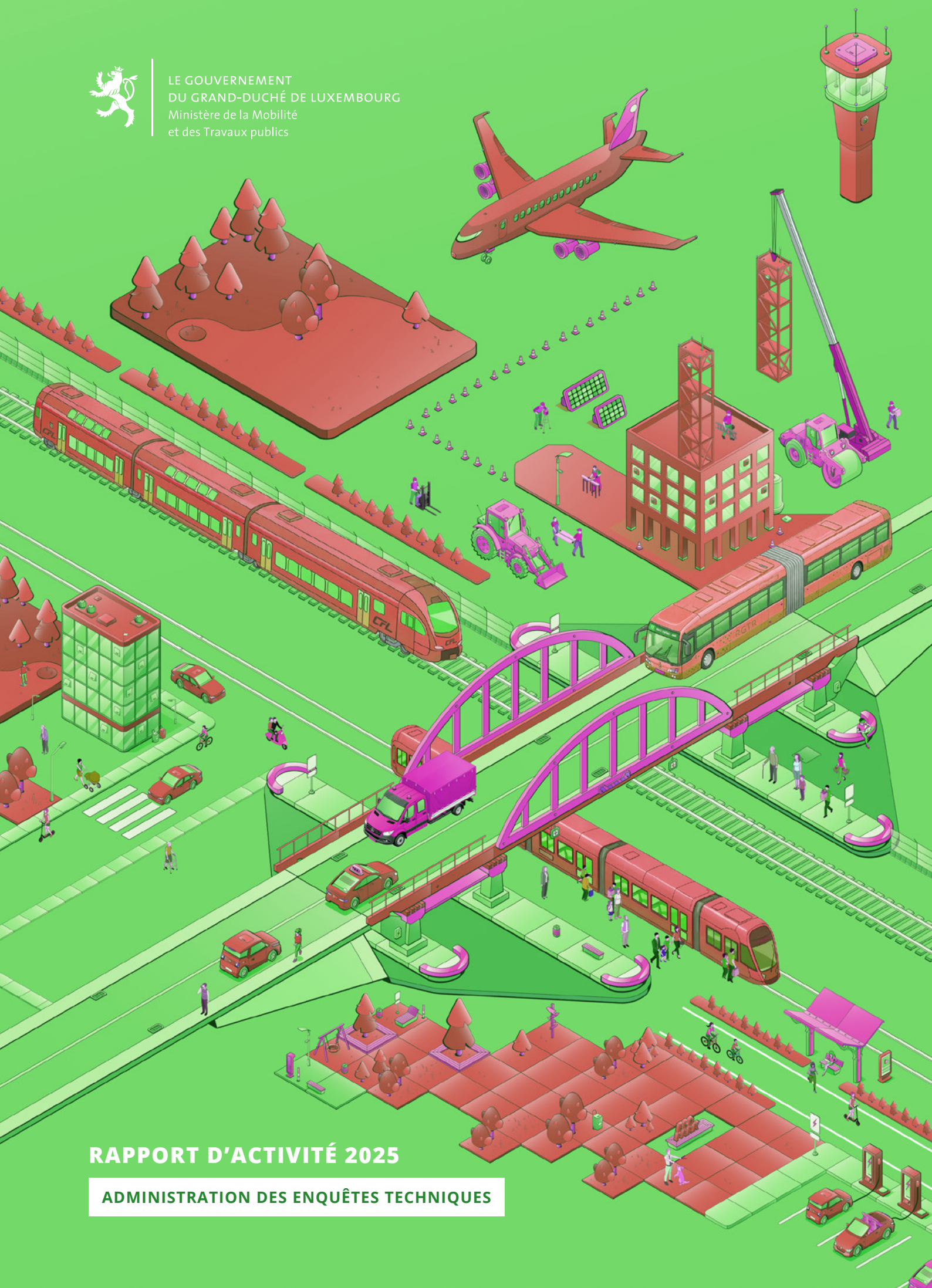




LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics



RAPPORT D'ACTIVITÉ 2025

ADMINISTRATION DES ENQUÊTES TECHNIQUES

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE 1 : L'ADMINISTRATION	3
1.1 Contexte général	3
1.2 Contexte fonctionnel	3
1.3 Formations	4
CHAPITRE 2 : COOPÉRATION AU NIVEAU NATIONAL, EUROPÉEN ET INTERNATIONAL	5
2.1 Coopération dans le secteur de l'aviation civile	5
ENCASIA	5
ECAC-ACC	6
ISASI-ESASI	6
2.2 Coopération dans le secteur des transports maritimes	6
2.3 Coopération dans le secteur des chemins de fer	7
2.4 Coopération entre l'AET et l'autorité judiciaire	7
CHAPITRE 3 : AVIATION CIVILE	8
3.1 Événements liés à la sécurité dans le secteur de l'aviation civile en 2025	8
3.1.1 Enquêtes finalisées	8
3.1.2 Enquêtes en cours	9
3.1.3 Évaluations préliminaires effectuées par l'AET	13
CHAPITRE 4 : TRANSPORTS MARITIMES ET FLUVIAUX	15
4.1 Événements liés à la sécurité dans le secteur des transports maritimes en 2025	15
4.1.1 Enquêtes finalisées	15
4.1.2 Enquêtes en cours	15
4.2 Événements liés à la sécurité dans le secteur des transports fluviaux en 2025	16
CHAPITRE 5 : CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS	17
5.1 Événements liés à la sécurité dans le secteur des chemins de fer en 2025	17
5.2 Événements liés à la sécurité dans le secteur des tramways en 2025	18
CHAPITRE 6 : CIRCULATION DE VÉHICULES SUR LES VOIES PUBLIQUES	19
6.1 Événements liés à la sécurité dans le secteur de la circulation de véhicules sur les voies publiques en 2025	19



CHAPITRE 1 : L'ADMINISTRATION

1.1 Contexte général

L'année 2025 n'a pas vu d'accidents majeurs impliquant le Luxembourg dans les secteurs de transport de l'aviation civile, du maritime, du fluvial, des chemins de fer et des accidents de la circulation de véhicules sur les voies publiques. Des enquêtes et des évaluations préliminaires ont été ouvertes, alors que d'autres enquêtes sont toujours en cours ou sont sur le point d'être finalisées. Une partie des activités est consacrée aux bonnes relations et à la coopération avec d'autres acteurs des secteurs d'activités de l'administration, tant au niveau national qu'international. Un aperçu des enquêtes en cours ainsi que des autres activités de l'AET est présenté ci-après.

