



RAPPORT ANNUEL DE SÉCURITÉ AÉRIENNE 2025

TABLE DES MATIERES

Table des matières	1
Liste des figures	2
Glossaire	3
Avant-propos	4
1. Contexte opérationnel	5
1.1. Exploitants d'aéronefs	5
1.1.1. Exploitants en transport aérien commercial.....	5
1.1.2. Exploitants d'aviation générale et de travail aérien.....	5
1.2. Infrastructures aéroportuaires et activité opérationnelle.....	5
1.3. Fourniture des services de navigation aérienne.....	5
1.4. Évolution du trafic aérien	6
2. Bilan des évènements de sécurité	7
2.1. Évolution annuelle de comptes rendus d'événements de sécurité	7
2.2. Répartition par catégorie d'occurrence	8
2.3. Répartition par classes d'occurrence.....	9
2.3.1. Accidents.....	11
2.3.2. Incidents graves	11
2.3.3. Incidents majeurs	11
2.4. Préoccupations de sécurité prioritaires	11
2.4.1. Péril aviaire.....	11
2.4.2. Pertes de séparation en vol	12
2.4.3. Incursions sur piste.....	12
2.4.4. Préoccupations liées aux conditions météorologiques	13
2.5. Suivi des cas d'interférence radio sur les aéroports.....	15
3. Préoccupations de sécurité émergentes	15
3.1. Approches non stabilisées	15
3.2. Fourniture des services d'assistance en escale	18
4. Défis à relever	18
5. Conclusion	21



LISTE DES FIGURES

Figure 1: Évolution du trafic aérien (arrivées et départs) entre 2019 et 2025	6
Figure 2: Évolution du nombre d'occurrences et de notifications	7
Figure 3: Évolution du nombre de notifications par type d'exploitant	8
Figure 4: Répartition par catégorie d'occurrence	9
Figure 5: Répartition par classe d'occurrence	9
Figure 6: Répartition par classe des occurrences au moins significatives	10
Figure 7: Répartition par catégorie des occurrences au moins significatives	10
Figure 8: Répartition par catégorie d'occurrence des incidents majeurs	11
Figure 9: Évolution des impacts d'oiseaux par plateforme	12
Figure 10: Évolution du nombre d'incursions sur piste par plateforme	13
Figure 11: Répartition par aéroport des occurrences liées à la météo	14
Figure 12: Évolution annuelle des cas d'interférence radio	15
Figure 13: Évolution annuelle du nombre d'approches non stabilisées	16
Figure 14: Répartition du nombre d'approches non stabilisées par aéroport	17
Figure 15: Évolution des préoccupations liées à la fourniture du service d'assistance en escale (RAMP)	18

GLOSSAIRE

ADREP	Accident/Incident Data Reporting
ANSP	Fournisseur de services de la navigation aérienne
ART	Agence de Régulation des Télécommunications
ATIS	Automatic Terminal Information Service
ATM	Gestion du trafic aérien
ATS	Services de la circulation aérienne
BIRD	Birdstrike
CCAA	Cameroon Civil Aviation Authority
DSA	Direction de la Sécurité Aérienne
ECCAIRS	European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems
FL	Niveau de vol
GNSS	Système mondial de navigation par satellite
GSE	Équipement au sol
IAC	Carte d'approche aux instruments
LOC	Localizer
MAC	Mid Air Collision
MINT	Ministère du Transport
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
RAMP	Ground Handling
SARP	Normes et Pratiques recommandées
SCF-NP	System/component failure or malfunction [non-powerplant]
SCF-PP	Powerplant failure or malfunction
SDCPS	Système de collecte et de traitement des données de sécurité
SID	Départ normalisé aux instruments
SIGMET	SIgnificant METeorological Information
STAR	Arrivée normalisée aux instruments
TAF	Terminal Aerodrome Forecast
TMA	Région de contrôle terminale
WSTRW	Windshear or thunderstorm

AVANT-PROPOS

L'année 2025 s'inscrit dans une phase de consolidation du transport aérien au Cameroun, après la reprise progressive observée au cours des années précédentes. Dans un environnement opérationnel marqué par la stabilisation des activités, l'évolution du trafic et l'adaptation continue des acteurs, la sécurité demeure le socle de la confiance des usagers, de la performance des exploitants et de la résilience du système aéronautique national.

Le présent rapport annuel de sécurité aérienne 2025 propose une lecture synthétique, structurée et opérationnelle de la situation de sécurité observée au cours de l'année. Il met en évidence les principales tendances issues des comptes rendus d'événements de sécurité, les catégories d'occurrences les plus récurrentes, les classes de gravité enregistrées, ainsi que les préoccupations prioritaires et émergentes nécessitant une vigilance particulière.

L'analyse repose sur les données de sécurité collectées, enregistrées et traitées dans le cadre du système national de compte rendu des événements de sécurité. Chaque notification constitue une source d'information utile pour mieux comprendre les dangers présents dans l'environnement opérationnel, suivre leur évolution et orienter les actions de prévention. À cet effet, les résultats de 2025 sont comparés à la moyenne de la période 2019-2023 ainsi qu'aux données de l'année 2024, afin de distinguer les tendances durables des variations ponctuelles.

Les constats présentés dans ce rapport doivent permettre de renforcer la surveillance des préoccupations de sécurité déjà identifiées, notamment le péril aviaire, les événements liés aux conditions météorologiques défavorables, les incursions sur piste, les pertes de séparation, les défaillances techniques et les événements liés à l'assistance en escale. Ils contribuent également à mettre en lumière certaines préoccupations émergentes dont l'évolution devra faire l'objet d'un suivi renforcé.

Au-delà de la présentation des chiffres, ce rapport vise à soutenir une prise de décision fondée sur les données et à favoriser une compréhension partagée des risques. Il constitue un outil d'aide à la décision pour l'Autorité de l'aviation civile, les exploitants d'aéronefs, les exploitants d'aérodromes, les fournisseurs de services de navigation aérienne, les organismes de maintenance, les assistants en escale et l'ensemble des parties prenantes concernées par la sécurité aérienne.

La CCAA réaffirme, à travers ce rapport, son engagement à promouvoir un haut niveau de sécurité aérienne, dans une démarche de vigilance constante, d'amélioration continue et de collaboration avec l'ensemble des acteurs du secteur.



Paule ASSOUMOU KOKI

Directeur Général,
Cameroon Civil Aviation Authority

1. CONTEXTE OPERATIONNEL

L'environnement opérationnel de l'aviation civile au Cameroun en 2025 s'est inscrit dans une dynamique de consolidation de la reprise du transport aérien. Cette évolution s'est traduite par une activité globalement soutenue sur les principales plateformes, malgré une légère baisse du nombre de mouvements d'aéronefs par rapport à l'année 2024. Dans ce contexte, la CCAA a poursuivi ses actions de supervision, de suivi des risques et d'accompagnement de l'industrie afin de maintenir un niveau de sécurité satisfaisant.

1.1. Exploitants d'aéronefs

L'environnement opérationnel de l'aviation civile au Cameroun demeure caractérisé par une diversité d'acteurs, comprenant les compagnies aériennes commerciales, les exploitants d'aviation générale, les exploitants de travail aérien, ainsi que les prestataires intervenant dans les domaines de l'assistance en escale, de la maintenance, de l'exploitation aéroportuaire et de la navigation aérienne.

1.1.1. Exploitants en transport aérien commercial

En 2025, les compagnies aériennes régulières opérant au Cameroun ont continué d'assurer la desserte nationale, régionale et internationale, avec une activité principalement concentrée sur les aéroports de Douala, Yaoundé-Nsimalen et Garoua. Ces plateformes demeurent les principaux points d'entrée et de sortie du trafic commercial régulier au Cameroun.

1.1.2. Exploitants d'aviation générale et de travail aérien

Outre les vols commerciaux réguliers, l'activité aérienne nationale comprend des opérations commerciales non régulières, d'aviation générale et de travail aérien. Ces activités couvrent notamment l'épandage, l'ambulance aérienne, les vols de soutien logistique, les vols privés et certaines opérations spécialisées, qui nécessitent un suivi adapté compte tenu de la diversité de leurs profils opérationnels.

