Si vous avez des difficultés à visualiser cet email, suivez ce lien

Objectif Sécurité Le REX Avion

#2026-07 - 3 septembre 2026

Sécurité cabine : anticiper pour agir

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.

La sécurité cabine repose sur des procédures rigoureuses et maitrisées, mais aussi sur la capacité des équipages à anticiper et gérer des situations complexes impliquant les passagers, la préparation de la cabine et les contraintes opérationnelles et commerciales. À travers trois événements, cette publication met en évidence les risques suivants : l'évacuation d'une cabine avec *Passagers Handicapés ou à Mobilité Réduite* (PHMR) à bord, le décollage avec une cabine non conforme et la présence d'un nombre important de PMR à bord, susceptible de compromettre une évacuation d'urgence

---

Nous ouvrons la porte de l'avion pour débarquer un PMR et remarquons que la barrière de sécurité n'est pas connectée

Résumé de l'évènement

« Nous atterrissons à destination et le débarquement est effectué au large. Nous sommes prêts à appliquer la procédure standard de débarquement d'un PHMR. Après avoir reçu le signal conventionnel de l'assistant en escale, j'ouvre la porte et constate que la barrière de sécurité latérale gauche n'est* ***pas entièrement sécurisée****. En voyant l'agent chargé de l'assistance se diriger vers celle-ci, je considère qu'il va procéder à sa mise en sécurité, ce qui ne sera finalement pas le cas. Je reçois ensuite un appel de l'Opérateur Service Voyageurs (OSV) m'informant que l'écart entre l'avion et la barrière est de 50 cm. Je reconnais un manquement de ma part : j'aurais dû* ***vérifier visuellement*** *la mise en sécurité de la barrière avant l'ouverture de la porte et l'initiation du débarquement du PHMR. »*

**Dans le transport aérien commercial, un débarquement au large désigne le fait pour les passagers de quitter l'avion sur une aire de stationnement éloignée du terminal, puis d'être acheminés vers celui-ci en bus ou à pied.*

Analyse de l'opérateur

« Il s'agit de la deuxième occurrence, sur cet aéroport, d'une barrière de sécurité non déployée. Le ***facteur humain*** *a été identifié comme facteur contributif à la survenue de cet événement. Confronté à un doute sur le sens d'ouverture de la porte de ce type d'avion, le conducteur a choisi d'attendre l'ouverture de la porte avant de déployer la barrière de sécurité. Bien que destinée à prévenir un dommage matériel, cette décision n'était pas conforme à la procédure de sécurité en vigueur. Concernant les Personnels Navigants Commerciaux (PNC), les procédures d'ouverture et de fermeture nécessitant la présence de deux PNC n'ont pas été appliquées. Une action de sensibilisation relative à la prévention du risque de chute de hauteur a été diffusée auprès de la compagnie et du personnel concerné par ce type d'opérations. »*

Commentaire de la DSAC

Si les procédures ont bien été établies, elles n'ont pas été suffisamment appliquées lors des opérations de débarquement du PHMR. La communication entre les PNC et les assistants en escale ainsi que leurs attentes respectives doivent être claires, particulièrement si une incertitude subsiste, mais aussi en l'absence de doute. En matière de communication, l'implicite n'est pas compatible avec la sécurité.

Surpris par l'alignement instantané, nous n'avons pas pu sécuriser la cabine avant le décollage

Résumé de l'évènement

« Le départ de notre vol s'effectue avec un roulage court. Les Personnels Navigants Commerciaux (PNC) n'ont ***pas armé les toboggans*** *avant la mise en mouvement de l'avion et l'armement a été initié par la Cheffe de Cabine (CC) pendant le roulage. En raison de la contrainte temporelle liée à un* ***alignement immédiat****, la sécurisation complète de la cabine n'a pas pu être réalisée avant le décollage, générant un risque de sécurité cabine durant cette phase critique du vol. Lorsque la CC nous sollicite pour effectuer le Cabin Ready, nous sommes contraints de placer le kit de démonstration dans les toilettes afin de nous asseoir et de nous attacher rapidement. Sous l'effet de cette* ***contrainte opérationnelle****, nous ne sommes plus en conformité avec la procédure standard. »*