Le nombre d'événements notifiés à l'AET dans les domaines des chemins de fer n'a que légèrement diminué par rapport à 2024, passant de 74 à 73 en 2025. En ce qui concerne le domaine des tramways, 24 événements liés à la sécurité ont été notifiés par l'entreprise exploitante Luxtram, contre 16 en 2024. Le domaine de l'aviation civile a vu quelques événements impliquant des aéronefs issus de l'aviation générale, ainsi qu'un hélicoptère de transport médical. Le nombre d'événements notifiés est cependant resté similaire à celui des années précédentes. Dans le domaine des transports maritimes et fluviaux, on a pu constater une augmentation des événements notifiés par rapport à l'année précédente.

Depuis le 1^{er} janvier 2018, les accidents mortels de la circulation de véhicules sur les voies publiques sont notifiés en temps utile à l'AET par le centre d'intervention national de la Police grand-ducale (CIN). Le nombre d'accidents mortels retenus par l'AET en 2025 a été en augmentation par rapport à l'année précédente. Un rapport de synthèse pour l'année 2024 a été publié en juillet 2025, alors que celui de 2025 sera publié courant 2026.

1.2 Contexte fonctionnel

L'effectif de l'AET comprend actuellement un directeur, trois enquêteurs, un enquêteur stagiaire ainsi qu'un agent chargé du volet administratif. L'enquêteur stagiaire, entré en fonction le 1^{er} juillet 2025, sera, dans un premier temps, occupé à suivre les formations obligatoires organisées par l'INAP, avant d'être affecté principalement au suivi et, le cas échéant, au traitement des événements survenus dans le secteur de l'aviation civile.

Il importe cependant de préciser qu'en cas de besoin dans le cadre d'une enquête de sécurité, la loi modifiée du 30 avril 2008 portant création de l'Administration des enquêtes techniques prévoit la possibilité de recourir à une expertise externe à l'administration.



1.3 Formations

Les dispositions communautaires et internationales en matière d'enquêtes de sécurité dans les domaines de transport visés par la loi modifiée du 30 avril 2008 requièrent du personnel de l'AET une compétence de base dans les secteurs concernés afin d'être en mesure de mener à bien une enquête de sécurité. Il importe dès lors de suivre régulièrement des formations continues et autres cours de perfectionnement dans les domaines d'attribution de l'administration.

En 2025, le personnel de l'administration a suivi, en tout, 211 heures de formation. La plupart de ces heures de formation ont été suivies auprès l'Institut national de formation publique (INAP) dans le cadre de la formation continue et les formations externes ont été entièrement assimilées aux cours de formation continue organisés par l'INAP.



CHAPITRE 2 : COOPÉRATION AU NIVEAU NATIONAL, EUROPÉEN ET INTERNATIONAL

Compte tenu des multiples modes de transport qui tombent sous sa compétence, l'AET est invitée à participer à de nombreuses réunions et autres activités en matière d'enquêtes de sécurité, ce tant au niveau européen que sur le plan international. Les contacts ainsi noués et les informations recueillies lors de tels événements sont d'autant plus importants qu'ils permettent à l'administration, en cas de besoin et par manque de ressources internes appropriées, de recourir rapidement à une expertise externe et au savoir-faire d'autorités et d'organisations étrangères. Certaines réunions se font toujours par vidéoconférence alors que la majorité des réunions est organisée en mode hybride.

2.1 Coopération dans le secteur de l'aviation civile

ENCASIA

L'article 7 du règlement N° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile prévoit la mise en place d'un réseau européen des autorités d'enquêtes de sécurité dans l'aviation civile. Ledit réseau, dénommé European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities (ENCASIA) et instauré en 2011, a pour but principal de renforcer la coopération entre les autorités d'enquêtes européennes et d'harmoniser les méthodes d'enquête ainsi que le niveau de compétence des enquêteurs au niveau communautaire.

Des informations complémentaires sur le fonctionnement du réseau ENCASIA et ses membres peuvent être consultées sur le site internet :

https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/about-encasia-network_en

Le réseau ENCASIA a organisé deux réunions plénières en 2025. La première s'est tenue à Bruxelles du 19 au 20 mars 2025, en présence d'un représentant de l'AET en mode distanciel. La deuxième réunion plénière a été organisée à Bruxelles les 29 et 30 octobre 2025, précédée d'un workshop d'une journée organisé par le groupe de travail WG3 sur la thématique de l'assistance mutuelle au sein d'ENCASIA. Un représentant de l'AET était impliqué dans l'organisation du workshop et a assisté à la réunion plénière.

L'AET a contribué tout au long de l'année aux activités des groupes de travail « WG 3 – ENCASIA Mutual Support System (EMSS) » et « WG 4 – Planning and Resources ». Le WG 3 s'est réuni à 2 reprises au cours de l'année à Bruxelles et à 4 reprises en mode distanciel. Ces réunions ont porté principalement sur la préparation et l'organisation d'un workshop en octobre 2025, dans le but de faire le point sur le système ENCASIA d'assistance mutuelle et de discuter de son évolution.



Le WG 4 était impliqué dans l'organisation logistique d'un Workshop sur le thème des recommandations de sécurité dans les locaux de l'IATA à Madrid (Espagne) du 27 au 28 mai 2025 et a fait le suivi des six « peer reviews » de la phase 2, qui se sont tenus en Finlande, en France, aux Pays-Bas, en Pologne, au Portugal et en République tchèque.

Les activités du réseau peuvent être consultées sous le lien :

https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/encasia/encasia-activities_en

ECAC-ACC

Dans le cadre de l'organisation « European Civil Aviation Conference (ECAC) », le groupe d'experts sur les enquêtes d'accidents, appelé ACC, a organisé la réunion ACC/62 à Vienne (Autriche) le 13 mai 2025. Un représentant de l'AET a assisté à cette réunion. Un workshop ainsi que la réunion ACC/63, ont eu lieu à Roskilde (Danemark) les 4 et 5 novembre 2025, sans participation de l'AET faute de disponibilité.

ISASI-ESASI

L'AET est, depuis 2009, membre de l'association internationale des enquêteurs de sécurité aérienne dénommée International Society of Air Safety Investigators (ISASI). Cette association a pour mission principale de promouvoir la sécurité aérienne par le biais d'échanges d'informations et par un renforcement de la coopération entre les divers acteurs du secteur aérien. L'association ISASI, tout comme sa branche européenne dénommée European Society of Air Safety Investigators (ESASI), organisent régulièrement des séminaires portés sur le domaine des enquêtes de sécurité dans l'aviation civile.

