

INCIDENT GRAVE SURVENU À L'AIRBUS A320 IMMATRICULÉ TS-INP EXPLOITÉ PAR NOUVELAIR ET À L'AIRBUS A320 IMMATRICULÉ OE-IJZ EXPLOITÉ PAR EASYJET EUROPE LE 21/09/2025 À NICE

Dans le cadre de l'enquête de sécurité ouverte à la suite de cet incident grave, les travaux d'enquête se poursuivent afin d'établir les circonstances de l'événement et d'en identifier les facteurs contributifs.

En octobre 2025, le BEA a publié un [rapport préliminaire](#). Ce rapport présentait les premiers éléments factuels établis ainsi que les principaux axes de travail.

Depuis sa publication, les travaux d'enquête se sont poursuivis avec pour objectif de recueillir et d'analyser les éléments techniques, opérationnels et organisationnels susceptibles d'avoir contribué à la survenue de l'incident. Ils ont notamment porté sur :

- *l'analyse des données issues des enregistreurs de vol (CVR et FDR) des deux avions ainsi que l'analyse des données des systèmes radar ATM (surveillance radar et A-SMGCS) et des radiocommunications des services de la Navigation aérienne de Nice (SNA-SE) ;*
- *l'étude des conditions météorologiques ;*
- *la réalisation des entretiens avec les pilotes des vols et les contrôleurs aériens ;*
- *l'analyse des formations et des procédures des équipages et des contrôleurs aériens ;*
- *l'étude de l'approche RNP A RWY 04 et de l'approche VPT A RWY 04 et, en particulier, l'impact du balisage des pistes 04L et 04R sur la conduite de ces approches.*

Afin d'approfondir ce dernier axe, le BEA a notamment sollicité :

- *la Section aérienne de la Gendarmerie (SAG) d'Hyères. Un vol de reconstitution de nuit a été réalisé en janvier 2026 en coordination avec SNA-SE, l'exploitant de l'aéroport de Nice (ACA) et easyJet qui a mis à disposition du BEA un équipage et un avion ;*
- *le Service technique de l'Aviation civile (STAC) dont le laboratoire a analysé les caractéristiques du balisage des pistes et leur impact sur sa perception.*

Les travaux ont également porté sur :

- *la réglementation européenne applicable au balisage des aéroports et les modalités de son contrôle ;*
- *la conception des procédures d'approche ;*
- *le système sol A-SMGCS et son utilisation par les contrôleurs aériens dans le cadre de la prévention des collisions ;*
- *les événements antérieurs de confusion de pistes survenus sur l'aéroport Nice - Côte d'Azur et dans le monde ;*

- *le traitement des événements antérieurs survenus en France réalisé par les exploitants aériens, la DSNA et les exploitants d'aérodrome ;*
- *les systèmes additionnels embarqués ou au sol, existants ou en développement, pour la prévention des incursions de piste.*

À ce stade de l'enquête, les éléments recueillis ont permis de préciser la séquence de l'incident grave et d'approfondir plusieurs axes d'analyse. Les travaux mettent notamment en évidence des possibilités d'amélioration concernant :

- *la connaissance par les équipages de certaines spécificités des aérodromes ;*
- *les exigences réglementaires liées au balisage des aérodromes et plus spécifiquement aux méthodes de contrôle de ce balisage (au sol et en vol) ;*
- *l'utilisation du système A-SMGCS ;*
- *le traitement par la DSNA des événements de sécurité.*

Ces éléments demeurent toutefois susceptibles d'évoluer au regard des résultats des travaux encore en cours. L'enquête se poursuit afin de consolider les faits établis, d'identifier les facteurs ayant contribué à la survenue de l'événement et, le cas échéant, de formuler des recommandations de sécurité ou des messages de sécurité destinés à prévenir le renouvellement d'un événement similaire.