

Si vous avez des difficultés à visualiser cet email, [suivez ce lien](#)



#16 - 19 mars 2026

Cette publication vise à partager des comptes rendus d'événements notifiés à la DSAC, sélectionnés pour l'intérêt de l'événement en lui-même, pour la qualité de l'analyse réalisée par l'opérateur ou le risque mis en évidence. Les comptes rendus sont présentés sans autre modification que la désidentification et l'anonymisation. Des imprécisions peuvent donc subsister et certaines données de contexte peuvent être manquantes.

Dans le secteur de l'aviation commerciale, l'accès rapide, fiable et centralisé à l'information aéronautique est un enjeu critique pour la sécurité des opérations et l'efficacité des vols. Pourtant, compagnies aériennes, exploitants d'aérodromes et services de la navigation aérienne se heurtent régulièrement à des problèmes liés à la diffusion ou la lisibilité des données essentielles. En effet, pour traiter le volume considérable de NOTAM (Notice to Airmen) associés à chaque vol, les compagnies aériennes s'appuient sur un système de filtrage fondé sur leur catégorisation (Q-code, Q + 4 lettres), censé refléter leur niveau de criticité et leur pertinence pour le vol concerné. Toute erreur de codage (côté producteur) ou de paramétrage des filtres (côté exploitant) peut ainsi avoir des conséquences significatives sur la sécurité des opérations.

Un autre problème récurrent concerne l'accès à l'information relative aux fermetures temporaires de pistes, pourtant souvent liées à des travaux programmés. Dans cette configuration, le NOTAM rappelle l'existence d'un SUP-AIP en précisant la phase de travaux actuellement en vigueur. Un des enjeux est donc d'éviter le biais d'habitude lors d'un changement de phase.

Ces informations, bien que publiées dans les NOTAM, sont parfois noyées dans un volume important de messages peu hiérarchisés, rendant leur identification difficile. Il arrive également qu'elles soient déposées tardivement. À cela peut s'ajouter l'absence de

représentations cartographiques claires des zones affectées, ce qui complique la planification des approches et des procédures de déroutement. Cette situation expose les équipages à des risques opérationnels accrus. Parmi les axes identifiés dans le plan Horizon 2028 figure la documentation et l'information aéronautique. L'identification d'actions d'amélioration continue est une des priorités de la DSAC pour les années à venir.

L'encodage d'un NOTAM empêche sa prise en compte dans le plan de vol

Résumé de l'évènement

« En croisière, quelques minutes après notre entrée dans une nouvelle Flight Information Region (FIR), le contrôle aérien nous indique qu'une zone R avec extension latérale de 160 NM du FL290 au FL430 se trouve sur notre route. Nous sommes dans l'impossibilité d'éviter cette zone latéralement, donc nous descendons au FL280 pour un évitement par le bas. Nous voulons comprendre la situation car le NOTAM ne figure pas dans le dossier de vol. »

Analyse de l'opérateur

« Deux erreurs se cumulent.

L'encodage du NOTAM a empêché sa prise en compte par Lufthansa Integrated Dispatch Operations (LIDO) et d'autres équipages ont rencontré ce problème. Le NOTAM a été traité plus de 4 heures après la période concernée, ce qui explique l'absence d'alerte IFM en suivi de vol. Le carburant nécessaire pour le vol était donc erroné et le Personnel d'Équipage (PEQ), n'ayant pas eu accès à ces informations dans le dossier de vol, n'a pas pu constituer une barrière de récupération.

Les filtres appliqués sur le logiciel de suivi des missions du Centre de Contrôle des Opérations (CCO) ont masqué cette zone au lieu de la mettre en évidence en raison d'un paramétrage erroné. »

Commentaire de la DSAC

Les conséquences liées au dépôt tardif du NOTAM (entre la préparation et le dispatch) aurait pu être rattrapées par le Centre de Contrôle des Opérations (CCO) en l'absence

d'erreur dans l'intégration du NOTAM au logiciel de suivi des vols. La demande de modification du paramétrage des zones est donc une mesure adaptée.