Le séminaire ESASI 2025 a eu lieu à Vienne (Autriche) du 14 au 15 mai 2025, dos à dos avec la réunion ACC/62 de l'ECAC. Un représentant de l'AET a participé audit séminaire.

2.2 Coopération dans le secteur des transports maritimes

Conformément aux exigences européennes en ce qui concerne le cadre permanent de coopération (PCF), une réunion plénière, sous la présidence du directeur de l'AET, s'est tenue au siège de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) à Lisbonne (Portugal) du 3 au 5 juin 2025. Cette réunion a notamment permis aux différents groupes de travail d'informer les pays membres du PCF sur les travaux réalisés. Un autre sujet portait sur les grandes enquêtes en cours dans l'Union Européenne et les pays EFTA.

Du 11 au 13 juin 2025 s'est tenue à Vienne (Autriche) la 18ème conférence du European Maritime Accident Investigators' International Forum (EMAIF). Cette conférence a donné une bonne occasion au représentant de l'AET de s'échanger avec ses homologues européens et de discuter, entre autres, des accidents dans le secteur du transport maritime.

Du 13 au 17 octobre 2025 s'est tenue à Rotterdam (Pays-Bas) la 32ème conférence internationale organisée par le Maritime Accident Investigators International Forum (MAIIF). Cet événement a donné l'occasion aux services d'enquêtes maritimes venus de toutes les régions du monde de consolider leurs contacts et d'échanger leurs points de vue sur des sujets d'actualité.



2.3 Coopération dans le secteur des chemins de fer

L'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer (ERA) a organisé en 2025 trois réunions plénières du réseau des entités nationales d'enquête (« NIB Network »). Ces réunions sont l'occasion de définir les modalités de coopération entre les entités d'enquête, d'analyser des accidents ferroviaires, d'échanger des informations et des expériences, ainsi que de maintenir le contact entre homologues européens.

Par ailleurs, la directive (UE) 2016/798 du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire prévoit, à son article 22, paragraphe 7, une « évaluation par des pairs » des autorités responsables des enquêtes de sécurité dans l'Union européenne. Il est prévu que, à tour de rôle, toutes les entités d'enquête européennes y participent.

En 2025, l'AET a fait l'objet d'une telle évaluation. Un panel d'homologues européens, assisté par un représentant de l'ERA, a évalué les volets organisationnel et opérationnel de l'AET. Plusieurs recommandations, visant à optimiser le fonctionnement de l'Administration, ont été formulées dans un rapport final. Dans une démarche d'amélioration permanente, l'AET procédera prochainement à un renforcement de ses processus internes, en tenant notamment compte des recommandations formulées à l'issue de « l'évaluation par des pairs ».

2.4 Coopération entre l'AET et l'autorité judiciaire

Dans la mesure où des infractions sont susceptibles d'avoir été commises en relation avec des événements liés à la sécurité, l'enquête de sécurité risque de concourir avec une enquête judiciaire. Certes, la finalité de l'enquête judiciaire est différente de celle de l'enquête de sécurité, en ce qu'elle conduit à dégager d'éventuelles responsabilités pénales, alors que le seul but de l'enquête de sécurité est l'amélioration de la sécurité. Pourtant, les deux missions se recoupent partiellement et les deux instances peuvent se trouver en concurrence par rapport aux mêmes faits à enquêter.

Dans ce contexte, un protocole d'accord a été signé en 2016 entre l'AET et l'autorité judiciaire représentée par les différents parquets et les cabinets d'instruction. Il a pour but de consolider la coopération, tout en tenant compte des missions spécifiques de chacun des partis concernés. Il est susceptible d'être adapté en cas de besoin, ce qui a été fait à deux reprises, en 2017 et en 2021.

Ce protocole définit, entre autres, les modalités de coopération liées aux activités suivantes :

- l'accès au site de l'accident,
- la conservation des preuves et l'accès à celles-ci,
- les rapports initiaux et en cours sur l'état d'avancement de chaque opération,
- l'échange d'informations,
- l'utilisation appropriée des informations en matière de sécurité,
- la résolution des conflits.

La réunion annuelle entre l'AET et l'autorité judiciaire a eu lieu le 10 novembre 2025.



CHAPITRE 3 : AVIATION CIVILE

3.1 Évènements liés à la sécurité dans le secteur de l'aviation civile en 2025

3.1.1 Enquêtes finalisées

3.1.1.1 Évènements où l'AET est l'autorité responsable de l'enquête

Plusieurs enquêtes en cours sont sur le point d'être finalisées. Cependant, de nouveaux évènements dans les divers domaines d'attribution de l'AET et d'autres activités inhérentes à l'Administration ont empêché l'achèvement de rapports finaux dans le domaine de l'aviation civile en 2025.

3.1.1.2 Évènements où l'AET est associée à l'enquête de sécurité

Accident d'un aéronef de type Grumman American AA-5B, immatriculé LX-ARA, à l'approche finale de l'aéroport de Zell am See (LOWZ) le 4 mars 2025 vers 12h30 UTC

Lors d'un vol privé effectué selon les règles de vol à vue (VFR)¹ de Banja Luka (LQBK) à destination finale de Luxembourg (ELLX) en date du 4 mars 2025, le pilote avait planifié une étape intermédiaire à Zell am See (LOWZ) pour avitailler l'aéronef en carburant. Lors de l'approche finale de la piste 07 à LOWZ vers 12h30 UTC, l'aéronef s'est écrasé dans un champ en amont de l'aéroport. Le pilote, seul à bord, a subi des blessures mortelles et l'aéronef a été détruit.

Une enquête a été ouverte par l'autorité autrichienne responsable des enquêtes de sécurité, le SUB². L'AET a été associée à l'enquête en qualité d'autorité responsable pour les enquêtes de sécurité dans l'État de l'exploitant et d'immatriculation.