1.2. Infrastructures aéroportuaires et activité opérationnelle

En 2025, le Cameroun disposait toujours d'un réseau aéroportuaire structuré autour de plateformes internationales, nationales et secondaires. Les aéroports de Douala, Yaoundé-Nsimalen et Garoua concentrent l'essentiel du trafic commercial, tandis que les autres plateformes contribuent à la desserte intérieure.

1.3. Fourniture des services de navigation aérienne

En 2025, les services de navigation aérienne ont continué d'être assurés principalement par l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) et par la CCAA, conformément à leurs missions respectives assignées dans l'espace aérien camerounais.

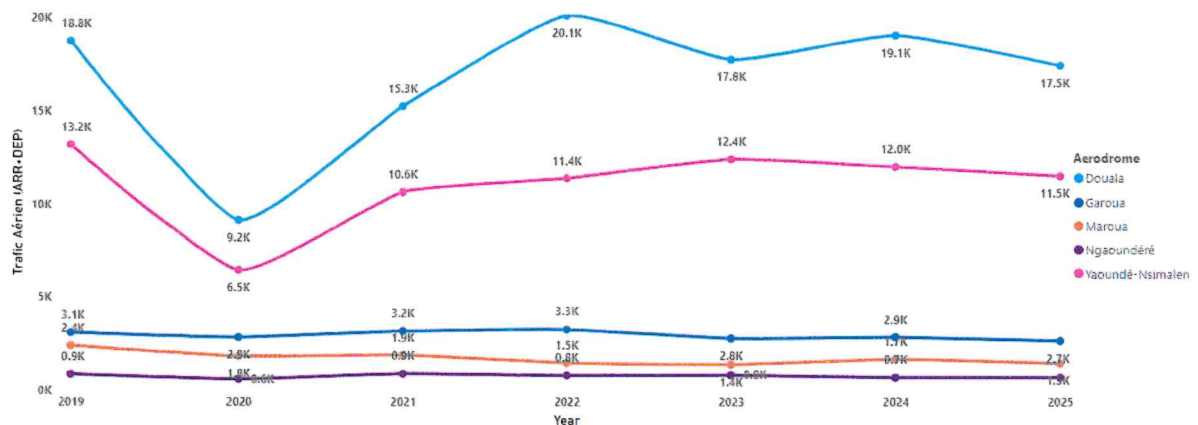
Le dispositif national comprend un centre de contrôle régional, cinq (05) tours de contrôle fournissant les services de contrôle d'aérodrome et d'approche sur les principales plateformes, ainsi que des tours assurant les services d'information de vol

d'aérodrome sur certaines plateformes secondaires. Ce dispositif demeure essentiel pour la gestion sûre et ordonnée du trafic aérien.

1.4. Évolution du trafic aérien

Le trafic aérien national en mouvements d'aéronefs (arrivées et départs) a connu une légère baisse d'environ **6.9%** en 2025 comparativement à l'année 2024, comme illustré à la **Figure 1** ci-dessous.

Traffic at Douala, Maroua, Ngaoundéré, Garoua, Yaoundé-Nsimalen



Traffic at Douala, Maroua, Ngaoundéré, Garoua, Yaoundé-Nsimalen

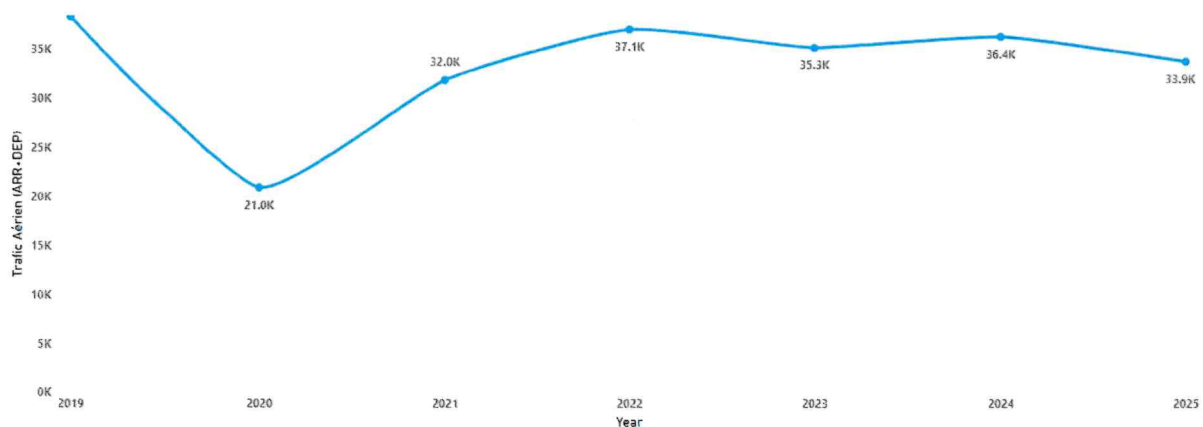


Figure 1: Évolution du trafic aérien (arrivées et départs) entre 2019 et 2025

S'agissant du trafic passager, les données disponibles confirment la reprise progressive enregistrée après la forte baisse de 2020. Cette reprise a été principalement portée par les aéroports de Douala et de Yaoundé-Nsimalen, qui demeurent les deux principales plateformes du pays en volume de passagers. Garoua conserve un niveau de trafic plus modeste, mais relativement stable sur la période observée.

Globalement, les indicateurs de trafic traduisent une consolidation de l'activité aérienne nationale. La légère baisse du nombre de mouvements observée en 2025 ne remet pas en cause la tendance de reprise engagée depuis la fin de la crise sanitaire, mais invite à maintenir une surveillance attentive de l'évolution de l'activité et de ses effets sur l'exposition aux risques opérationnels.

2. BILAN DES EVENEMENTS DE SECURITE

2.1. Évolution annuelle de comptes rendus d'événements de sécurité

Au courant de l'année 2025, un total de **530** notifications d'événements de sécurité ont été enregistrées correspondant à **445** occurrences différentes, soit un ratio de **1.191** notifications par occurrence. Cela marque une nette augmentation par rapport au nombre de notifications et d'occurrences enregistrées en 2024 (respectivement 437 et 371, soit un ratio de **1.178** notifications par occurrences). Cette augmentation pourrait s'expliquer par une amélioration continue de la culture de notification des événements de sécurité dans notre industrie.

