



#20 - 23 juillet 2026

Trop d'alarmes tue l'alarme

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.

Les alarmes jouent un rôle essentiel dans la détection des situations anormales et la préservation des marges de sécurité. Cependant, leur multiplication et la survenance d'alertes peu pertinentes peuvent conduire à un phénomène insidieux : **l'accoutumance**. Exposé à des signalisations répétitives jugées non critiques, l'opérateur peut progressivement réduire son niveau de vigilance, allant jusqu'à ignorer ou retarder la prise en compte d'une alarme pourtant essentielle. Cette désensibilisation constitue un risque pour la sécurité des vols. Elle met en exergue l'importance d'une gestion rigoureuse des systèmes d'alerte et de leur utilisation opérationnelle. Les événements suivants illustrent ces phénomènes d'alarmes peu pertinentes qui ont pour conséquences de décrédibiliser une potentielle alarme réelle et d'altérer la conscience de la situation des opérateurs.

De multiples alarmes en vol saturent notre charge mentale

Résumé de l'évènement

« Alors que nous traversons plusieurs zones d'interférences GNSS, **35 alarmes** Electronic Centralized Aircraft Monitor (ECAM) se sont déclenchées en l'espace d'une heure. Pour chacune de ces alarmes, un clic sur l'item, la lecture du STATUS et une annonce que le traitement est terminé sont des actions requises afin de ne pas passer à côté d'une alarme réelle. Malgré une gestion technique de ces espaces aériens par le constructeur et la compagnie, aucune aide ne nous est fournie pour gérer le risque non anodin sur la sécurité des vols, lié à un **travail en équipage perturbé toutes les minutes** par ces alarmes répétées, dans un environnement déjà très complexe. »

Analyse de l'opérateur

« L'équipage se questionne sur le traitement de ces alarmes répétitives, en prévoyant une répartition des tâches respectives parmi les PNT présents dans le cockpit. Est-il possible d'inhiber certaines de ces alarmes ? La charge de travail induite a lieu dans les orages, dans un contexte ATC difficile, avec parfois certains pilotes isolés sur des VHF distinctes. Le Flight Crew Operating Manual (FCOM) ainsi que le Flight Crew Training Manual (FCTM) du constructeur couvrent cet évènement et disposent qu'il est pertinent d'inhiber une alarme « MASTER CAUT » qui serait symptôme de **jamming*** ou de **spoofing** GNSS**. »

* Jamming : perturbation intentionnelle des signaux GPS par émission de bruit radio, empêchant le récepteur de capter correctement les satellites et entraînant une perte de position.

** Spoofing : falsification des signaux GPS envoyant de fausses informations au récepteur, le faisant calculer une position ou une trajectoire erronée sans forcément déclencher d'alerte.

Commentaire de la DSAC

Une harmonisation des recommandations aux exploitants est souhaitée pour réduire le risque, notamment via :

- l'inclusion de ces problématiques dans la **formation initiale** ;
- la mise en place d'une **procédure opérationnelle** intégrant la normalisation des systèmes à la sortie des zones concernées par ces phénomènes ;
- la prise en compte de la menace (des alarmes intempestives et le risque CFIT si les alarmes sont inhibées) par l'équipage dans sa **démarche Threat and Error Management (TEM)**.

Une nouvelle édition d'un « livret » sur les interférences GNSS subies à bord de cet aéronef a été publiée en mai 2026. Une des actions consiste à la standardisation des *Multi-Mode Receiver* (MMR) vers ceux de dernières générations permettant une réinitialisation et de

meilleurs taux de récupération après sortie de zone d'interférences et des évolutions de logiciel au fur et à mesure de la vie de l'équipement. Une communication SV a été publiée sur les procédures d'inhibition du EGPWS en approche et l'analyse de risque est suivie via les indicateurs de la compagnie.

Nous décidons de considérer une alarme d'intrusion à un point d'arrêt et demandons une remise de gaz à l'avion en finale

Résumé de l'évènement

Contexte :

De multiples occurrences de déclenchement d'alarme d'intrusion, pas systématiquement reportées par les ATCOs, créent une suspicion de fausses alertes, car aucun véhicule ni aéronef ne se trouve au point d'attente. La multiplication de ces fausses alarmes fait craindre un risque d'accoutumance pouvant inciter les contrôleurs aériens à les ignorer.