Le rapport final, publié par le SUB le 10 juillet 2025, est disponible sous le lien suivant :

[SUB - Rapport final LX-ARA](#)

1 Visual Flight Rules

2 Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes



3.1.2 Enquêtes en cours

3.1.2.1 Évènements où l'AET est l'autorité responsable de l'enquête

Toucher de queue de l'aéronef de type Bombardier DHC-8-402 à l'aéroport de Luxembourg (ELLX) le 20 janvier 2011 à 8h57 UTC

Le 20 janvier 2011, à 08h57 UTC, l'avion de type « Dash 8 – Q400 » effectuant le vol retour Francfort-Luxembourg, a fait un toucher de queue à l'atterrissage sur la piste 24 de l'aéroport de Luxembourg. Un membre de l'équipage de cabine est légèrement blessé.

Au vu des dégâts importants à la structure arrière de l'aéronef, l'évènement a été classifié comme accident conformément aux dispositions internationales en vigueur. Une enquête de sécurité a été ouverte peu après l'évènement et s'achèvera par la publication d'un rapport final.

Dégâts structuraux occasionnés à l'aéronef de type Cessna Model 510 Citation Mustang par l'obturation des orifices de ventilation des réservoirs de carburant lors d'un vol d'Anvers (EBAW) à Luxembourg (ELLX) le 16 avril 2013 vers 7h06 UTC

Le 16 avril 2013, l'avion Cessna Model 510 a effectué un vol d'Anvers (EBAW) à Luxembourg (ELLX) avec deux pilotes et un passager. Lors de l'approche vers l'aéroport de Luxembourg, en passant le niveau de vol FL070, le message d'alerte indiquant l'activation de la pompe de secours du circuit d'alimentation de carburant gauche s'est allumé. À environ 4.000 pieds, le message d'alerte indiquant l'activation de la pompe de secours du circuit d'alimentation de carburant droit s'est également allumé. L'avion s'est posé normalement et a rejoint son emplacement de parking. Après l'arrêt des moteurs, à la sortie de l'avion, le commandant a remarqué la déformation du revêtement des ailes, occasionnée par une sous-pression dans les réservoirs. Il a par la suite constaté l'obturation des orifices de ventilation des réservoirs de carburant situés sur l'intrados des ailes par des bandes adhésives de couleur rouge/orange.

Compte tenu des dommages structuraux occasionnés aux ailes, l'évènement a été classifié comme incident grave et une enquête de sécurité a été ouverte. L'enquête s'achèvera par la publication d'un rapport final.

Sortie latérale de piste de l'aéronef de type Cessna C172 lors de l'atterrissage sur la piste 24 à l'aéroport de Luxembourg (ELLX) le 24 février 2014 à 14h51 UTC

L'après-midi du 24 février 2014, vers 13h58 UTC, l'avion de type Cessna C172 a décollé de l'aéroport de Luxembourg pour un vol local. Après un vol d'un peu moins d'une heure, l'avion s'est trouvé en étape finale pour un atterrissage sur la piste 24. Peu après le toucher de roues vers 14h51 UTC, le pilote n'arrive plus à contrôler sa trajectoire et l'avion sort de la piste du côté gauche. Lors de cet évènement, l'hélice a été déformée en percutant la piste à plusieurs reprises et l'extrémité de l'aile droite a été endommagée au contact avec la piste.

Une enquête de sécurité a été ouverte et les constatations seront consignées dans un rapport final.

Atterrissage dur et sortie latérale de piste de l'aéronef de type Piper PA28-161 Cadet lors de l'atterrissage sur la piste 24 à l'aéroport de Luxembourg (ELLX) le 29 mai 2014 à 08h30 UTC

Le matin du 29 mai 2014, l'avion de type Piper PA28-161 Cadet a décollé de l'aéroport de Luxembourg pour effectuer des posés-décollés. Lors du premier circuit d'aérodrome, le pilote a informé la tour de contrôle qu'il fera un atterrissage complet. Lors de l'atterrissage sur la piste 24 vers 8h20 UTC, l'avion a heurté violemment le sol et a rebondi à plusieurs reprises. Le train avant a été déformé lors des contacts avec la piste et l'hélice a été endommagée en percutant la piste plusieurs fois. L'avion est sorti de la piste du côté gauche et s'est immobilisé.

Une enquête de sécurité a été ouverte et les constatations seront consignées dans un rapport final.



Incident grave de l'aéronef de type Boeing B747-8R7F lors de l'atterrissage à l'aérodrome de Libreville/Léon M'Ba (Gabon) le 24 novembre 2014

L'avion a effectué un vol régulier de Luxembourg (ELLX) à destination de Libreville (FOOL) en date du 24 novembre 2014. Un atterrissage dur à l'aérodrome de Libreville (Gabon) a donné lieu à une première inspection sur place, suivi d'une seconde inspection à Luxembourg deux jours plus tard. Aucun dommage n'a été trouvé lors de ces deux inspections. Le 2 décembre 2014, l'opérateur a effectué un « A-Check » au Luxembourg pendant lequel des dommages structurels ont été identifiés.

Après une analyse préliminaire des données de vol, l'atterrissage dur à Libreville a été identifié comme l'évènement à l'origine des dommages détectés ultérieurement au Luxembourg. Le Gabon est ainsi considéré comme État d'occurrence au sens de l'Annexe 13 de l'OACI. L'AET a contacté les autorités gabonaises afin de définir les modalités d'une enquête de sécurité. La direction de l'enquête de sécurité a été déléguée à l'AET début 2015, en coopération avec, entre autres, l'autorité gabonaise et le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) français.

Panne électrique et atterrissage d'urgence à l'aéroport de Luxembourg (ELLX) de l'aéronef de type Piper PA-24-250, immatriculé PH-EDH, le 29 août 2017 à 19h25 UTC

Le 29 août 2017, à 17h30 UTC, l'avion de type Piper PA-24-250 a décollé de l'aéroport de Luxembourg pour un vol local d'une durée d'environ 1h30. Vers 18h40, il s'est approché du point de compte rendu VFR « MERSA » et a tenté de contacter la tour de contrôle pour recevoir l'autorisation d'entrer dans la CTR. À ce moment, le pilote s'est aperçu que la radio ne fonctionnait plus et qu'il n'y avait plus d'électricité à bord. Par la suite, il a essayé de localiser la source d'une éventuelle panne, mais sans succès. Il a continué son vol jusqu'à se poser vers 19h25, avec le train d'atterrissage rentré, sur le gazon du côté gauche de la piste 06 à l'aéroport de Luxembourg.