Global occurrences

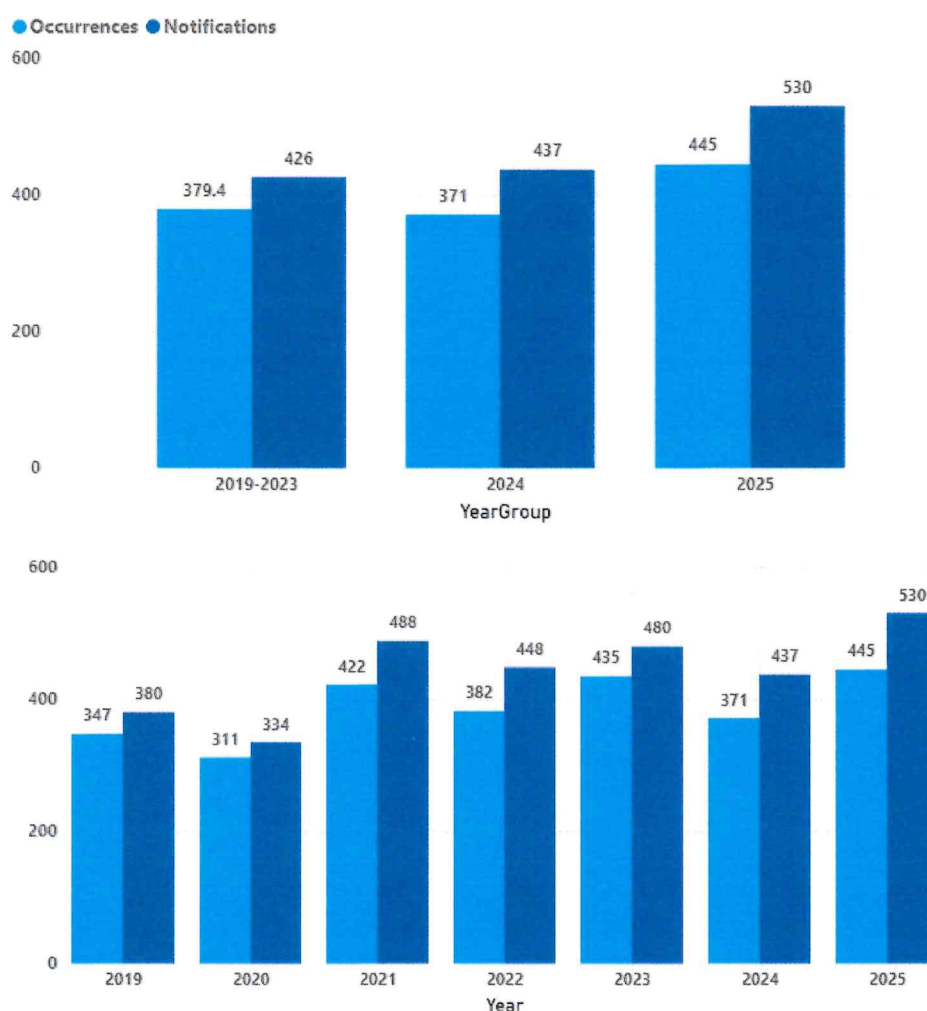


Figure 2: Évolution du nombre d'occurrences et de notifications

Tout comme en 2024, les notifications reçues proviennent principalement des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), suivi par les exploitants d'aérodromes et enfin par les exploitants d'aéronefs.

De plus, la culture de notification s'est nettement améliorée au sein des ANSP et des exploitants d'aérodromes.

Notifications

BY REPORTING ENTITY, YEARGROUP

YearGroup ● 2019-2023 ● 2024 ● 2025

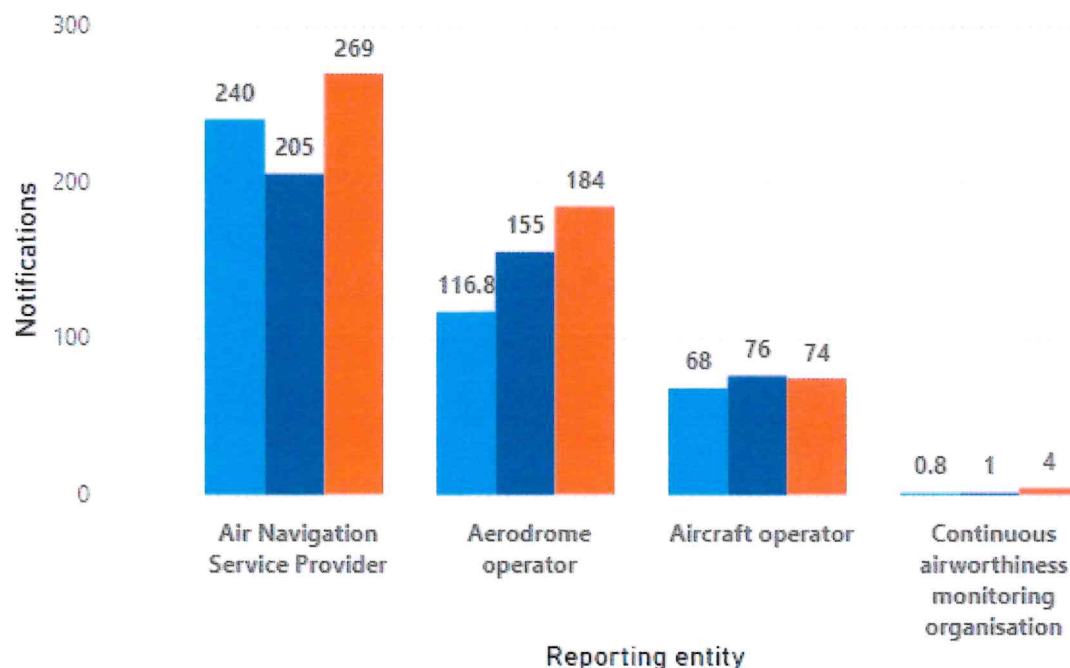


Figure 3: Évolution du nombre de notifications par type d'exploitant

2.2. Répartition par catégorie d'occurrence

Les principales catégories d'occurrence enregistrées dans notre environnement demeurent celles liées :

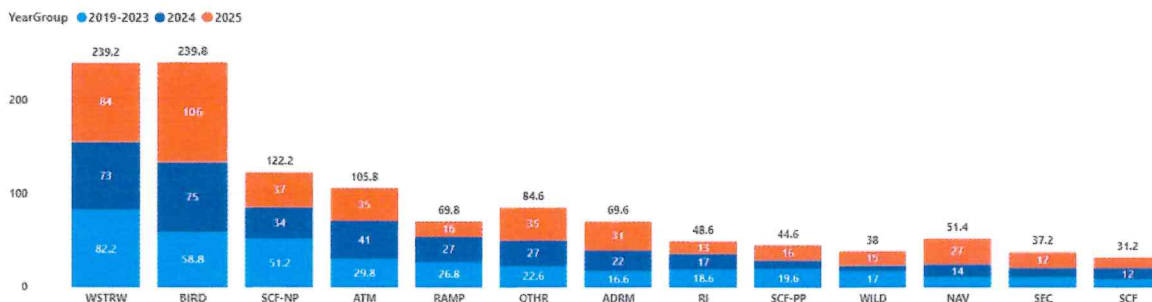
- aux mauvaises conditions météorologiques (WSTRW) ;
- au péril aviaire (BIRD) ;
- aux défaillances de systèmes d'aéronefs non liées aux moteurs (SCF-NP),
- à la gestion du trafic aérien (ATM) ; et
- à la fourniture du service d'assistance en escale (RAMP).

Au courant de l'année 2025, il a été noté une très forte augmentation des préoccupations liées au péril aviaire (BIRD) passant de **74** occurrences en 2024 à **105** occurrences en 2025.

De même, le nombre d'occurrences liées aux mauvaises conditions météo (WSTRW) a connu une augmentation passant de 73 occurrences en 2024 à 84 en 2025.

Toutefois, nous avons enregistré moins d'occurrences liées à la fourniture des services de la navigation aérienne (ATM) en 2025 comparativement à 2024 avec un passage de **41** occurrences à **35**.

Global occurrences



Global occurrences

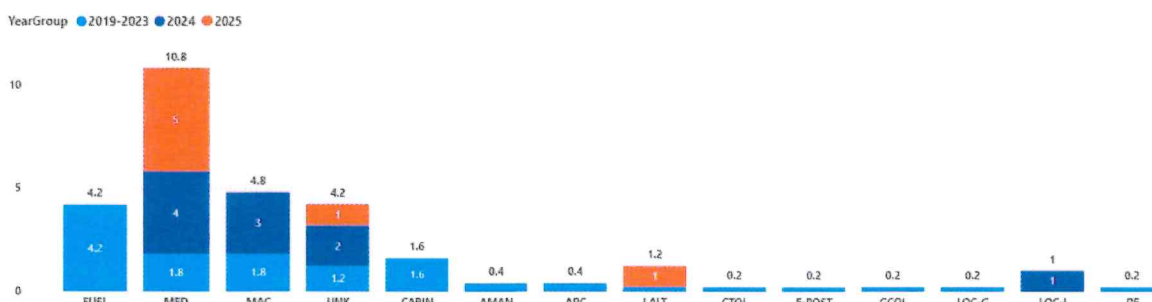


Figure 4: Répartition par catégorie d'occurrence

2.3. Répartition par classes d'occurrence

La majorité des occurrences enregistrées sont classées comme « incidents » ou « occurrences sans effet sur la sécurité ».