Une erreur dans la rédaction d'un NOTAM rattrapée par la vigilance de l'ATC

Résumé de l'évènement

« L'exploitant prévoit une fermeture de piste du 13 mai à partir de 19h30 UTC jusqu'au 15 mai à 04h00 UTC. Une demande de publication de NOTAM est effectuée, dans laquelle une erreur d'horaire est insérée par le fournisseur de données aéronautiques de l'aérodrome à la rédaction. Le service ATC la détecte et alerte le responsable SGS en charge de la demande. Une nouvelle demande a été transmise au Bureau Notam International (BNI), débutant à 12h30 UTC, afin de bien distinguer ce NOTAM d'un autre couvrant la même période. »

Analyse de l'opérateur

« L'erreur dans la rédaction du NOTAM constitue une erreur humaine ponctuelle. La bonne connaissance du processus par le responsable SGS a permis une réaction rapide et une correction immédiate en lien avec les parties prenantes. De plus, l'activation du service ATS pendant toute la durée de la fermeture a représenté une barrière de sécurité supplémentaire, assurant le maintien d'un haut niveau de sécurité des opérations. Une relecture systématique des champs critiques est désormais en place avant validation finale de la demande de NOTAM. Cette mesure est accompagnée d'un rappel des bonnes pratiques de saisie et de validation à l'ensemble des agents impliqués dans la chaîne de demande de NOTAM. »

Commentaire de la DSAC

Pour rappel, l'arrêté du 24 janvier 2022 relatif à l'information aéronautique définit le "fournisseur de données aéronautique" comme « toute entité qui transmet des données aéronautiques au prestataire de services d'information aéronautique ». La réglementation en vigueur impose à l'exploitant d'aérodrome de posséder un système de gestion de la qualité de son information aéronautique qu'il doit décrire dans son manuel d'aérodrome.

Aussi, dans sa surveillance, l'Autorité vérifie d'une part le contenu des formations NOTAM des fournisseurs de données aéronautiques et d'autre part le fait que l'exploitant dispose d'une liste indiquant ce qui doit faire l'objet d'un NOTAM.

Des ambiguïtés sont contenues dans les NOTAM sur l'aérodrome

Résumé de l'évènement

« Un trigger-NOTAM ayant pour titre «Travaux sur les voies de circulation» ne mentionne pas que ceux-ci s'accompagnent du déclassement en taxiway d'une des deux pistes indépendantes du terrain. »*

* Le champ E (texte du NOTAM) a été rédigé comme suit :

AD CLSD FOR RWY 17L/35R MAINTENANCE.

TAXIWAY B AND C PARTIALLY RESTRICTED DUE TO MARKING WORKS.

REF AD 2 LFLL-1-1 AND AIP SUP 123/24.

Analyse de l'opérateur

« Le NOTAM reprend le titre du SUP AIP : « Travaux de réfection sur les voies de circulation » qui est inadapté puisque une des conséquences en est le déclassement permanent d'une des deux pistes. L'information de la fermeture de la piste, et son impact sur le vol, n'est donc pas facilement identifiable. L'équipage n'en est donc pas informé par le dispatch et la QMC calculée ne prévoit pas de pétrole de dégagement à destination.»

Commentaire de la DSAC

Outre l'importance du Q-code déjà évoquée plus haut, la criticité du choix d'un titre évocateur et reflétant les conséquences opérationnelles est mise en évidence par cet évènement.