Le soleil s'étant couché à 18h23 ce jour-là, il a fait nuit lors de l'atterrissage presque une heure plus tard. N'ayant pas eu de contact visuel ou autre, les services de contrôle aérien n'étaient pas au courant de la présence de l'aéronef au sol, à côté de la piste. Le pilote n'a pas été blessé lors de l'atterrissage train rentré sur le gazon, mais l'avion a été endommagé.

Après l'accident, le pilote a quitté l'avion et s'est rendu à pied au poste de contrôle le plus proche, où il a relaté l'évènement qui venait de se passer. À 19h38, la police a informé la tour de contrôle de la présence d'un avion ayant subi un atterrissage d'urgence sur le gazon à côté de la piste. Le service de secours a été envoyé sur place et la piste a été fermée.

Une enquête de sécurité a été ouverte par l'AET le jour de l'accident et s'achèvera par la publication d'un rapport.

Collision au sol à l'aéroport de Luxembourg (ELLX) entre l'aéronef de type Textron Aviation Inc. C90A (King Air), immatriculé D-IUDE, et l'aéronef de type Piper PA-24-250, immatriculé PH-EDH, le 7 décembre 2017 à 10h55 UTC

Le 7 décembre 2017, l'avion de type King Air C90A s'est posé à l'aéroport de Luxembourg et a rejoint le parking aviation générale « P5 » pour être ravitaillé en carburant. Après le ravitaillement par camion-citerne sur le parking, le pilote du King Air a démarré les moteurs pour le vol retour à destination de l'aéroport de Zweibrücken (EDRZ). L'avion a commencé à rouler sans que le pilote s'en aperçoive. Après avoir roulé pendant environ 25 secondes, le King Air C90A est entré en collision avec un Piper PA-24-250, qui était immobilisé sur le parking « P5 » à environ 45 m en face du King Air.

Le King Air C90A a subi principalement des dommages au moteur droit, ainsi qu'à l'hélice de ce moteur. Le Piper PA-24-250, qui avait déjà été endommagé quelques mois auparavant lors d'un atterrissage avec train rentré, a subi des dommages supplémentaires au groupe motopropulseur, ainsi qu'à l'aile droite.

Une enquête de sécurité est en cours.



Accident du ballon à air chaud de type Cameron Z-105, immatriculé LX-BIL, à l'atterrissage près de la localité de Consdorf le 14 août 2021 vers 18h00 UTC

Lors de l'atterrissage près de la localité de Consdorf, la jupe de l'enveloppe du ballon à air chaud de type Cameron Z-105 a pris feu et l'incendie s'est propagée à la nacelle. Le pilote et ses deux passagers ont évacué la nacelle en urgence. Un passager a été grièvement brûlé, le pilote et le deuxième passager ont subi des blessures légères.

Une enquête de sécurité a été ouverte par l'AET le jour de l'accident.

Accident impliquant l'aéronef de type Boeing B747-4R7F immatriculé LX-OCV et exploité par Cargolux Airlines International SA survenu le 14 mai 2023 à l'aéroport du Luxembourg

Le 14 mai 2023 à 17h01 UTC lors de l'atterrissage à l'aéroport de Luxembourg (ELLX) d'un aéronef de type Boeing B747-4R7F immatriculé LX-OCV et exploité par la société Cargolux Airlines International S.A., une partie du train fuselage droite s'est détaché à la suite d'une rupture de la jambe inférieure et a percuté l'avion à plusieurs reprises avant d'être déviée sur la droite par l'impact sur l'empennage horizontal. L'avion s'est immobilisé sur la piste et a par la suite été déchargé partiellement avant d'être tracté vers l'aire de trafic P7. Il n'y a pas eu de blessés lors de cet événement, mais l'avion a subi des dommages substantiels et la piste a été endommagée dans la zone d'atterrissage.

L'AET a ouvert une enquête de sécurité à la suite de cet événement et en a informé les parties intéressées conformément aux dispositions légales en vigueur. Les informations collectées lors de l'enquête ont permis d'identifier une surextension de la jambe inférieure du train fuselage droite lors du décollage, qui a finalement conduit à une rupture à l'atterrissage. Les raisons de la surextension et de la rupture n'ont pas encore été identifiées et l'enquête suit son cours.

L'AET a publié un rapport préliminaire en date du 6 août 2024, qui peut être consulté sous le lien suivant :

<https://aet.gouvernement.lu/dam-assets/l-administration/aviation-civile/aet-preliminary-report-lx-ocv-14052023-r060824.pdf>

Accident lors d'un Service Médical d'Urgence par Hélicoptère (SMUH) impliquant un aéronef de type Airbus Helicopters MBB-BK117 D-3, immatriculé LX-HLP et exploité par la société Luxembourg Air Ambulance S.A., au décollage hors-aéroport le 23 mai 2025 vers 15h00 UTC à proximité de la localité de Bavigne

Le 23 mai 2025 vers 15h00 UTC, au départ d'un site d'intervention primaire dans le cadre d'un SMUH sans transport de personne blessée, l'hélicoptère entre en contact avec les branches d'un arbre situées à environ 9 mètres au-dessus du sol. Les pales du rotor principal sont endommagées au contact des branches et le vol se termine par un atterrissage dur. Les quatre personnes à bord (pilote, membre d'équipage technique et personnel médical) ne sont pas blessées. L'hélicoptère subit des dommages substantiels.

Une enquête de sécurité a été ouverte par l'AET le jour de l'accident et les parties intéressées ont été informées conformément aux dispositions légales en vigueur.



3.1.2.2 Évènements où l'AET est associée à l'enquête de sécurité

Incident grave de l'aéronef de type Bombardier BD-700 (Global 5000), immatriculé LX ABM, lors de l'atterrissage à l'aérodrome de Brescia (LIPO, Italie) le 30 août 2020

Le 30 août 2020, l'aéronef de type Bombardier BD-700 (Global 5000) a effectué un vol de positionnement non-commercial de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse (LFSB, Suisse) à destination de l'aérodrome d'Oblia (LIEO, Italie). L'opérateur avait prévu d'effectuer un premier segment de vol vers l'aérodrome de Brescia (LIPO, Italie) pour y effectuer trois atterrissages, suivi d'un deuxième segment de vol à destination de l'aérodrome d'Oblia (LIEO, Italie). Lors de l'atterrissage à LIPO, le bout de l'aile gauche a touché la piste, endommageant le bec de bord d'attaque, le bord de fuite de l'aile ainsi que le bord de fuite du winglet.