Global occurrences

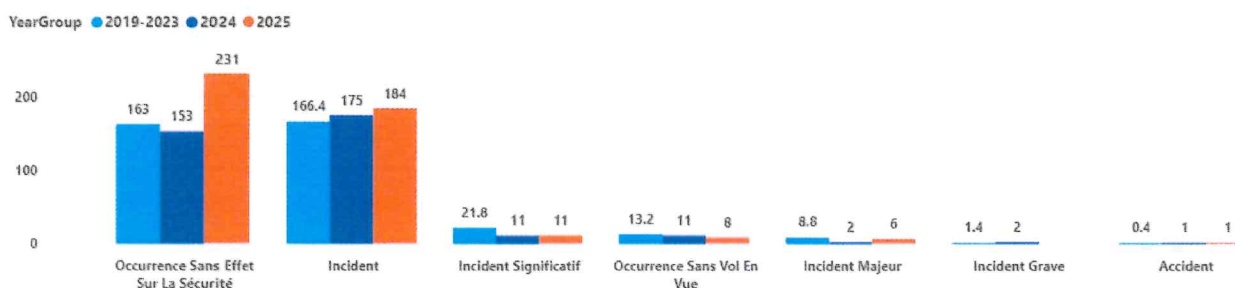


Figure 5: Répartition par classe d'occurrence

Il a été noté une augmentation du nombre d'incidents majeurs passant de **02** en 2024 à **06** en 2025. Par ailleurs, aucun **incident grave** n'a été enregistré en 2025.

Dans l'ensemble, l'année 2025 se caractérise par une augmentation des occurrences de faible gravité, notamment les incidents et les occurrences sans effet sur la sécurité, tandis que les événements les plus graves tels que les incidents significatifs et les incidents graves affichent une tendance à la baisse ou à la

stabilisation. Cette évolution, globalement positive sur le plan de la gravité, doit néanmoins être nuancée par la légère remontée des incidents majeurs.

18 occurrences de gravité classée significative ou supérieure (incident significatif, incident majeur, incident grave et accident) ont été enregistrées en 2025.

At Least Significant occurrences

YearGroup ● 2019-2023 ● 2024 ● 2025

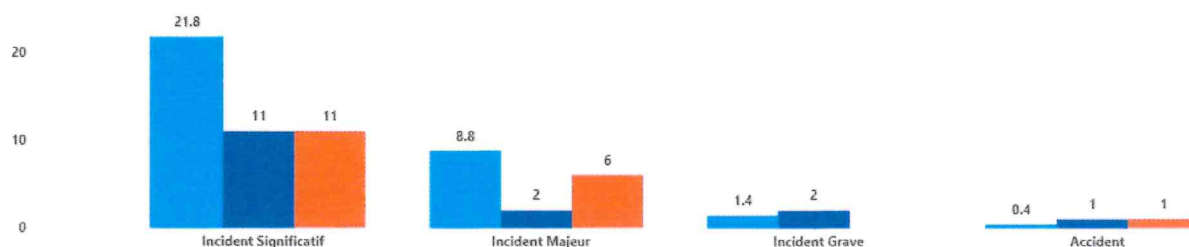
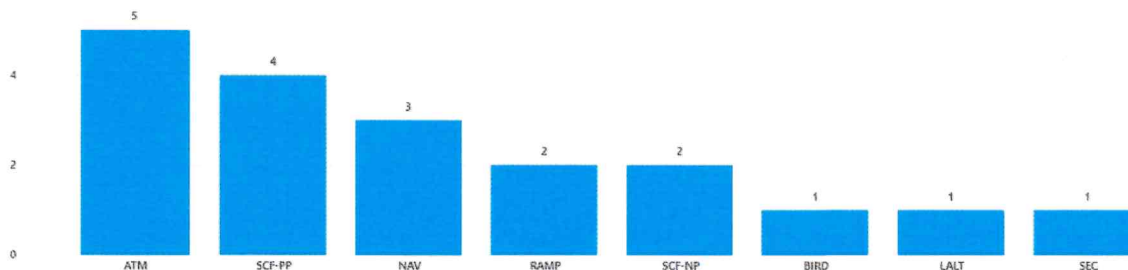


Figure 6: Répartition par classe des occurrences au moins significatives

Les catégories d'occurrences de classes significative ou plus grave au courant de l'année 2025 comprennent principalement les occurrences liées à la fourniture des services du trafic aérien (**ATM et MAC**), soit cinq (05) occurrences et les défaillances de composantes d'aéronefs liés au moteur (**SCF-PP**), soit quatre (04) occurrences.

At Least Significant occurrences

YearGroup ● 2025



At Least Significant occurrences

YearGroup ● 2019-2023 ● 2024 ● 2025

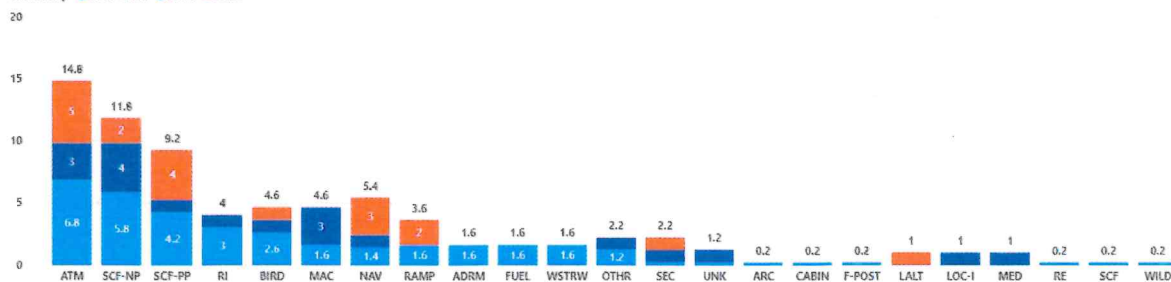


Figure 7: Répartition par catégorie des occurrences au moins significatives

2.3.1. Accidents

Un (01) accident d'un avion d'épandage, non mortel, a été enregistré au courant de l'année 2025 dans la localité de Njombé, ce qui correspond à un taux de **0.16 accidents pour 10.000 mouvements**.

2.3.2. Incidents graves

Aucun incident grave n'a été enregistré au courant de l'année 2025.

2.3.3. Incidents majeurs

Six (06) incidents majeurs ont été enregistrés en 2025, soit un taux de **0.95 incidents majeurs pour 10.000 mouvements**, ce qui correspond à une hausse significative par rapport au taux enregistré en 2024, soit **0.31 incidents majeurs pour 10.000 mouvements**.

Ces incidents majeurs se répartissent comme suit :

- 02 défaillances de composants d'aéronefs liés au moteur (SCF-PP) ;
- 01 défaillance de systèmes d'aéronefs non liée aux moteurs (SCF-NP) ;
- 01 occurrence liée à la gestion du trafic aérien (ATM) ;
- 01 occurrence liée à la fourniture du service d'assistance en escale (RAMP) ;
- 01 occurrence liée à la sûreté (SEC).

