au droit commun et les compagnies aériennes doivent bien évidemment disposer d'assurances adéquates qui couvrent ce type d'incidents.

**M. le Président.** – La parole est à M. Frédéric.

**M. Frédéric (PS).** – Je remercie M. le Ministre pour sa réponse. Je conçois fort bien que s'il y a des vies humaines qui sont en danger à un moment donné, il faut trouver des solutions et les sauver. Je n'ai évidemment aucune difficulté et vous indiquez qu'il y a des procédures. Vous avez fait allusion à une étude sur laquelle je vais me pencher, puisque je ne suis pas scientifique, je ne connais pas bien la réaction du kérosène dans des quantités pareilles en fonction de l'altitude à laquelle elles sont larguées, mais je trouve assez légitime que, au niveau de la population, on puisse être informé de la réalité du danger ou pas. Si l'on arrive à la conclusion que les quelques microgrammes auxquels vous faites allusion par mètre carré, c'est dérisoire et que cela n'a pas d'influence sur la santé, je veux encore bien vous croire. Mais, je vais quand même un peu affiner l'étude, parce que j'ai du mal à croire qu'en

larguant des quantités pareilles au-dessus d'une zone qui est urbanisée – je vous indiquais avec un nombre d'habitants important – il n'y ait aucun risque pour la santé publique ni pour l'environnement.

Je n'ai pas dit que c'était la conclusion que vous aviez exprimée, mais c'est un peu dans ce sens que je l'ai comprise et je vais investiguer plus avant.