



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Première réunion du Groupe Afrique - Océan indien de planification et de mise en œuvre du système de l'Aviation (AASPG/1)

Libreville, Gabon, 3 - 7 novembre 2025

Point 4 de l'ordre du jour : Mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de sécurité et de la navigation aérienne, y compris les priorités fixées dans les plans régionaux de sécurité de l'aviation et de la navigation aérienne

4.4. Surveillance de l'espace aérien de la région AFI

Mise en œuvre des trajectoires en montée et descente continue (CCO/CDO) à l'aéroport international de Douala

(Note présentée par le Cameroun)

RESUME	
Cette note de travail présente les progrès réalisés par le Cameroun dans le processus de mise en œuvre des trajectoires en montée et en descente continue (CCO/CDO) à l'aéroport international de Douala.	
La réunion est invitée à prendre note des progrès réalisés par le Cameroun dans la mise en œuvre des CCO/CDO.	
REFERENCE(S)	<ul style="list-style-type: none"> - APIRG/22 Conclusion 22/08 - APIRG/23 Conclusion 23/05
<i>Objectifs stratégiques</i>	A-Sécurité B-Capacité et efficacité de la navigation aérienne

1. INTRODUCTION

1.1. Dans le but de fournir des trajectoires de vol optimisées, sécurisées et à jour aux aéronefs en zone terminale de l'Aéroport International de Douala, le Cameroun à travers l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), a procédé à une révision des procédures de vol aux instruments de Douala pour prendre en compte les concepts de trajectoires en montée et en descente continue (CCO/CDO).

1.2. Cette révision qui était inscrite dans le plan d'action 2023 de l'ASECNA, rentrait dans le cadre de la mise en œuvre des conclusions 22/08 d'APIRG/22 et 23/05 d'APIRG/23 relatives à la mise en œuvre des procédures PBN CCO/CDO.

2. ANALYSE

2.1. En prenant en compte toutes les considérations issues de la collecte des données réalisée en amont, y compris les études statistiques liées au trafic aérien dans la TMA de Douala, le nouveau Conceptual Design pour les trajectoires de départ et d'arrivée sur chacun des QFU de la piste de l'aéroport international de Douala intègre les nouveaux points d'entrée et de sortie du trafic. Ce dernier a été conçu de manière à minimiser le nombre de croisements entre les trajectoires de départ et d'arrivée afin de réduire les conflits potentiels entre ces deux flux de trafics. Par ailleurs, des contraintes d'altitudes ont été définies sur les points de croisement retenus, permettant ainsi de séparer de façon stratégique les trafics autour de ces points.

2.2. L'étude de sécurité (EDS) liée au projet, réalisée au mois de novembre 2023, a couvert tous les points essentiels relatifs à l'introduction des concepts CCO/CDO dans le système ATM existant. A l'issue de cette étude, un total de sept (07) événements redoutés ont été identifiés parmi lesquels le non-respect d'une restriction de niveau de vol durant une opération CCO/CDO, la perte de communication avec un aéronef en CCO/CDO et l'interférence de trajectoires entre deux aéronefs dont l'un en opération CCO/CDO, pour ne citer que ceux-ci.

2.3. Les mesures d'atténuation de risque mises en œuvre prenaient principalement en compte les aspects liés à la formation et à la sensibilisation des contrôleurs aériens ainsi que la mise à jour des procédures opérationnelles existantes. Ainsi, des séances de sensibilisation des contrôleurs ont été conduites. Elles ont notamment permis à ces derniers d'acquérir des connaissances sur les notions de trajectoires en CCO/CDO et de se familiariser aux changements prévus par les nouvelles procédures de vol. Par ailleurs, de nouveaux scénarios ont été introduits dans les exercices de simulation pour prendre en compte notamment les opérations en CCO/CDO, les cas de perte de communication pendant les opérations CCO/CDO ainsi que l'utilisation simultanée des procédures CCO/CDO et des procédures conventionnelles.

2.4. La révision des procédures de vol aux instruments de Douala a conduit à l'introduction de cinq (05) nouveaux points 5LNC pour prendre en compte les nouveaux points d'entrée et de sortie du trafic dans la TMA de Douala.

2.5. Les nouvelles procédures de vol de Douala sont entrées en vigueur à la date AIRAC du 10 juillet 2025.

2.6. La mise en œuvre des trajectoires en CCO/CDO à l'aéroport international de Douala a été accueillie favorablement par les différentes parties prenantes, en raison des bénéfices attendus de ces nouvelles trajectoires, notamment :

- la réduction du bruit aux alentours de l'aéroport ;
- la réduction de la consommation de carburant pour les compagnies ;
- la réduction des émissions de CO2 par les aéronefs ;
- la réduction du nombre de communications ATC-Pilote ;
- l'amélioration de la capacité de l'espace aérien ; et
- le maintien de façon générale de la sécurité des aéronefs dans la TMA de Douala.

2.7. L'introduction de trajectoires en CCO/CDO à l'aéroport international de Douala a permis au Cameroun de réaliser une avancée majeure dans la mise en œuvre des directives internationales et régionales relatives à l'optimisation du trafic aérien. Toujours dans cette même lancée et grâce à l'expérience acquise durant ce projet, une planification sera faite pour la prise en compte de ce type de trajectoire lors des prochaines révisions des procédures de vol aux instruments des autres aéroports internationaux à l'instar de Yaoundé-Nsimalen et Garoua.

3. SUITE À DONNER

3.1 La Réunion est invitée à prendre note des progrès réalisés par le Cameroun dans la mise en œuvre des procédures CCO/CDO sur ses aérodromes internationaux.