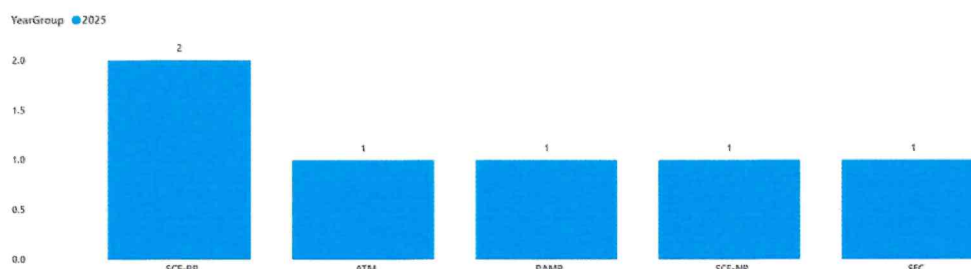


Figure 8: Répartition par catégorie d'occurrence des incidents majeurs

2.4. Préoccupations de sécurité prioritaires

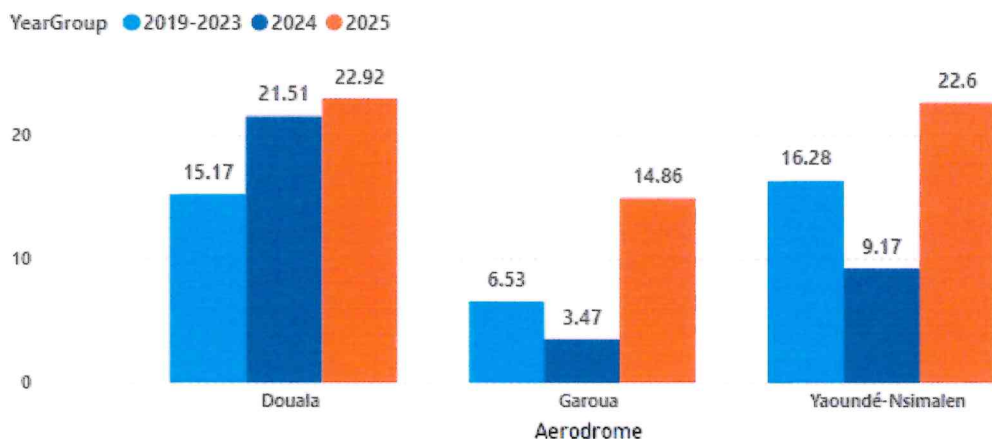
2.4.1. Péril aviaire

Tout comme en 2024, le risque aviaire demeure une des préoccupations majeures. Un total de 70 occurrences a été enregistré dans les aéroports de Douala, Yaoundé-Nsimalen et Garoua au courant de l'année 2025, soit **15.73%** du nombre total d'occurrences enregistrées cette année. Par ailleurs, seulement une (01) de ces occurrences a été classée « incident significatif ».

De façon générale, les aéroports de Douala et Yaoundé-Nsimalen ont présenté le plus grand nombre d'occurrences pour 10.000 mouvements. Toutefois, Douala concentre la grande majorité d'entre elles et maintient un niveau nettement supérieur à la moyenne de référence sur les deux dernières années. Ce nombre est resté presque constant en valeur absolue sur l'aéroport de Douala (41 occurrences en 2024 pour 40 en 2025).

L'aéroport de Yaoundé-Nsimalen en particulier a connu une augmentation assez significative du nombre d'impacts d'oiseaux, passant de **11** occurrences en 2024 pour plus du double en 2025, soit **26** occurrences. En d'autres termes, ce nombre est passé de **9.17** occurrences pour **10.000 mouvements** en 2024 à **22.6** en 2025.

Bird Strike /10000 mvts



Bird Strike

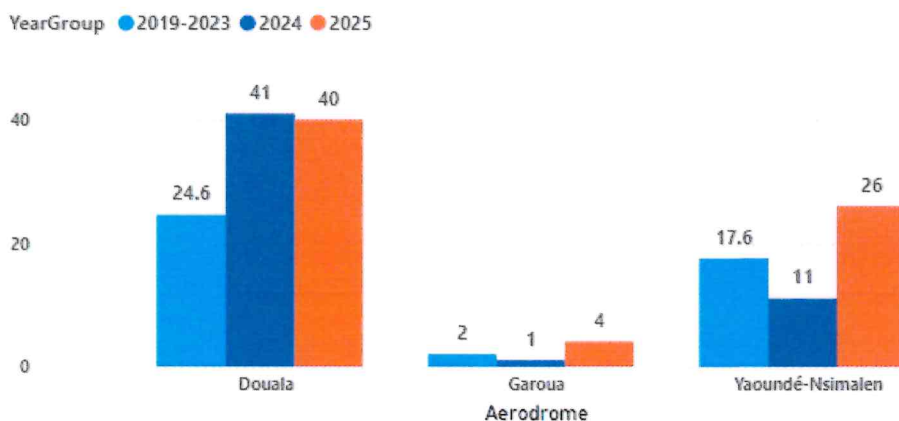


Figure 9: Évolution des impacts d'oiseaux par plateforme

2.4.2. Pertes de séparation en vol

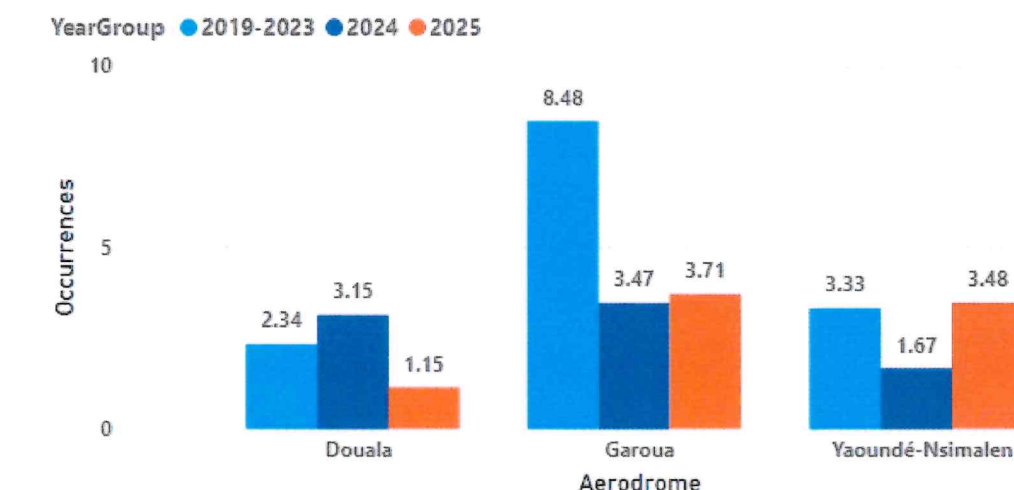
Au courant de l'année 2025, **deux (02)** cas de perte de séparation en vol ont été enregistrés, tous dans la TMA de Douala. Cela marque une baisse relative, comparativement à l'année 2024 où trois (03) cas avaient été identifiés.

2.4.3. Incursions sur piste

Bien qu'une baisse notable du nombre d'incursions sur piste ait été relevée dans les aéroports de Douala et de Maroua entre 2024 et 2025, où nous sommes passés respectivement de **3.15** à **1.15 occurrences pour 10.000 mouvements** et de **04** à **01** occurrence, une recrudescence des cas d'incursion sur piste a été observée sur les autres plateformes.

L'aéroport de Yaoundé-Nsimalen a connu la plus grande évolution entre 2024 et 2025 avec un passage de **1.67 à 3.48 occurrences pour 10.000 mouvements**.