L'autorité italienne responsable des enquêtes de sécurité, dénommée « Agenzia nazionale per la sicurezza del volo (ANSV) », a ouvert une enquête. L'AET, en qualité d'autorité responsable pour les enquêtes de sécurité dans l'État de l'exploitant et d'immatriculation, a nommé un représentant accrédité pour assister à l'enquête.

Incident grave de l'aéronef de type Boeing B747-400F, immatriculé LX GCL et exploité par Cargolux Airlines International S.A., après le décollage de l'aérodrome de Zhengzhou (ZHCC, Chine) le 28 juillet 2021

Le 30 août 2020, après le décollage de l'aéronef de type Boeing B747-400F, immatriculé LX-GCL, de l'aérodrome de Zhengzhou (ZHCC, Chine) à destination de l'aérodrome d'Anchorage (PANC), un incendie s'est déclaré au niveau du moteur n°1. Les extincteurs ont été activés et le moteur n° 1 a été mis à l'arrêt. L'aéronef est revenu se poser à l'aérodrome de départ.

Une enquête a été ouverte par l'autorité chinoise responsable des enquêtes de sécurité. L'AET a été associée à l'enquête en qualité d'autorité responsable pour les enquêtes de sécurité dans l'État de l'exploitant et d'immatriculation.

Accident survenu au Piper PA44 immatriculé LX-AIM le 19 octobre 2025 à l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine (LFJL, 57 France)

[Résumé](#) de l'évènement provenant du site internet du BEA :

« Après deux exercices de touch and go sur l'aéroport de Metz-Nancy-Lorraine, l'instructeur fait réaliser au pilote un exercice d'atterrissage en panne moteur (N-1) en situation d'instruction.

Le train n'est pas sorti sans que cela ne soit identifié par les personnes à bord et l'avion atterrit sur le ventre. »

Une enquête a été ouverte par le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA). L'AET a été associée à l'enquête en qualité d'autorité responsable pour les enquêtes de sécurité dans l'État de l'exploitant et d'immatriculation.



3.1.3 Évaluations préliminaires effectuées par l'AET

Ce chapitre porte sur les événements dans le domaine de l'aviation civile qui ont donné lieu à une évaluation préliminaire sur base de laquelle l'AET a décidé, selon les modalités du règlement (UE) N° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile, de ne pas procéder à une enquête de sécurité.

La raison principale menant à cette décision est le constat qu'une amélioration significative de la sécurité par le biais d'une enquête n'est pas escomptée dans les cas évalués. Pour certains événements, les aéronefs impliqués peuvent accessoirement tomber sous les dispositions de l'article 5 (5) du règlement UE précité, de sorte qu'une enquête de sécurité n'est pas obligatoire.

Il n'est cependant pas exclu que l'AET procède à une publication d'une action de sécurité, s'il est avéré qu'un de ces événements peut être attribué à une catégorie d'occurrence qui fait l'objet d'une attention particulière en matière de prévention dans le secteur de l'aviation civile.

Accident impliquant un planeur de type DG Flugzeugbau DG-1000M, immatriculé OE-9513, le 19 septembre 2025 à 14h05 UTC à Useldange

Le 19 septembre 2025, à 14 h 05 UTC, un accident impliquant un planeur de type DG Flugzeugbau DG-1000M (version à décollage autonome), immatriculé OE-9513, s'est produit sur le territoire de la commune d'Useldange dans le cadre d'un vol local avec deux personnes à bord.

L'évènement, classé dans la catégorie « perte de contrôle en vol » (Loss of Control In-flight – LOC-I), n'a pas entraîné de blessure grave. Les occupants de l'aéronef ont été pris en charge par les services de secours.

L'AET a procédé à une évaluation préliminaire des circonstances de l'évènement. À l'issue de cette démarche, l'AET a conclu qu'aucune défaillance technique n'avait contribué à la survenue de l'évènement et qu'il n'y a pas eu d'autre élément externe déterminant susceptible d'avoir provoqué la perte de contrôle. Il a par ailleurs été estimé qu'une enquête de sécurité ne permettrait pas d'identifier des enseignements nouveaux pouvant améliorer la sécurité aérienne.

Sur cette base, et conformément aux dispositions de l'article 5, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 relatif aux enquêtes et à la prévention des accidents et incidents dans l'aviation civile, l'AET a décidé de ne pas procéder à une enquête de sécurité sur cet évènement.

Compte tenu du potentiel élevé de blessures graves et de décès à la suite d'évènements de type « perte de contrôle en vol », l'AET a choisi de publier un bulletin d'information de sécurité afin sensibiliser les pilotes aux dangers de ce type d'évènement.



Évènement impliquant un bimoteur de type Diamond DA42, immatriculé OO-ELF, le 13 novembre 2025 à 18h03 UTC à l'aéroport de Luxembourg (ELLX)

Le 13 novembre 2025, à 18h03 UTC, un évènement impliquant un bimoteur de type Diamond DA42 immatriculé OO-ELF s'est produit à l'atterrissage sur la piste 24 à l'aéroport de Luxembourg dans le cadre d'un vol IFR avec deux personnes à bord.

Lors de la manœuvre de flare en configuration volets et train rentrés, les hélices ont contacté la piste et l'avion s'est posé sur les nacelles moteurs, les marches-pied et l'amortisseur installé en partie inférieure de l'empennage.

L'évènement, classé dans la catégorie « contact anormal avec la piste » (Abnormal Runway Contact– ARC), n'a pas entraîné de blessures. Les occupants de l'aéronef ont été pris en charge par les services de secours. Un malaise ou autre facteur médical contraignant antérieur à l'atterrissage n'a pas pu être identifié.

L'AET a procédé à une évaluation préliminaire des circonstances de l'évènement. À l'issue de cette démarche, l'AET a conclu qu'aucune défaillance technique n'avait contribué à la survenue de l'évènement et qu'il n'y a pas eu d'autre élément externe déterminant susceptible d'avoir provoqué le contact anormal avec la piste. Il a par ailleurs été estimé qu'une enquête de sécurité ne permettrait pas d'identifier des enseignements nouveaux pouvant améliorer la sécurité aérienne.

Sur cette base, et conformément aux dispositions de l'article 5, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 relatif aux enquêtes et à la prévention des accidents et incidents dans l'aviation civile, l'AET a décidé de ne pas procéder à une enquête de sécurité sur cet évènement.



