



#19 - 18 juin 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.

Utilisation d'une phraséologie non standard et erreurs de collationnement non détectées

Une phraséologie non standard ou un mauvais collationnement non corrigé peut transformer une situation courante en événement critique. Dans un environnement soumis à une forte pression opérationnelle, plusieurs facteurs peuvent fragiliser la sécurité aérienne : charge de travail importante, surcharge cognitive, biais d'habitude, sur confiance, saturation de la fréquence radio ou encore représentation erronée d'une situation. Ces facteurs augmentent le risque d'incompréhension entre les différents acteurs et peuvent entraîner des incidents graves, tels qu'une incursion de piste, une perte de séparation ou une collision, aussi bien au sol qu'en vol. C'est pourquoi le collationnement des clairances est une barrière fondamentale de sécurité dont l'efficacité repose sur l'écoute active du contrôleur afin de détecter une erreur de collationnement. Quand il y a un doute : il n'y a pas de doute.

Une attention accrue doit être portée à son bon fonctionnement. Les événements sélectionnés dans ce REX illustrent des situations où des doutes n'ont pas été levés, le 3ème événement concernant un abordage.

Une ambiguïté de point d'attente provoque une incursion sur piste

Contexte

Il convient de rappeler que cet évènement fait mention de point d'arrêt, de barres d'arrêt **commandables** et de barres d'arrêt **fixes**. Dans ce contexte de doublet de pistes, le point d'arrêt de l'avion qui atterrit est proche du point de sortie de sa piste.

Résumé de l'évènement

Position contrôleur SOL 🗨️ : « J'autorise un avion à se rendre au point d'attente XX, mais l'équipage confirme par erreur un autre point d'attente. Je ne détecte pas cette erreur et l'aéronef s'engage sur le point d'attente erroné, dépourvu de barre d'arrêt commandable. Je prends conscience de la situation et j'informe mes collègues du LOC. »

Position contrôleur LOC 🗨️ : « Dans le même temps, un autre aéronef atterrissant sur une piste parallèle, ne collationne pas immédiatement avec la phraséologie adaptée le point d'attente, et franchit les servitudes CAT3. Je lui demande de stopper et il s'immobilise entre les zones CAT3 et CAT1, ce qui déclenche une alerte Runway Incursion Monitoring and Conflict Alert System (RIMCAS). »

Analyse de l'opérateur

« Pour éviter le franchissement de la barre d'arrêt, celle-ci est déverrouillée et éteinte, permettant l'alignement du vol au départ dans le respect des procédures en vigueur. L'équipage de l'aéronef à l'arrivée ne collationne pas et demande confirmation du point d'attente attribué sans utiliser la phraséologie appropriée. Les logs des barres d'arrêt et l'Air Safety Report (ASR) de l'équipage à l'arrivée montrent que les barres d'arrêt étaient éteintes au moment du passage du point d'attente CAT3. »

Commentaire de la DSAC

L'analyse de cet évènement fait référence à un paragraphe du MANEX de l'aérodrome, dont la procédure est connue de l'exploitant. Le mauvais collationnement non détecté d'une clairance de roulage peut entraîner un plan de roulage non sûr pour lequel les autres barrières (barres d'arrêt et autres dispositifs d'alerte) deviendront également inefficaces.

Je ne relève pas un mauvais collationnement : un avion dépasse le point d'attente alors qu'un autre a débuté sa course au décollage

Résumé de l'évènement

« Alors que je donne à l'aéronef une clairance de maintien de position, l'équipage collationne qu'il entame une traversée de la piste, sur laquelle un autre aéronef a été autorisé au décollage. Je ne relève pas ce mauvais collationnement. Dès lors que je prends conscience de la situation, je lui demande immédiatement de s'arrêter et j'interromps le décollage de l'aéronef qui avait débuté sa course pour qu'il quitte la piste via un taxiway intermédiaire. Je contacte le SSLIA pour vérifier l'état du train d'atterrissage gauche qui, d'après l'équipage, a atteint une température élevée. »

Analyse de l'opérateur

« L'instruction de maintien a été donnée tôt avec une élocution rapide, mal comprise par l'équipage. Le système d'avertissement d'incursion sur piste, malgré un fonctionnement nominal, n'a pas constitué une barrière efficace. Le circuit visuel du contrôleur LOC a permis de déceler l'incursion.

Plusieurs facteurs contributifs, provenant des deux parties prenantes, ont été identifiés. Côté bord, il s'agit d'une représentation mentale incomplète de la situation. S'agissant de l'ATC, l'élocution rapide pour la clairance de maintien avant piste ainsi que l'absence de veille de la fréquence LOC ont pu contribuer à la survenue de l'évènement. »

Commentaire de la DSAC

La clairance donnée à l'avion à l'atterrissage a fort probablement été donnée pendant la décélération, phase durant laquelle les pilotes sont mentalement occupés. Ils sont donc susceptibles de collationner par automatisme, sans prise de note et sans avoir la carte de roulage à disposition.

FL190 collationné au lieu de FL90 et risque de collision en vol

Résumé de l'évènement

« Lors de notre 1er contact radio, j'autorise un avion A à monter au FL90, sans relever leur collationnement incorrect. Dans la minute suivante, je donne une clairance de descente à un avion B au FL100, en indiquant qu'un trafic est présent 1000 ft plus bas. Je réalise que l'avion A est monté au-dessus du FL90, j'utilise alors la phraséologie d'urgence pour le faire redescendre au FL90, alors qu'il était au FL94 en montée. Je demande à l'avion B d'interrompre sa descente au FL110 pour maintenir la séparation verticale entre les aéronefs. »

Analyse de l'opérateur

« Après avoir reçu la clairance de montée au FL90, l'équipage collationne FL190 (one nine zero), erreur qui n'est pas relevée et rattrapée immédiatement. Le mode S EnHanced Surveillance (EHS)* de l'appareil affiche rapidement FL190. L'aéronef devait atteindre le FL370 comme niveau de croisière, L'EHS aurait donc pu être un élément de questionnement pour l'ATC, mais elle ne s'est pas montrée suffisamment robuste. »

*En complément des informations transmises par le mode S ELementary Surveillance (ELS), l'EHS utilise des données complémentaires fournies par l'aéronef pour faciliter l'information des contrôleurs aériens et la gestion du trafic.

Commentaire de la DSAC

En cas de doute sur la clairance reçue, la phraséologie standard requiert d'utiliser la formule « Confirmez / Confirm [clairance comprise] » plutôt qu'un simple collationnement dont le caractère réduit peut entraîner pour le contrôleur un biais d'inattention.

Ressources



[Manuel](#)  de phraséologie à l'usage de la circulation aérienne générale publié par la DSNA

[Base de données](#)  sur la phraséologie standard mise en ligne par Eurocontrol

[Article](#)  sur la phraséologie standard publié par Skybrary

[Article](#)  sur la phraséologie non standard publié par Skybrary

[Tutoriels vidéo](#)  « ALLCLEAR ? Toolkit », lancés par Eurocontrol Safety Team et publiés par Skybrary



Les taxiways de liaison des aéroports équipés d'un doublet de pistes comportent des points d'arrêt très rapprochés (sortie de la première piste et accès à la deuxième), parfois doublés selon les conditions d'exploitation (CAT 1 versus CAT 3) avec des barres d'arrêt commandables ou fixes.



 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