Un NOTAM essentiel est absent du dossier de vol

Résumé de l'évènement

« En croisière, nous obtenons une clairance d'évitement météo. Le service ATC nous informe que nous approchons d'une zone interdite. Nous confirmons notre besoin de maintenir notre cap actuel 10 NM supplémentaires et en profitons pour vérifier la carte LIDO et les NOTAMS en vigueur. Nous ne trouvons aucune information sur la zone interdite mentionnée. Nous devons effectuer de nombreux évitements jusqu'à la descente et nous demandons au Centre de Contrôle des Opérations (CCO) une clarification auprès du service de contrôle aérien de la prise en compte de ce NOTAM. »

Analyse de l'opérateur

« En consultant les NOTAMS en vigueur, l'équipage a pris connaissance de l'un d'entre eux conditionnant le survol du pays au respect d'un plancher de vol au FL320 (zone de conflit : consigne compagnie reflétant les restrictions de survol préconisées par la DGAC). Le NOTAM absent du dossier de vol, émis par le pays survolé, interdit le vol hors AIRWAYS au-dessus du FL320. Le cumul de ces contraintes, incompatibles en cas de mauvaise météo, conduit à des divergences d'interprétation du NOTAM entre CCO et services ATC qui mettent en lumière le besoin de clarifier le périmètre des NOTAMS ainsi que leur communication aux équipages pour une bonne préparation et gestion de vol. »

Commentaire de la DSAC

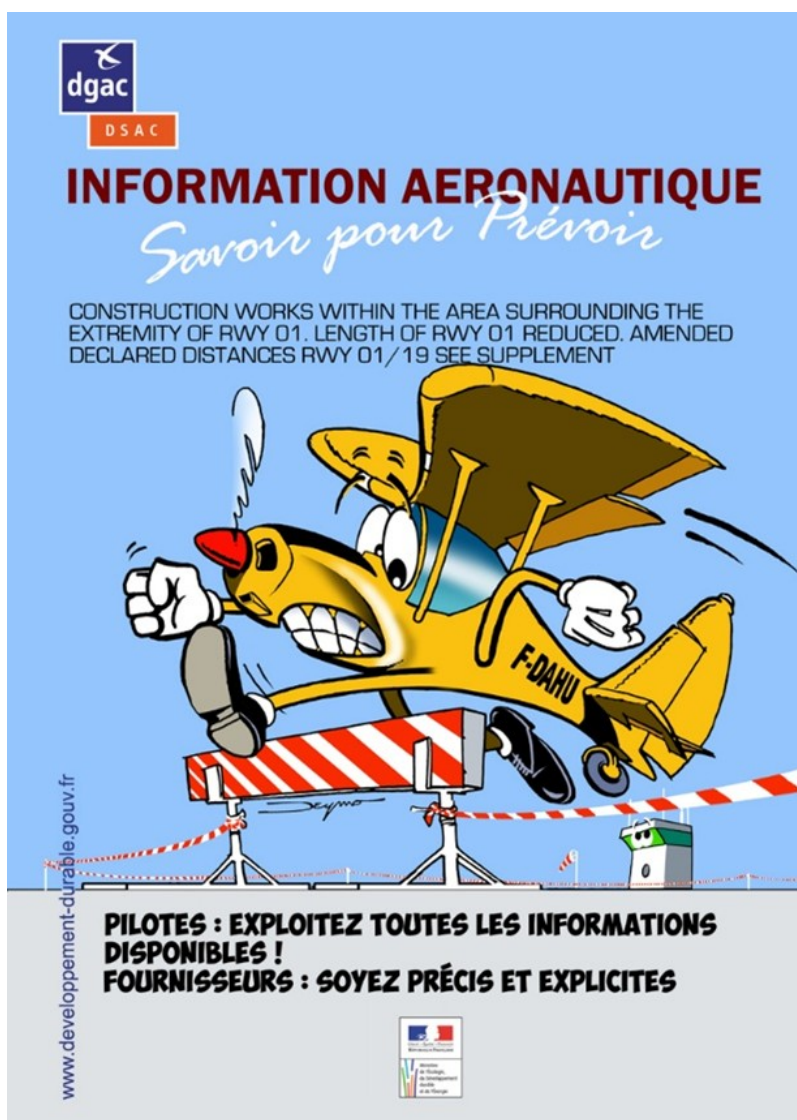
L'absence de ce NOTAM essentiel dans le dossier de vol peut s'expliquer par un mauvais formatage des données : le Q-code utilisé est non-standard, ce qui met en défaut la politique de filtrage. Toutefois, dans le cadre de cet évènement, la prise en compte de ce NOTAM n'aurait pas réduit le risque, la compagnie et l'ATC n'ayant pas la même priorité : l'une privilégiant l'évitement des zones orageuses et l'autre le respect du NOTAM.