Runway incursions /10000 mvts



Runway incursions

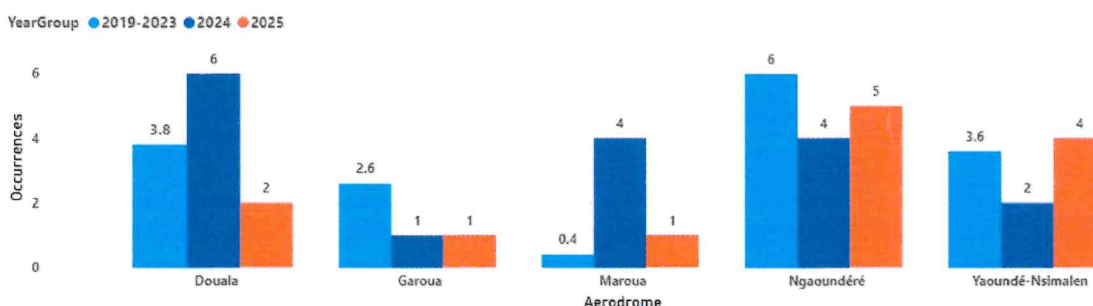


Figure 10: Évolution du nombre d'incursions sur piste par plateforme

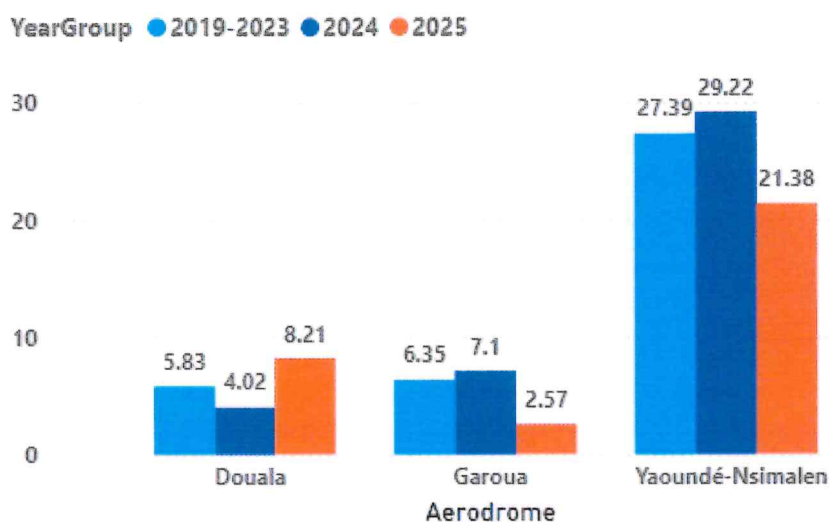
2.4.4. Préoccupations liées aux conditions météorologiques

La catégorie d'occurrences WSTRW, liées aux conditions météorologiques, est la plus représentative, après le péril aviaire, sur les périodes 2024 et 2025, avec une moyenne de **73** occurrences en 2024 et de **84** occurrences en 2025, traduisant une légère augmentation sur le plan général.

Néanmoins, seuls les aéroports de Douala et de Ngaoundéré ont enregistré une telle augmentation. Pour illustration, Douala a vu son nombre d'occurrences doublé entre 2024 et 2025, avec un passage de **4.02 à 8.21 occurrences pour 10.000 mouvements**. De même, l'aéroport de Ngaoundéré qui n'avait pas enregistré d'occurrences liées à la météo en 2024, a totalisé **trois (03) occurrences** en 2025 soit **4.16 occurrences pour 1000 mouvements**.

Par ailleurs, toutes les autres plateformes ont connu des baisses relatives entre 2024 et 2025.

Occurrences cause météo /10000 mvts



Occurrences cause météo /1000 mvts



Occurrences cause météo

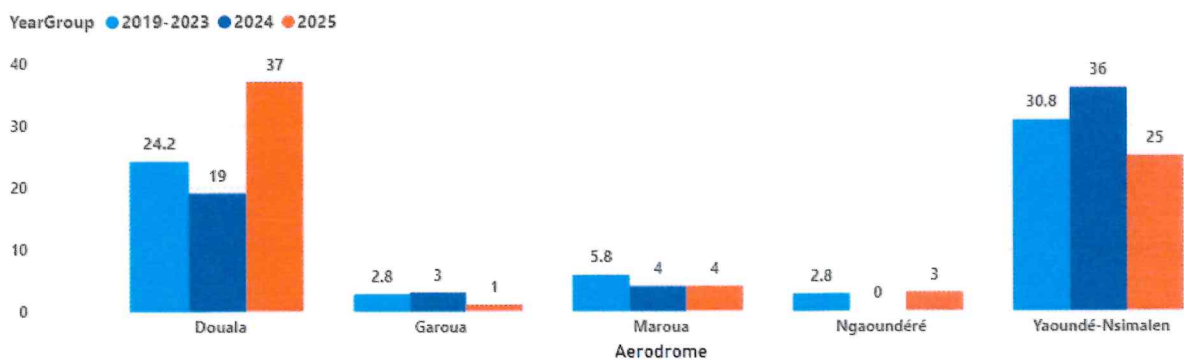


Figure 11: Répartition par aéroport des occurrences liées à la météo

2.5. Suivi des cas d'interférence radio sur les aéroports

Contrairement à l'année 2024 où 11 cas d'interférence radio autour de nos aéroports avaient été notifiés, l'année 2025 a connu une baisse significative. Seulement **06** cas ont été recensés :

- 01 cas dans l'espace de Douala ; et
- 05 cas dans la TMA de Maroua.

Les actions conjointes avec l'Agence de Régulation des Télécommunications (ART) ont permis d'investiguer et de résoudre ces problèmes d'interférence radio.

Interférence radio at all airspaces

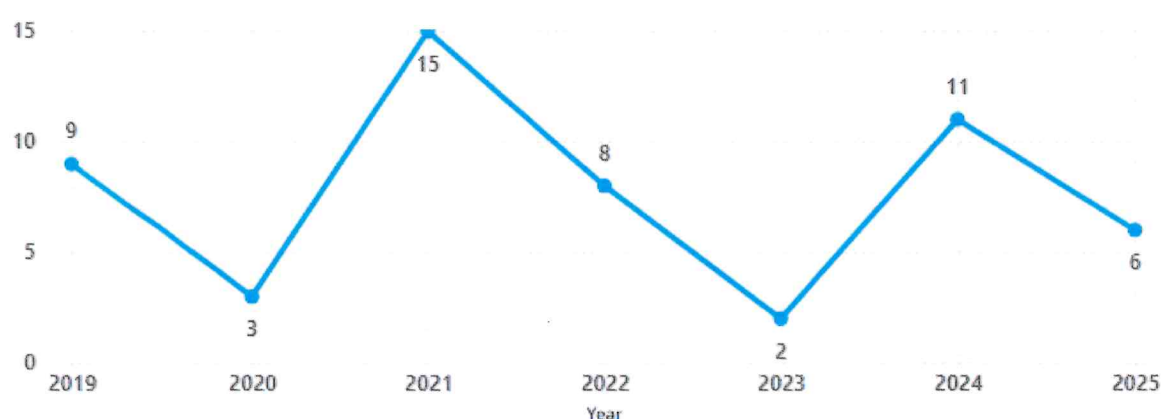


Figure 12: Évolution annuelle des cas d'interférence radio

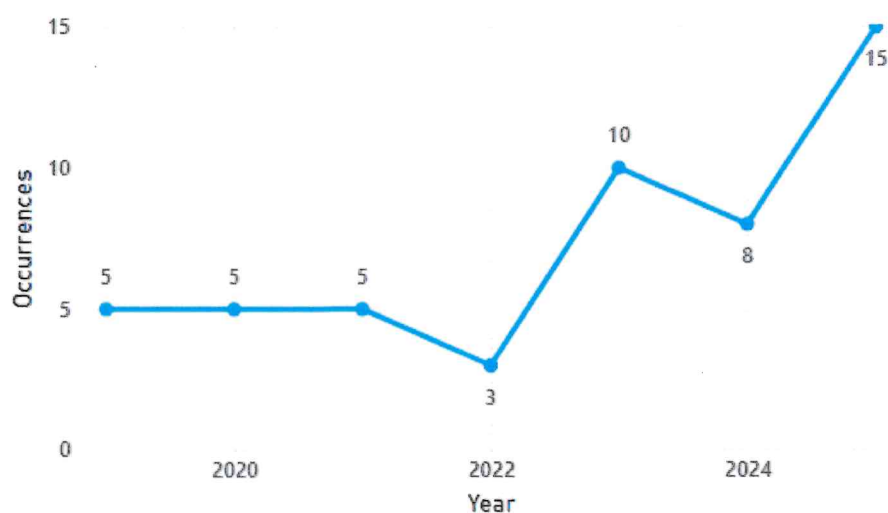
3. PREOCCUPATIONS DE SECURITE EMERGENTES

3.1. Approches non stabilisées

L'évolution des erreurs de navigation, notamment les **approches non stabilisées**, sur la période 2019–2025 révèle une tendance globalement croissante, avec des valeurs passant de 5 en 2019 à 15 en 2025, malgré une légère baisse observée en 2024 (08 occurrences) après le pic de 2023 (10 occurrences). Cette hausse marquée en 2025 constitue un signal préoccupant qui mérite une attention particulière.