CHAPITRE 4 : TRANSPORTS MARITIMES ET FLUVIAUX

4.1 Événements liés à la sécurité dans le secteur des transports maritimes en 2025

En 2025, 517 événements ont été notifiés à l'AET, dont 57 étaient considérés comme assez graves pour être inclus dans la base de données d'information européenne sur les accidents de mer « EMCIP ».

Le tableau ci-après résume les notifications classées selon leur gravité conformément au Code de l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

Type d'évènement	Nombre
Accident de mer très grave	0
Accident de mer grave	1
Accident de mer moins grave	56
Incident de mer	458
Autres	2
Total d'évènements :	517

Tableau 1 : Total des événements dans le domaine des transports

En 2025, un membre d'équipage est décédé sur un navire battant pavillon luxembourgeois, ce qui n'a pas donné lieu à une ouverture d'enquête de sécurité. En effet, l'analyse des éléments ayant révélé qu'il s'agissait d'une mort naturelle, cet événement n'a pas été classé comme accident de mer très grave.

4.1.1 Enquêtes finalisées

Aucune.

4.1.2 Enquêtes en cours

4.1.2.1 Événements où l'AET est l'autorité responsable de l'enquête

Naufrage du navire « Bourbon Rhode » en date du 26 septembre 2019 lors de la traversée de l'Atlantique, entraînant le décès de quatre membres d'équipage et la disparition de sept autres membres d'équipage.

Le 26 septembre 2019, à 8h06 UTC, l'alerte de la balise radiophare maritime de position d'urgence (EPIRB) du remorqueur Bourbon Rhode a été activée. Le capitaine a signalé à l'opérateur que le navire coulait avec une entrée d'eau majeure dans le compartiment des propulseurs de type Z-Drive situé à l'arrière du navire.



À 12h43 UTC, la dernière position du navire reçue par le système d'identification automatique par satellite (SAT-AIS) était de 15°35,383 N et 040°12,783 W.

Le Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage aux Antilles et en Guyane (CROSS AG), situé à Fort-de-France (Martinique, France), a coordonné les opérations de recherche et de sauvetage qui ont été lancées le 26 septembre 2019 dès réception du message d'alerte.

Le 28 septembre 2019, à 12h41 UTC, trois survivants ont été récupérés d'un radeau de sauvetage par un navire participant aux opérations de recherche. Ils ont confirmé que le Bourbon Rhode a coulé le 26 septembre 2019.

Le 12 octobre 2019, le CROSS AG a suspendu les opérations de recherche par des moyens actifs et a continué d'émettre des messages aux navires de la zone de naufrage demandant une vigoureuse surveillance.

Au cours des opérations de recherche et de sauvetage, trois survivants et le corps de quatre membres d'équipage ont été retrouvés.

À ce jour, sept membres d'équipage sont toujours portés disparus.

À la suite de la constatation d'un problème de sécurité nécessitant une action immédiate, l'AET a adressé en date du 19 août 2020 la recommandation **LU-MA-SR/2020-003** au Commissariat aux affaires maritimes.

<https://aet.gouvernement.lu/dam-assets/l-administration/transports-maritimes/bourbonrhode/Bourbon-Rhode-SR1-final-2020-08-19.pdf>

Le même jour, le bulletin de sécurité **LU-MA-SB/2020-001** portant sur le problème identifié dans la recommandation **LU-MA-SR/2020-003** a été distribué aux acteurs du secteur maritime susceptibles d'être concernés par l'accident.

<https://aet.gouvernement.lu/dam-assets/l-administration/transports-maritimes/bourbonrhode/Bourbon-Rhode-SB1-final-2020-08-19.pdf>

En date du 15 avril 2021, l'AET a publié un rapport d'enquête intermédiaire.

<https://aet.gouvernement.lu/dam-assets/l-administration/transports-maritimes/bourbonrhode/AET-Marine-Safety-investigation-BourbonRhode-interim-final-15042021.pdf>

L'enquête de sécurité s'est poursuivie en 2025 avec la rédaction du rapport final, dont la publication est prévue en 2026.

4.1.2.2 Événements où l'AET est associée à l'enquête de sécurité

Aucun.

4.2 Événements liés à la sécurité dans le secteur des transports fluviaux en 2025

En 2025, 4 événements liés à la sécurité ont été notifiés à l'AET, dont aucun n'a fait l'objet d'une enquête de sécurité.



CHAPITRE 5 : CHEMINS DE FER ET TRAMWAYS

5.1 Évènements liés à la sécurité dans le secteur des chemins de fer en 2025

En 2025, 73 évènements liés à la sécurité ont été notifiés à l'AET par le gestionnaire d'infrastructure, respectivement par les entreprises ferroviaires concernées. Le nombre d'évènements notifiés n'a que légèrement diminué par rapport à 2024, passant de 74 à 73 en 2025. De plus, alors qu'une partie des évènements notifiés a fait l'objet d'une enquête préliminaire, aucune enquête conformément au règlement grand-ducal du 7 novembre 2008 portant des spécifications complémentaires relatives aux accidents et incidents survenus dans le domaine du chemin de fer n'a été ouverte.

En ce qui concerne les évènements liés à la sécurité pour l'année 2025, on ne dénombre pas d'accidents majeurs. Cependant, 10 personnes ont été impliquées dans un accident en lien avec l'activité ferroviaire.

Le tableau ci-après reprend les évènements ayant eu lieu sur le réseau ferré luxembourgeois notifiés à l'AET en 2025 :

Type d'évènement	Nombre
Déraillement	4
Dépassement d'un signal fermé	23
Accident de personne / Suicide	10
Tamponnement / Accostage brutal	0
Collision / Heurt	2
Incident	34
Total d'évènements :	73

Tableau 2 : Évènements notifiés dans le domaine des chemins de fer pour l'année 2025