Ressources

Parmi les axes identifiés dans le plan Horizon 2028 figure la documentation et

l'information aéronautique. C'est une des priorités de la DSAC pour les années à venir.

En 2013, la DSAC a organisé un Symposium sur le thème de l'information aéronautique : savoir pour prévoir

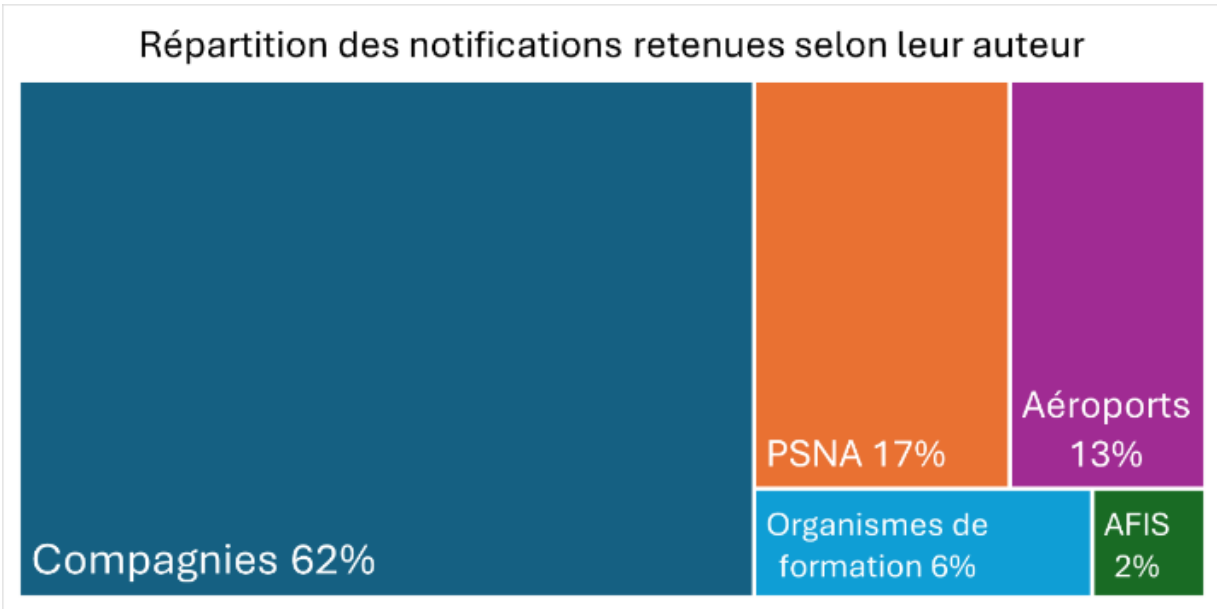


- Lien vers l'[Oversight en ligne](#) du Symposium 2013 dédiée à l'information aéronautique
- Lien vers le [Visualisateur AIP](#) du *Service de l'Information Aéronautique (SIA)*