*« Nous voyons apparaître une **alarme d'intrusion** au point d'arrêt XX alors qu'un avion se trouve en phase finale à 4 NM du seuil de piste. Nous prenons la décision de demander une **remise de gaz**, permettant de faire la demande d'une inspection de piste et du point d'arrêt concerné. L'inspection met en avant un **dysfonctionnement** probable de la barre d'arrêt. »*

Analyse de l'opérateur

*« La réaction du contrôleur aérien en poste est adaptée à la situation rencontrée. Le service technique de l'exploitant émet l'hypothèse que des **défaillances techniques**, constatées sur les lampes, génèrent des messages d'erreur sur l'Interface Homme Machine (IHM). Ces messages, n'étant que des alertes techniques sur l'intégrité du système, sont considérés comme des alarmes par les contrôleurs d'aérodrome. Des interventions récentes ont permis de remplacer les lampes défaillantes et le service technique reste attentif à la problématique et poursuit sa surveillance. »*

Commentaire de la DSAC

Plusieurs organismes ont fait procéder au **retrait** des boucles de détection au sol, qui est un dispositif difficile à paramétrer et pouvant générer de fausses alarmes. Certains organismes de contrôle envisagent également de les **désactiver**, en coordination avec

leurs exploitants d'aérodromes respectifs.

Ne voyant ni véhicule ni aéronef au point d'attente, je considère que les multiples alarmes sont des fausses alertes

Résumé de l'évènement

« Les conditions du jour imposent l'application des Low Visibility Procedures (LVP). Après avoir dû gérer de multiples fausses alarmes, un avion à l'atterrissage passe le seuil de piste et une alarme d'intrusion de la barre d'arrêt se déclenche. Je ne demande pas de remise de gaz à l'équipage, jugeant que cette **clairance serait transmise trop tardivement et dangereuse** d'un point de vue sécurité. Je demande une inspection de piste, qui se conclut par l'absence d'élément expliquant ces déclenchements. »

Analyse de l'opérateur

« De multiples occurrences sont constatées mais elles ne sont pas systématiquement reportées par les contrôleurs aériens. Il y a suspicion de fausses alertes, en l'absence d'aéronef ou de véhicule à proximité du point d'attente. La multiplication de ces supposées fausses alarmes fait craindre un **risque d'accoutumance** à celles-ci pouvant inciter les contrôleurs à les ignorer, ce qui est préoccupant d'un point de vue sécurité. Tout dysfonctionnement de balisage doit être transmis à l'astreinte électrique pour étude. »

Commentaire de la DSAC

L'exploitation du système de Contrôle Commande Balisage (CCB) de l'aéroport a récemment été transférée de l'organisme de contrôle à l'exploitant d'aéroport et un nouveau système a été installé. Ce transfert de responsabilité s'inscrit dans le cadre d'une politique nationale de désengagement de la DSNA des responsabilités relatives au balisage lumineux et à la fourniture d'énergie sur les aérodromes. Ces changements doivent faire l'objet d'une analyse coordonnée entre l'exploitant d'aérodrome et le *Prestataire de Services de Navigation Aérienne* (PSNA).

Ressources

Lien vers l'[article](#) « *Safety net nuisance alerts* » publié par Skybrary

Lien vers le [rapport](#) « *ATC Signaling Systems: A Review of Alarms, Alerts, and Warnings* » publié par la FAA

Lien vers l'[article](#) « *Cognitive fatigue and information overload in the digital cockpit* » publié par l'OACI

Le saviez-vous ? 💡



Être soumis à des alarmes intempestives dégrade les capacités cognitives d'analyse de l'équipage, sa vigilance, et la conscience de la situation. L'accoutumance produite peut engendrer une absence de réaction face à une alarme réelle.



Le phénomène d'accoutumance aux alarmes est bien connu chez les Flight Instructors (FI) qui instruisent sur avion à train rentrant, en particulier lors des exercices de pannes en moteur réduit (Encadrement, PTU, panne en campagne). Le pilote s'habitue à l'alarme « train rentré » lorsque la puissance est réduite et il finit souvent par ne plus l'entendre, pris dans la dynamique pédagogique de l'exercice. La checklist avant atterrissage devient alors la seule barrière de récupération.



Messages à retenir :

L'exposition répétée aux alertes non critiques peut réduire la vigilance face aux événements réellement critiques.

Quand tout devient une alarme, plus rien n'attire l'attention.



← 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](#)