Analyse de l'opérateur

« Lors de ce départ avec roulage court, une PNC a été surprise par la rapidité de la séquence de décollage. La combinaison d'une forte pression temporelle, d'une anticipation insuffisante et d'une communication incomplète a conduit à un décollage avec une cabine partiellement conforme. Cette situation met en évidence un ***décalage entre les contraintes opérationnelles et les exigences de sécurité cabine*** *lors de ce type d'exploitation. Une* ***Safety Newsletter*** *a été diffusée à l'ensemble des PNC de la compagnie. Elle rappelle les risques liés à l'activation prématurée du bouton Cabin Ready et souligne qu'il constitue une barrière de sécurité critique devant refléter fidèlement l'état réel de la cabine, indépendamment de toute pression opérationnelle. »*

Commentaire de la DSAC

La compagnie a bien analysé le fait que le Cabin Ready n'était pas représentatif de la situation réelle de la cabine. Le « Hurry-up syndrome » doit intégré au Threat and Error Management (TEM) dans certains contextes. Exemples : un roulage court, un créneau Target Start-up Approval Time (TSAT) ou une escale traitée en Temps de Traitement Minimal (TTM). La situation de roulage court aurait dû être identifiée par l'équipage PNT au niveau du TEM et transmis lors du briefing à la cheffe de cabine qui aurait alors été en mesure de mettre en place des mesures de réduction de risque.

PMR nombreux à bord : la cabine aurait-elle pu être évacuée ?

Résumé de l'évènement

« Pour ce vol, un nombre important de PHMR, dont plusieurs passagers WCHC (pour. Wheelchair – Cabin), a été accepté à bord. Cette situation résulte de l'absence, au sein de la compagnie, de quota ou de* ***limitation opérationnelle*** *encadrant l'emport de passagers à mobilité réduite.*

*Lors du briefing prévol, il est rapidement apparu qu'en cas d'****évacuation d'urgence****, nous n'aurions pas été en mesure d'appliquer la procédure dédiée dans des délais acceptables. »*

**Passager est totalement ou quasi totalement immobile. Il a besoin d'une assistance en fauteuil roulant depuis l'aéroport jusqu'à son siège dans l'avion et, généralement, d'un fauteuil d'allée (aisle chair) pour embarquer et débarquer.*

Analyse de l'opérateur

« L'absence de quotas PMR, le regroupement de passagers à mobilité réduite dans certaines zones de la cabine et l'absence d'adaptation des effectifs PNC constituent les principaux facteurs contributifs à cette situation. Il en résulte un risque systémique : l'encombrement des allées, les difficultés d'accès aux issues de secours et l'augmentation de la charge de travail de l'équipage cabine peuvent ***compromettre le bon déroulement d'une évacuation d'urgence****. En l'absence de règle de répartition, certaines configurations ne permettent plus de garantir une évacuation sûre dans les délais réglementaires. La charge de travail et l'attention requises pour la prise en charge d'un nombre important de PMR augmentent significativement le risque d'obstruction des allées, rendant difficile, voire impossible, une évacuation des passagers en toute sécurité. Des recommandations spécifiques à la compagnie ont été émises à la suite de l'évènement : la vérification de faisabilité d'une évacuation et le nombre de PHMR à bord et une répartition homogène des places attribuées au PHMR afin d'éviter une concentration trop importante de passagers requérant une attention accrue de la part des membres d'équipage.»*

Commentaire de la DSAC

Les recommandations sont cohérentes, même s'il s'agit uniquement d'une politique interne à la compagnie et qu'aucune règle préétablie n'existe dans la réglementation en vigueur. Des discussions sont en cours entre la Commission Européenne et l'*European Aviation*

Safety Agency (EASA) visant à établir des exigences communes entre les deux textes : Règlement UE concernant les droits des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, et l'AIROPS de l'EASA.

Ressources

En 2022, la DSAC a organisé un Symposium sur la thématique de la maitrise des risques cabine

Page du Symposium 2022 « *Maîtriser les risques cabine* »

🤝 Standards and Recommended Practices (SARPS) traitant de la sécurité cabine, publiés par l'OACI

📄 Article « *Handling, accommodation, and evacuation of passengers with disabilities* » publié par IATA

📝 Rapport final d'enquête du BEA sur l'accident d'un Airbus A320 survenu le 20 août 2025 vers l'aéroport d'Ajaccio

L'OACI et l'IATA notent une hausse continue des demandes d'assistance, émanent notamment de personnes en fauteuils roulants, sur le transport aérien international. (Source : Conférence « IMPROVING ACCESSIBILITY IN AVIATION » tenue en juin 2025)

⬅️ 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