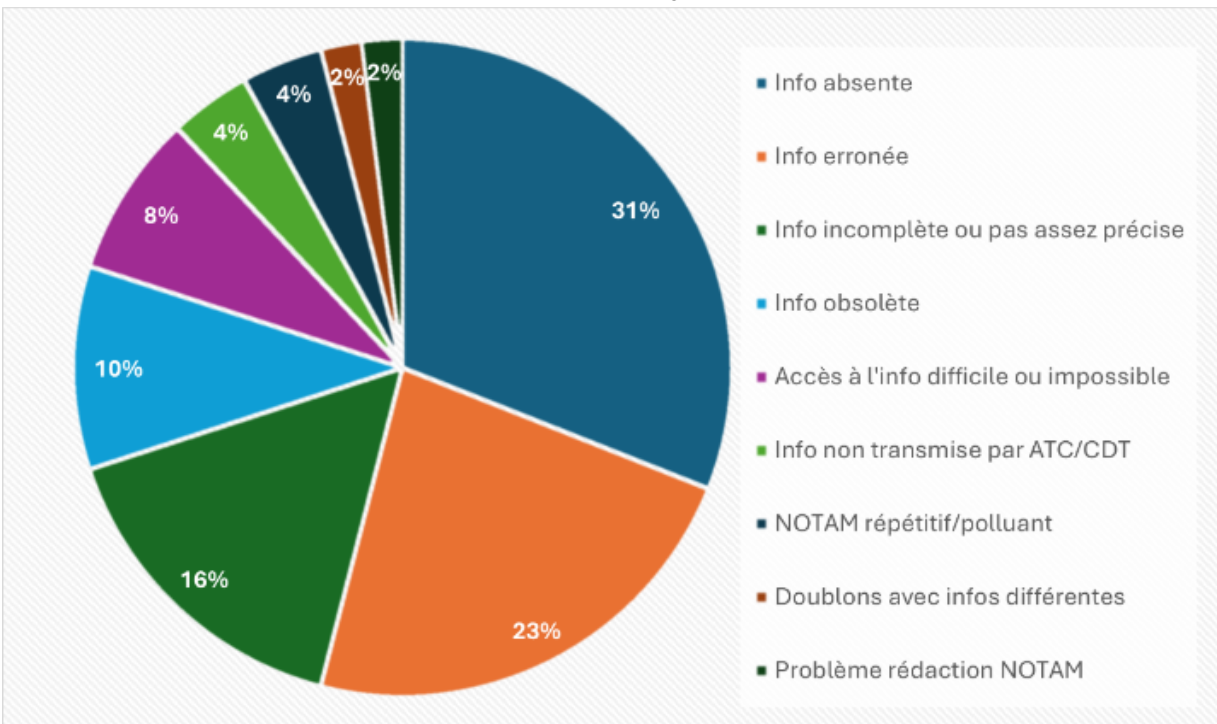
Envie d'aller plus loin ? ✈️

Entre janvier et juillet 2025, la Mission Evaluation et Amélioration de la Sécurité

a mené une analyse sur 161 notifications à l'autorité concernant les différentes problématiques de l'information aéronautique.



Il apparaît que près de 80% des notifications émanent des compagnies aériennes et de la DSNA. La répartition par type :



Un peu moins d'un tiers des notifications correspondent à une information aéronautique absente.

Un quart des notifications mettent en avant une information aéronautique qui, bien que complète ou bien rédigée, contient au moins une indication erronée.

16% des notifications sont liées à une information aéronautique incomplète ou pas assez précise, pouvant mener à des confusions ou à de mauvaises interprétations.

Une notification sur dix remonte une information aéronautique inutile car obsolète.

Une notification sur dix remonte une information aéronautique présente mais dont l'accès est compliqué voire impossible.

Dites-nous ce que vous avez pensé de ce numéro



Objectif Sécurité est le label de promotion de la sécurité de la DSAC. Il regroupe toutes les publications visant à fournir à chaque acteur aéronautique des informations utiles et nécessaires à connaître, dans un objectif d'amélioration continue de la sécurité aérienne.

Via l'exploitation et l'analyse des données et informations de sécurité de toute provenance (incidents notifiés par les opérateurs, rapports d'enquêtes, médias, etc.), il a pour ambition d'améliorer la conscience collective des enjeux de sécurité, et de participer ainsi au développement d'une culture partagée en la matière.



Dépôt légal : ISSN 2801-6319

© 2026 DSAC, tous droits réservés.

Le REX Avion est préparé par la mission évaluation et amélioration de la sécurité de la direction de la sécurité de l'aviation civile.

La DSAC édite plusieurs lettres d'information à destination des différents acteurs de l'aviation civile, modifiez vos préférences pour vous y abonner.

Si vous ne souhaitez plus recevoir nos communications, [suivez ce lien](#)