



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics

Réponse commune de la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et du Ministre de l'Economie, des PME, de l'Energie et du Tourisme à la question parlementaire n° 3867 du 30 mars 2026 de l'honorable député Yves Cruchten.

L'honorable député s'enquiert sur l'état actuel des réserves de kérosène au Luxembourg.

Quel est l'état actuel des réserves de kérosène au Luxembourg ?

Quelles mesures Luxair met-elle en oeuvre pour se préparer à une aggravation éventuelle de la pénurie de kérosène ?

Le Luxembourg peut-il mobiliser ses réserves stratégiques de kérosène OTAN/CEPS pour Luxair en cas de pénurie civile, et sous quelles conditions ?

Le Gouvernement a-t-il évalué les risques spécifiques pour Luxair en termes d'opérations, rentabilité et connectivité du Luxembourg ?

Quelles sont les projections d'impact sur les routes aériennes de Luxair et des plans de contingence existent-ils pour maintenir les liaisons essentielles ?

Ces questions appellent utilement une réponse regroupée, car elles portent toutes sur les conséquences opérationnelles, économiques et de continuité de service d'une même situation de tension sur l'approvisionnement en kérosène au départ de l'aéroport de Luxembourg. Une réponse limitée à Luxair seule serait incomplète, dès lors que les contraintes en cause affectent plus largement l'approvisionnement du Findel, les capacités de stockage disponibles, le fonctionnement de la « fuel farm » ainsi que les conditions d'exploitation de l'ensemble des opérateurs, notamment Luxair, Cargolux et les compagnies aériennes tierces.

L'aéroport de Luxembourg dispose actuellement d'un dépôt de carburant dont la capacité maximale exploitable s'élève à 6 900 m³. Ce volume représente une réserve correspondant à environ trois jours de consommation moyenne. Le stock varie actuellement tous les jours, en fonction des volumes arrivant et sortant des dépôts. Des limitations de volumes ont été imposées par l'OTAN, propriétaire du pipeline du réseau, dans le contexte actuel de priorité militaire.

Il convient à cet égard de rappeler que le carburant acheminé par le pipeline du Central European Pipeline System (CEPS) et stocké au Luxembourg dans les installations exploitées par Luxfuel, n'est ni la propriété de l'OTAN, ni celle de Luxfuel, mais celle des compagnies aériennes qui l'acquièrent auprès des sociétés pétrolières.

Le CEPS est un réseau de pipeline appartenant à l'OTAN qui figure comme prestataire de service pour le transport du kérosène. Luxfuel intervient comme prestataire de services pour la réception du carburant, son stockage, sa distribution et l'avitaillement des aéronefs.

Avec la mise en service de la nouvelle « fuel farm », prévue à l'horizon mi-2028, la capacité totale de stockage sera portée à 30.000 m³, répartis sur six réservoirs de 5.000 m³.

En ce qui concerne plus particulièrement Luxair, la compagnie aérienne indique disposer, pour 2026, d'une couverture carburant substantielle dans le cadre de sa politique de « hedging », ce qui limite son exposition immédiate à la hausse actuelle des prix. Cette couverture atténue l'impact financier à court terme, même si des hausses de coûts restent possibles à l'avenir. À ce stade, la compagnie n'anticipe toutefois pas d'impact notable sur la connectivité du Luxembourg.

Sur le plan opérationnel, l'ensemble des opérateurs au Findel, qu'il s'agisse de Luxair, de Cargolux ou des compagnies aériennes tierces, sont confrontés aux mêmes contraintes générales d'approvisionnement. Certaines mesures, comme le « tankering-in » et le ravitaillement en camion, restent limitées dans leur portée et dans leur mise en œuvre, en raison des contraintes opérationnelles propres aux différents types d'exploitation, aux appareils utilisés, aux limitations de masse, à la disponibilité du carburant dans certaines escales extérieures ainsi qu'aux capacités disponibles en matière de transport routier et de déchargement au Findel.

Dans ces conditions, les risques pour les opérations, la rentabilité et la connectivité doivent être appréciés dans un contexte plus large, à la fois européen et mondial, prenant en compte les effets de la crise sur les flux d'approvisionnement, les prix et la disponibilité du kérosène. Pour les opérateurs au Findel, et notamment pour Luxair qui réalise environ 50 % de ses avitaillements dans les escales extérieures, l'exposition ne dépend donc pas uniquement de la situation à Luxembourg, mais également de l'évolution des conditions d'approvisionnement dans l'ensemble du réseau.

Il convient néanmoins de souligner que les ramifications de la crise restent en développement constant et pourraient, si elles devaient se prolonger ou s'intensifier, accroître progressivement la pression sur les coûts d'exploitation, réduire les marges de flexibilité opérationnelle et affecter plus sensiblement, à terme, la robustesse des programmes de vols.

Luxembourg, le 15 avril 2026

La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

(s.) Yuriko Backes