



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

Réponse de la Ministre de la Mobilité et des Travaux publics à la question parlementaire n°3640 du 12 février 2026 des honorables député(e)s Liz Braz et Yves Cruchten.

En réponse à la question parlementaire n°3640, déposée le 11 février 2026, relative à des incidents impliquant des appareils de Luxair depuis janvier 2025, il convient d'apporter les précisions suivantes. Les éléments présentés ci-dessous reposent sur l'analyse consolidée des opérations effectuées sur la période concernée, ainsi que sur les données techniques et opérationnelles disponibles. Ils visent à contextualiser objectivement la nature des perturbations observées, leur fréquence, ainsi que les mesures prises par Luxair afin d'en limiter l'impact opérationnel, tout en garantissant en permanence le plus haut niveau de sécurité aérienne.

Combien d'incidents techniques, de retours en vol, de déroutements ou d'atterrissages de sécurité impliquant des appareils de Luxair ont été recensés depuis janvier 2025 ?

Sur la période du 1er janvier 2025 au 11 février 2026, Luxair a opéré 32.375 vols. Sur l'ensemble de ces opérations, environ un vol sur 200 a été affecté par une perturbation d'origine technique, concrètement 169 annulations techniques (ou changement d'avion), soit au total 0,5%. Ces chiffres sont pleinement en ligne avec les standards observés dans l'industrie aéronautique européenne pour des opérations comparables.

Il convient de préciser que ces situations relèvent de perturbations opérationnelles, telles que des messages systèmes, des indications techniques ou des anomalies détectées au sol ou en exploitation, et ne constituent pas des événements ayant compromis la sécurité des vols.

Ces incidents concernent-ils plus particulièrement certains types d'appareils, certaines séries ou certains avions spécifiques de la flotte ?

Luxair informe que des occurrences concernent principalement les appareils Q400, tandis que celles concernant le Boeing 737-700 représentent une minorité. Ceci reflète à la fois l'âge relatif de ces appareils et leur intensité d'utilisation au sein du réseau.

La Direction de l'Aviation civile (DAC) précise également que les occurrences techniques qui lui sont rapportées se répartissent comme suit : 65 % pour les Q400 et 35 % pour l'ensemble de la flotte Boeing.

Les incidents totaux rapportés, incluant également les événements non techniques (tels que les turbulences, les atterrissages durs, les problèmes de communication radio entre pilote et contrôleur, etc.), sont, quant à eux, répartis de manière égale entre les Q400 et la flotte Boeing (50%/50%). Les Q400 sont principalement engagés sur des liaisons régionales à forte fréquence, impliquant un nombre de cycles (décollage–atterrissage) nettement plus élevé que pour les appareils moyen-courriers. Or, en aviation, le nombre de cycles constitue un facteur déterminant en matière d'usure technique et de maintenance. L'analyse des occurrences doit dès lors être appréciée en proportion du nombre de rotations effectuées et des heures de vol réalisées, et non uniquement en valeur absolue. Rapportées à l'activité opérationnelle, ces occurrences ne mettent pas en évidence de dérive spécifique ou de vulnérabilité particulière d'un type d'appareil.

Dans ce contexte, Luxair a engagé un investissement de plus d'un milliard d'euros dans le renouvellement de sa flotte, notamment avec l'introduction des nouveaux Embraer E2, afin de moderniser en profondeur ses appareils et de réduire l'exposition aux perturbations techniques liées au vieillissement des appareils.

Madame la ministre peut-elle fournir un état des lieux de la flotte de Luxair, notamment en ce qui concerne l'âge moyen des appareils, leur taux de disponibilité et les immobilisations pour raisons techniques ?

L'âge moyen de la flotte Luxair s'établit à environ 12,8 ans. Les Boeing 737-700 présentent un âge moyen plus élevé, proche de 19 ans, tandis que les appareils plus récents, notamment les B737-8 et l'Embraer E2, contribuent progressivement au renouvellement de la flotte.

En matière de disponibilité opérationnelle (« dispatch reliability » – retards supérieurs à 15 minutes pour cause technique), bien qu'en baisse constante sur les 24 derniers mois pour les flottes 737NG (B737-700 et B737-800) et Q400, les indicateurs demeurent élevés et conformes aux standards européens, avec un niveau global supérieur à 98 % et des taux proches de 98,5 à 99 % selon les types d'appareils.

Y exclu les immobilisations pour raisons techniques qui relèvent principalement des cycles normaux de maintenance programmée, incluant les visites lourdes planifiées, ainsi que de certains délais d'approvisionnement en pièces détachées observés à l'échelle internationale. Ces immobilisations n'affectent toutefois pas la capacité globale d'exploitation, comme en témoigne le niveau de disponibilité opérationnelle qui demeure globalement supérieur à 98 %, ce qui correspond à un niveau élevé dans l'aviation commerciale européenne. Aucune immobilisation exceptionnelle liée à une problématique structurelle n'a été identifiée.