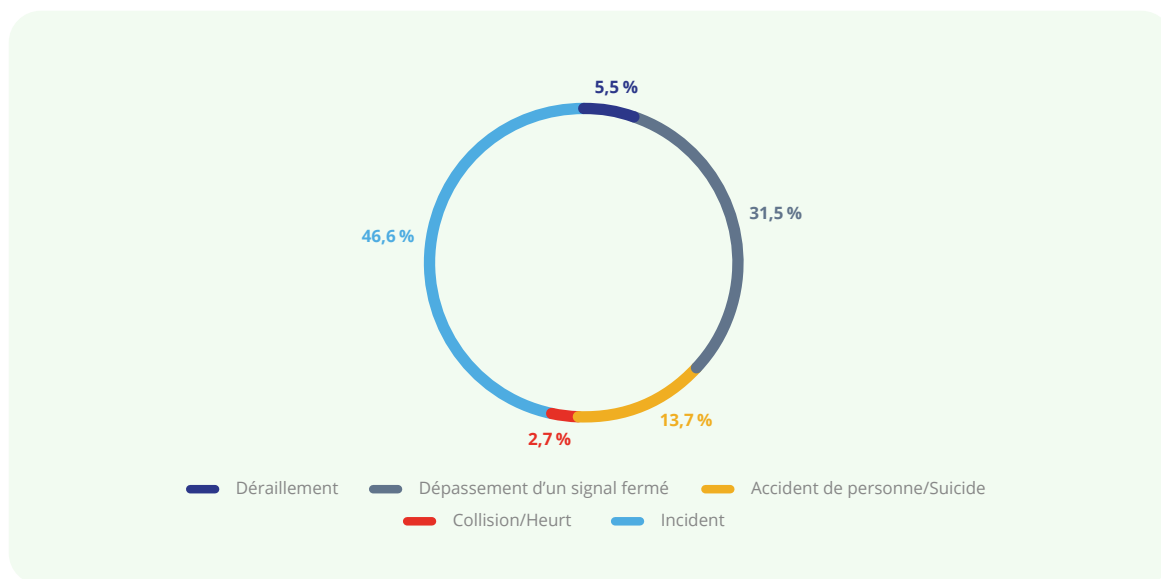


Image 1 : Répartition par types d'événements en %

5.2 Événements liés à la sécurité dans le secteur des tramways en 2025

Les missions de l'AET ont été étendues, depuis la mise en service des tramways en 2017, aux événements liés à la sécurité dans le secteur des tramways. Les critères d'ouverture d'enquête sont assimilés à ceux du domaine des chemins de fer.

En 2025, 24 événements liés à la sécurité ont été notifiés à l'AET par l'entreprise exploitante Luxtram, contre 16 événements liés à la sécurité en 2024. Ce nombre est en constante augmentation étant donné que le réseau de tramway s'étend progressivement au fil des années. Le 2 mars 2025 le tronçon vers l'aéroport de Luxembourg (Findel) a été inauguré.

Dans 13 cas, il s'agissait d'une collision avec un véhicule alors que 9 événements impliquaient soit un piéton ou un cycliste. Un autre événement trouve son origine dans la chute d'arbres ainsi qu'un événement impliquait un camion-grue qui a endommagé l'alimentation électrique aérienne.

Aucune enquête de sécurité n'a été ouverte en 2025, étant donné qu'on ne dénombre pas d'accidents graves ni de victimes décédées. Cependant plusieurs événements notifiés ont donné lieu à une enquête préliminaire afin de déterminer si une amélioration de la sécurité pourrait être escomptée par le biais d'une enquête de sécurité.



CHAPITRE 6 : CIRCULATION DE VÉHICULES SUR LES VOIES PUBLIQUES

Le 1^{er} juillet 2017, les compétences de l'AET ont été élargies aux accidents mortels de la circulation de véhicules sur les voies publiques. C'est ainsi qu'à partir du 1^{er} janvier 2018, après concertation entre l'AET et la Police grand-ducale, tous les accidents mortels sont notifiés en temps utile à l'AET par le centre d'intervention national (CIN) de la Police grand-ducale.

Le rapport de synthèse des accidents mortels ayant eu lieu sur les voies publiques au Luxembourg au cours de l'année 2024 a été publié le 20 juin 2025.

6.1 Évènements liés à la sécurité dans le secteur de la circulation de véhicules sur les voies publiques en 2025

En 2025, l'AET a été notifiée par la Police grand-ducale de 28 accidents faisant état d'au moins une victime décédée et impliquant au moins un véhicule sur les voies publiques. Parmi eux, 24 accidents ayant entraîné 29 décès ont été retenus par l'AET du fait qu'un décès pouvait être lié directement à l'accident. Les accidents retenus par l'AET en 2025 seront analysés dans un rapport de synthèse, dont la publication est prévue courant 2026.

Accidents retenus par l'AET	Nombre	Personnes décédées
Accidents mortels impliquant au moins un motocycliste décédé	9	9
Autres accidents mortels	15	20
Autres véhicules	8	12
Cyclistes	0	0
Piétons	7	8

Tableau 3 : Accidents retenus par l'AET pour l'année 2025



L'évolution des accidents mortels ainsi que le nombre de victimes respectives est illustrée ci-après :

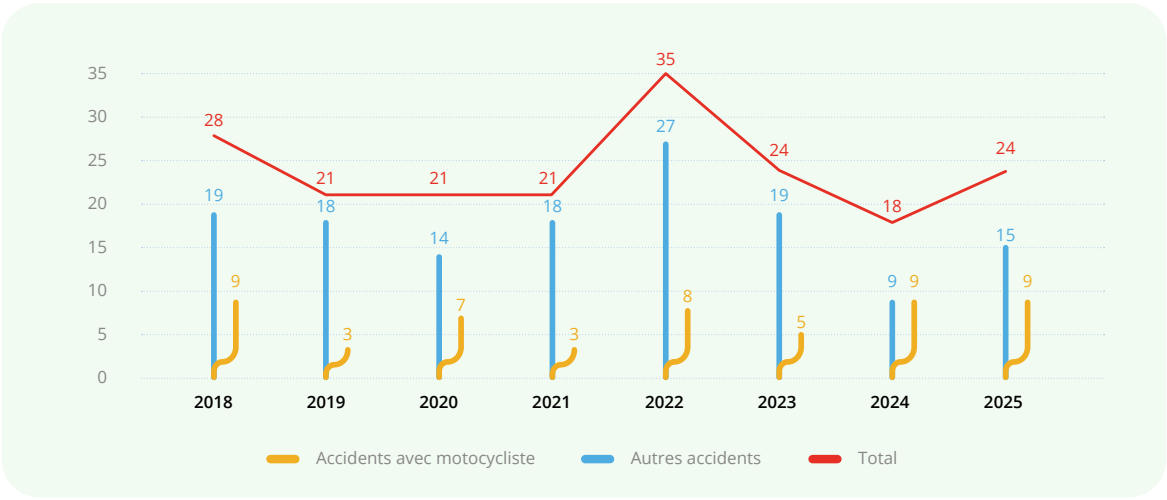


Image 2 : Évolution des accidents mortels sur les voies publiques



