



RAPPORT D'ACTIVITE 2009

L'Administration des Enquêtes Techniques (AET)

Contexte général

L'Administration des Enquêtes Techniques a vu sa naissance en 2008 suite à la mise en application de la loi du 30 avril 2008 portant a) création de l'Administration des Enquêtes Techniques, b) modification de la loi modifiée du 22 juin 1963 fixant le régime des traitements des fonctionnaires de l'Etat et c) abrogation de la loi du 8 mars 2002 sur les entités d'enquêtes techniques relatives aux accidents et incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et des chemins de fer.

La création d'une telle entité d'enquête technique indépendante s'était imposé afin de se conformer aux dispositions communautaires et internationales qui règlent les modalités d'enquêtes en cas d'accidents et d'incidents graves dans les divers modes de transport. Le Luxembourg a opté pour une structure multimodale, couvrant les domaines de l'aviation civile, du transport maritime et fluvial, et des chemins de fer. L'avantage d'une telle structure est l'optimisation des ressources disponibles, considérant que l'approche générale qui est à la base d'une enquête technique est similaire dans tous les modes d'attribution.

L'Administration s'est vu renforcée fin 2008 par le recrutement interne d'un fonctionnaire de carrière moyenne. L'augmentation supplémentaire des effectifs à 4 personnes, demandée initialement pour 2009, ne s'est cependant pas encore faite, ce qui a pour conséquence que le régime de fonctionnement nominal n'est pas encore atteint.

Contexte fonctionnel

La mission primaire de l'Administration est d'effectuer, à la suite d'un accident ou d'un incident grave dans un des domaines visés par la loi du 30 avril 2008 précité, une enquête technique dont le but est d'identifier les facteurs qui ont menés à cet événement et, le cas échéant, d'émettre des recommandations de

sécurité afin d'éviter qu'une telle situation ne puisse se reproduire. L'amélioration de la sécurité est donc l'unique objectif de l'Administration et il ne lui incombe aucunement de se prononcer sur une quelconque responsabilité liée à l'avènement d'un accident ou d'un incident grave.

Ainsi, une enquête technique ne se limite pas uniquement aux seuls faits immédiatement attachés à un événement, mais elle couvre aussi de nombreux autres aspects en relation avec le fonctionnement et l'organisation et qui touchent de près ou de loin au secteur sous enquête.

L'indépendance, tant sur le plan organisationnel qu'au niveau opérationnel, devient dès lors un élément primordial dans le fonctionnement d'une entité d'enquête technique. Ces principes sont d'ailleurs consignés dans les documents de références communautaires et internationales qui ont trait aux enquêtes techniques dans les domaines du transport.

Chemins de fer

Collision ferroviaire à Zoufftgen – 11 octobre 2006

Suite à la tragique collision ferroviaire qui a eu lieu le 11 octobre 2006 à la frontière franco-luxembourgeoise près de Zoufftgen (F) et qui a fait six morts et de nombreux blessés, les autorités des deux pays ont décidé d'unifier leurs efforts et de procéder à une enquête technique conjointe.

Cette enquête, dont le seul but était de déterminer les facteurs qui ont menés à l'accident et d'éviter, par le biais de recommandations de sécurité adressées aux divers acteurs, qu'un tel événement ne puisse se reproduire, a été finalisé fin février 2009 et rendue publique immédiatement après.

Accident de travail mortel sur le réseau tertiaire à Differdange – 3 février 2009

La nuit du 3 février 2009, vers 2 heures du matin, un accident s'est produit lors d'une manœuvre d'accrochage sur la voie 507 du réseau tertiaire à Differdange. Un conducteur de manœuvre a eu les jambes sectionnées au niveau des genoux et il est décédé à l'hôpital le 27 février 2009 à la suite de ses blessures graves.

Cet accident a donné lieu à une enquête technique conformément à la législation nationale en vigueur. Avec le concours de l'exploitant du réseau, des essais ont été effectués sur le site en question, avec le même matériel et dans la même configuration, afin de collecter des informations utiles pour l'analyse de l'accident. La sortie du rapport est prévue en 2010.

POS.	CATEGORIE	ACCIDENTS	INCIDENTS GRAVES	INCIDENTS	TOTAL PAR CATEGORIE
A	Avaries aux installations ou au matériel	--	--	--	--
B	Dérangements aux installations	--	--	--	--
C	Incidents et accidents de manœuvre	--	--	7	7
D	Incidents et accidents dans la circulation des trains	--	--	2	2
E	Inc. et acc. de véhicules routiers sur les PN et dans les dépendances du service de l'exploitation	--	--	7	7
F	Accidents de travail	1	--	1	2
G	Accidents de personnes (y compris suicides)	--	--	5	5
H	Incendies, explosions	--	--	--	--
J	Délits	--	--	1	1
K	Evènements naturels	--	--	--	--
L	Manifestations, grèves,...	--	--	--	--
M	Autres évènements extraordinaires	--	--	--	--
	TOTAL PAR CLASSEMENT	1	--	23	24
					TOTAL