Le ministère des Transports dispose-t-il d'une analyse expliquant la multiplication apparente de ces incidents depuis janvier 2025 ?

La Direction de l'Aviation Civile (DAC) a analysé le nombre d'incidents de Luxair sur quatre années (2022-2025). L'analyse des incidents ne permet pas de conclure qu'il y aurait un problème de sécurité.

Il est important de souligner qu'aucune concentration systémique par chapitre technique (classification ATA – Air Transport Association) n'a été identifiée, c'est-à-dire qu'aucune famille de systèmes spécifique (moteur, avionique, commandes de vol, hydraulique, etc.) ne présente de récurrence anormale susceptible de révéler une faiblesse structurelle ou organisationnelle. Les occurrences observées sont réparties sur différents chapitres techniques, sans schéma répétitif mettant en évidence un défaut de conception, de maintenance ou de gestion. Cette dispersion confirme l'absence de tendance technique préoccupante. Par ailleurs, aucune augmentation des retours en vol, des déroutements ou des atterrissages de précaution pour cause technique n'a été constatée sur la période considérée, ce qui constitue un indicateur clé en matière de performance sécurité et de fiabilité opérationnelle.

Des causes systémiques, qu'elles soient d'ordre technique, organisationnelles ou liées à la gestion de la maintenance, ont-elles été identifiées ou sont-elles actuellement à l'étude ?

À ce stade, aucune cause systémique structurelle n'a été identifiée, ni d'ordre organisationnel ni liée à la gestion de la maintenance.

Les audits internes ainsi que les contrôles exercés par la DAC ne mettent pas en évidence de défaillance organisationnelle. Le système de gestion de la sécurité demeure opérationnel et conforme aux exigences européennes. Les audits et inspections réalisés par la DAC au cours de l'année 2025 n'ont pas permis d'identifier de cause systémique technique, ni organisationnelle.

Quelles sont les obligations de Luxair en matière de déclaration et de communication des incidents techniques auprès des autorités nationales et européennes compétentes ?

Luxair est soumise aux règlements (UE) n°376/2014 et 2015/1018 relatifs au reporting, à l'analyse et au suivi des occurrences en aviation civile.

Toute occurrence rapportable doit être transmise à la DAC dans un délai maximal de 72 heures. Ces informations sont ensuite intégrées dans les bases de données européennes dédiées à l'analyse de la sécurité, dans le respect des principes de « just culture ».

Madame la ministre estime-t-elle que l'information communiquée au public par Luxair à la suite de ces incidents est suffisante et transparente ?

Il convient de distinguer les événements médiatisés, ayant un impact direct pour les passagers, des occurrences techniques déclaratives, dont une part significative est détectée et traitée avant départ.

Les données objectives issues du système de supervision ne montrent pas de dégradation du niveau de sécurité. La communication doit toutefois toujours veiller à éviter toute confusion entre atterrissage de précaution sans impact sur la sécurité, mais souvent médiatisé comme atterrissage d'urgence, et un véritable atterrissage d'urgence.

Quels échanges ont eu lieu entre Luxair et le ministère de tutelle à la suite de ces incidents répétés ?

Les échanges entre Luxair, la DAC et le ministère s'inscrivent dans le cadre du dialogue institutionnel régulier et des mécanismes de supervision continue.

Aucune situation exceptionnelle n'a nécessité la mise en place d'un dispositif particulier ou de réunions extraordinaires.

Des mesures correctives, recommandations ou injonctions ont-elles été adressées à Luxair par le ministère ou par les autorités compétentes ?

La DAC exerce une supervision permanente de l'opérateur, comme de tous les acteurs du secteur aéronautique luxembourgeois.

Dans ce cadre, des recommandations peuvent être formulées de manière courante, comme pour tout opérateur européen. La DAC confirme que d'un point de vue gestion de la sécurité aérienne, navigabilité et opérations, à ce jour, aucune mesure particulière liée aux événements récents n'a été mise en place vis à vis de Luxair.

Quelles conséquences ces incidents ont-ils eues, le cas échéant, sur le plan opérationnel, financier ou en termes d'image pour Luxair et pour l'État en tant qu'actionnaire ?

Les impacts constatés relèvent de la gestion opérationnelle normale d'une compagnie aérienne et peuvent entraîner ponctuellement des ajustements de planning ou des coûts techniques supplémentaires.

Ils n'ont toutefois pas affecté la sécurité des vols ni entraîné de remise en cause structurelle de l'exploitation.

Madame la ministre envisage-t-elle de renforcer le cadre de surveillance, les contrôles ou les obligations de reporting applicables à Luxair afin de garantir le plus haut niveau de sécurité et de confiance pour les passagers ?

Au regard du cadre réglementaire européen particulièrement strict et de la supervision continue exercée par la DAC, aucun renforcement spécifique du dispositif de surveillance ne doit être envisagé à ce stade.

Les indicateurs disponibles confirment que le niveau de sécurité demeure conforme aux standards européens et internationaux applicables.

Luxembourg, le 12 mars 2026

La Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

(s.) Yuriko Backes