Les statistiques révèlent que l'aéroport de Yaoundé-Nsimalen est celui sur lequel les équipages expérimentent le plus d'approches non stabilisées, en valeur absolue, avec **05** occurrences enregistrées en 2025.

Approche non stabilisée



Approche non stabilisée /10000 mvts

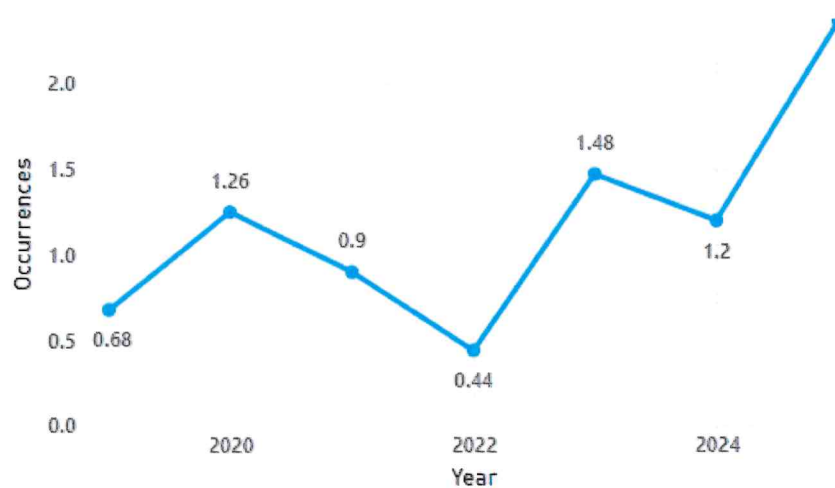
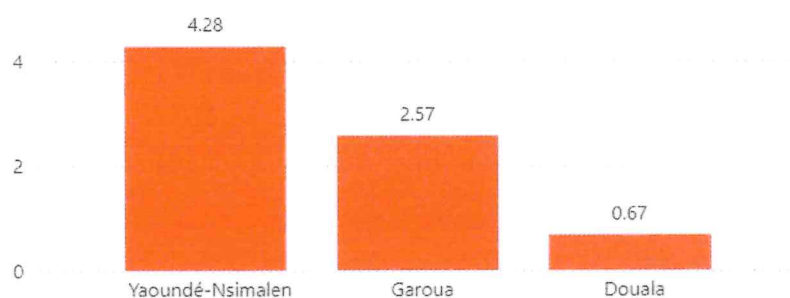


Figure 13: Évolution annuelle du nombre d'approches non stabilisées

Approche non stabilisée at Douala, Garoua, Yaoundé-Nsimalen /10000 mvts

Occurrences by Aerodrome and YearGroup

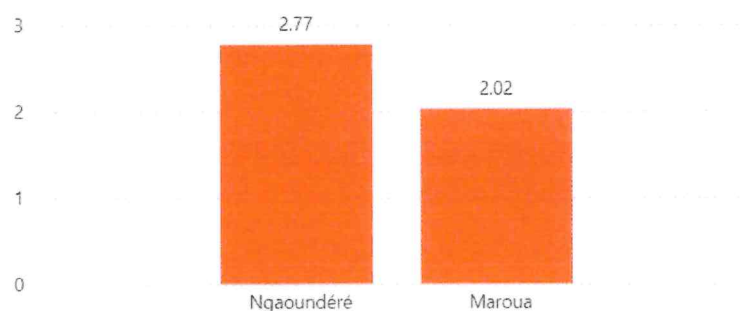
YearGroup ● 2025



Approche non stabilisée at Maroua, Ngaoundéré /1000 mvts

Occurrences by Aerodrome and YearGroup

YearGroup ● 2025



Approche non stabilisée

YearGroup ● 2025

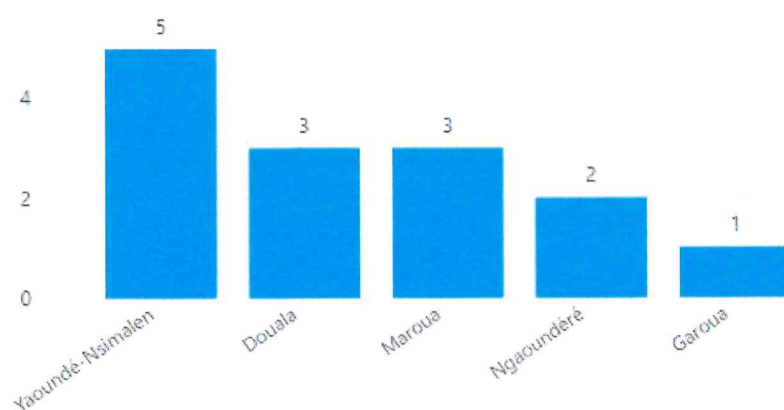


Figure 14: Répartition du nombre d'approches non stabilisées par aéroport

Ces cas d'approches non stabilisées étant pour la plupart causés par des problèmes de météo lors de la phase finale des vols, la recommandation relative au déploiement d'équipements de détection des cisaillements de vent au moins dans les principaux aéroports internationaux demeure d'actualité.

Il convient de rappeler que les approches non stabilisées, qui représentent plus de 70% des occurrences qualifiées d'erreurs de navigation (NAV), constituent des facteurs contributifs importants pour les préoccupations de sécurité à haut risque de l'OACI, notamment les sorties de piste (RE) et les pertes de contrôle en vol (LOC-I).

3.2. Fourniture des services d'assistance en escale

Les données de sécurité ont mis en évidence des lacunes récurrentes dans la qualité des services d'assistance en escale, susceptibles de compromettre la sécurité des opérations au sol. Parmi les incidents souvent enregistrés, on note des collisions au sol entre aéronefs et équipements de piste (GSE). Ces incidents soulignent la nécessité de renforcer les procédures, d'améliorer la formation du personnel, d'optimiser l'entretien des GSE et de renforcer la communication entre les différents acteurs impliqués (compagnies aériennes, gestionnaires d'aéroports et prestataires de services).

La répartition par aéroport montre que :

- **A Douala**, avec **20** occurrences en 2024 et **06** en 2025, une baisse très significative est observée en 2025 ;
- **A Yaoundé-Nsimalen**, avec **05** occurrences en 2024 et **08** en 2025, ce nombre augmente en 2025 après la baisse observée en 2024, se rapprochant de la moyenne de référence ;
- **A Garoua**, les occurrences restent faibles mais stables sur les deux dernières années.

Occurrences

BY AERODROME, YEARGROUP

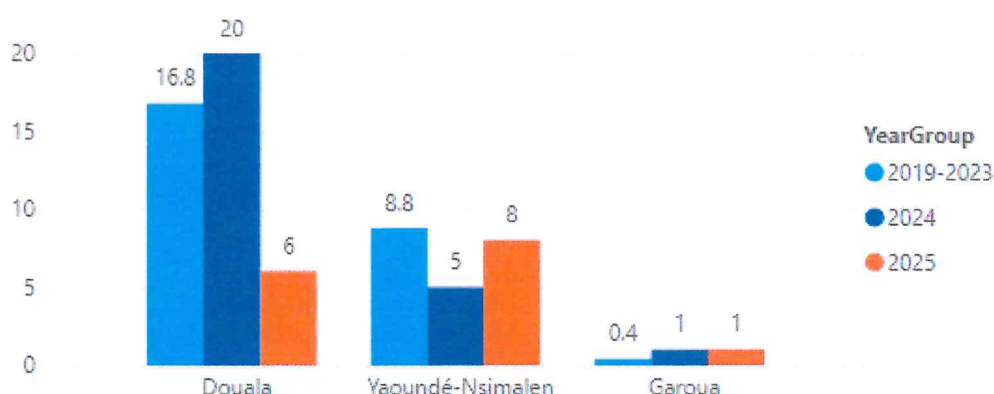


Figure 15: Évolution des préoccupations liées à la fourniture du service d'assistance en escale (RAMP)

4. DEFIS A RELEVÉ

L'examen des événements de sécurité enregistrés en 2025 met en évidence les défis les plus importants pour la consolidation de la performance de sécurité du système aéronautique national. Bien que les indicateurs de gravité soient globalement restés à des niveaux comparables à ceux de l'année précédente, certaines tendances observées au cours de l'année appellent une vigilance

renforcée, notamment la persistance du péril aviaire et la recrudescence des approches non stabilisées

Ces défis nécessitent des actions coordonnées entre la CCAA, les prestataires de services aéronautiques et les acteurs institutionnels de l'aviation civile, dont un suivi efficace des mesures correctives et préventives mises en œuvre. Ces actions doivent également émaner d'une approche fondée sur les données, permettant de mieux cibler les domaines où l'exposition au risque demeure significative.

À cet effet, les objectifs suivants devraient orienter les acteurs privés et institutionnels à court et moyen terme :

- Maîtriser le péril aviaire sur les plateformes les plus exposées, à travers les programmes de lutte mis en place par les exploitants d'aérodrome, notamment par :
 - o Le renforcement des mesures de prévention, de surveillance et de coordination avec les parties prenantes concernées, ainsi que leur extension au-delà du domaine aéroportuaire ;
 - o La mise à jour continue des études fauniques disponibles et leur extension aux aérodromes secondaires les plus fréquentés ;
 - o L'analyse des données spécifiques existantes ;
- Suivre les approches non stabilisées par la mise à contribution des programmes d'analyse des paramètres de vol (FDM) des opérateurs aériens ;
- Poursuivre l'amélioration de la sécurité des opérations au sol des fournisseurs de services d'assistance en escale, notamment en matière d'utilisation des équipements y afférents, de circulation sur l'aire de mouvement, et de prévention des dommages aux aéronefs ;
- Surveiller l'incidence des conditions météorologiques sur la sécurité de la navigation aérienne, en rapport avec la qualité du service d'assistance correspondant ;
- Améliorer la qualité, la complétude et l'harmonisation des données notifiées, afin de disposer d'une base d'analyse plus fiable, qui permette de mieux identifier les tendances et soutienne la prise de décision ;
- Améliorer la détermination des causes et facteurs contributifs des incidents majeurs, des événements récurrents et susceptibles d'entraîner des conséquences graves, en vue de parvenir aux mesures de correction et de prévention les mieux appropriées ;
- Soutenir et consolider la dynamique de notification observée dans l'industrie, tout en poursuivant la promotion d'une culture juste et proactive ;
- Assurer un meilleur suivi des recommandations et actions correctives issues des analyses de sécurité, afin de garantir leur mise en œuvre effective et d'en évaluer l'impact sur la réduction des risques ;
- Renforcer les mécanismes de retour d'expérience avec l'industrie, notamment à travers les revues de sécurité, les actions de sensibilisation et le partage régulier des enseignements tirés des événements notifiés.

La maîtrise de ces défis contribuera à renforcer la capacité du système national de sécurité à anticiper les risques, à traiter les vulnérabilités identifiées et à soutenir une amélioration continue de la sécurité de l'aviation civile au Cameroun.

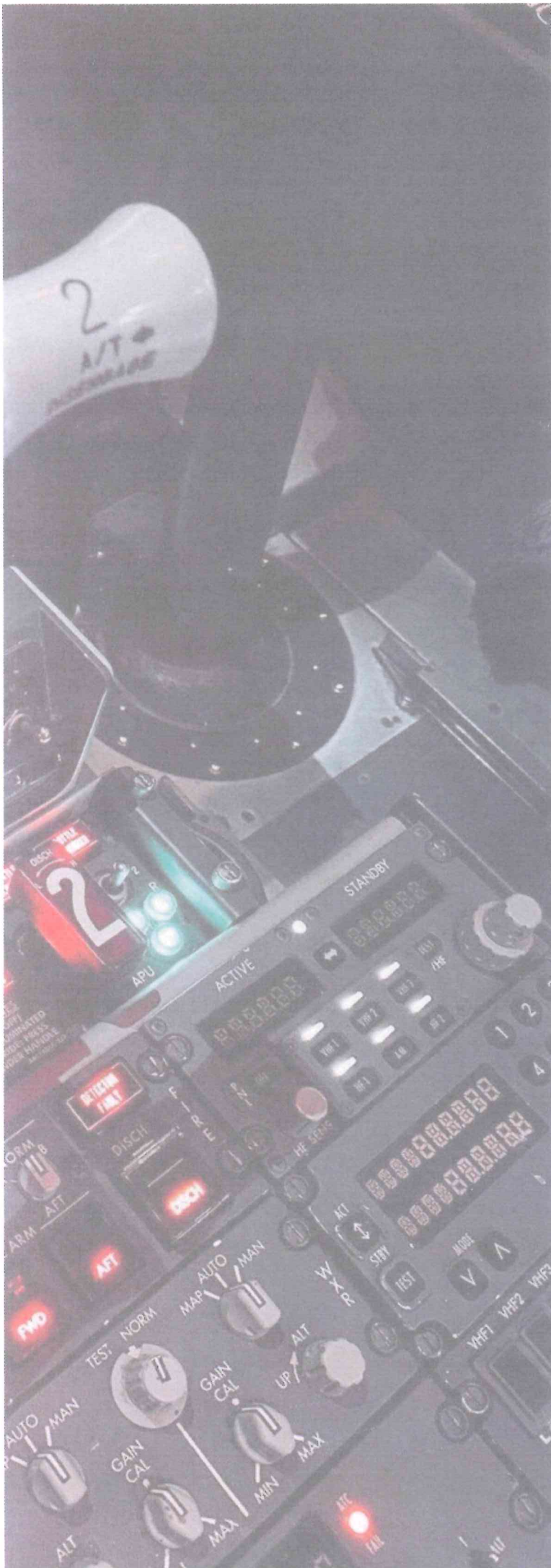
5. CONCLUSION

L'année 2025 a été marquée par une augmentation du nombre d'occurrences (+19,9%) et de notifications (+21,3%) par rapport aux niveaux enregistrés en 2024 d'une part, et à la moyenne de la période 2019-2023 d'autre part. Cette évolution témoigne d'une meilleure visibilité des événements de sécurité au sein du système aéronautique national et traduit également un l'établissement progressif de la culture de notification, indispensable à l'identification des dangers et à la prévention des risques.

Si les indicateurs de gravité demeurent globalement stables par rapport à la période de référence, plusieurs évolutions nécessitent une attention particulière. L'augmentation des incidents majeurs, la persistance du péril aviaire et la recrudescence des approches non stabilisées constituent les principales préoccupations mises en évidence. Le péril aviaire appelle particulièrement des mesures renforcées des gestionnaires sur les plateformes les plus exposées. Les approches non stabilisées doivent, quant à elles, faire l'objet d'un suivi appuyé par l'analyse des paramètres de vol des exploitants aériens. Les événements liés à l'assistance en escale, aux incursions sur piste, aux pertes de séparation et aux défaillances techniques doivent également rester sous surveillance, y compris lorsque leurs indicateurs présentent une évolution favorable.

Les enseignements issus de ce rapport doivent orienter les plus importantes mesures d'amélioration de la sécurité. Ils permettront de mieux cibler les activités de surveillance, les actions de promotion de la sécurité et les échanges avec les acteurs concernés, tout en renforçant le suivi des mesures correctives et préventives. Il importe, à cet égard, de transformer les données collectées en décisions et en actions concrètes visant à réduire les risques et à améliorer durablement la performance de sécurité.

La consolidation du système national de sécurité aérienne repose ainsi sur une approche fondée sur les données et sur la collaboration active de l'ensemble des parties prenantes. Seule une mobilisation collective, continue et coordonnée permettra de maintenir un niveau élevé de sécurité et de répondre efficacement aux évolutions de l'aviation civile au Cameroun.



A publication of the
Cameroon Civil Aviation Authority
P.O. Box 6998
Yaoundé

© 2026 Cameroon Civil Aviation Authority
All rights reserved

Tel: +237 222 303 090

Fax: +237 222 303 362

Email : contact@ccaa.aero

Web : www.ccaa.aero