INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

Deuxième réunion du Groupe Afrique – Océan Indien de planification et de mise en œuvre du système d'aviation (AASPG/2)

Livingstone, Zambie, 2 - 6 novembre 2026

Point de l'ordre du jour 4 : Réalisation des objectifs, des cibles et des indicateurs de sécurité et de navigation aérienne, y compris les priorités fixées dans les plans régionaux de sécurité et de navigation aérienne.

Mise en œuvre de la Prise de Décision Collaborative à l'Aéroport (A-CDM) à l'Aéroport International Gnassingbé Eyadema (AIGE)

(Présenté par le Togo.)

RÉSUMÉ	
Cette note d'information donne un aperçu des progrès réalisés dans la mise en œuvre de l'A-CDM à l'Aéroport International Gnassingbé Eyadema (AIGE). Elle présente la démarche entreprise, les principaux défis rencontrés ainsi que les enseignements tirés. Elle identifie également les prochaines étapes en vue du déploiement opérationnel et de l'intégration complète avec la gestion du flux du trafic aérien régionale (ATFM). Suite à donner au paragraphe 3.	
Objectives stratégiques	– Chaque vol est sûr et sécurisé – L'aviation est durable sur le plan environnemental – L'aviation offre une mobilité sans couture, accessible et fiable pour tous

1 INTRODUCTION

1.1 L'A-CDM est une approche opérationnelle collaborative conçue pour améliorer l'efficacité, la prévisibilité et la ponctualité des opérations aéronautiques grâce au partage d'informations fiables, en temps opportun d'informations, à une conscience commune de la situation et à une prise de décision coordonnée entre les parties prenantes de la plateforme aéroportuaire.

1.2 Conformément au cadre ASBU de l'OACI et aux objectifs régionaux visant à améliorer les performances opérationnelles des aéroports, l'aéroport international Gnassingbé Eyadema de Lomé s'est engagé dans la mise en œuvre de l'A-CDM, sur la base du guide d'implémentation de l'A-CDM pour la région AFI, approuvé par la Décision 1/07 lors de la première réunion de l'AASPG tenue à Libreville (Gabon) du 3 au 7 Novembre 2025.

1.3 Cette initiative vise à répondre aux défis opérationnels qui affectent le processus de rotation des aéronefs, notamment la mise à jour irrégulière des heures cibles, la visibilité globale limitée de l'état de préparation des vols et une coordination insuffisante entre le contrôle de la circulation aérienne, le gestionnaire de l'aéroport, les compagnies aériennes, les services d'assistance en escale et les autres parties prenantes opérationnelles. Ces difficultés s'expliquent en partie par le rôle stratégique de l'aéroport en tant que hub pour la compagnie ASKY, ce qui

entraîne une concentration du trafic pendant les heures de correspondances et exige un niveau élevé de coordination et de synchronisation.
1.4 La présente note d'information expose la démarche adoptée pour la mise en œuvre de l'A-CDM à l'aéroport de Lomé, les progrès réalisés, les défis rencontrés et les enseignements tirés, ainsi que les prochaines étapes en vue d'une mise en œuvre complète.

2 DISCUSSIONS

2.1 L'APPROCHE D'IMPLEMENTATION DE L'A-CDM

2.1.1 La mise en œuvre de l'A-CDM à l'aéroport international Gnassingbé Eyadema de Lomé repose sur une démarche collaborative et progressive impliquant les principaux acteurs opérationnels, afin de garantir un déploiement coordonné et inclusif du projet.

2.1.2 Afin d'assurer le pilotage du projet et favoriser l'engagement des parties prenantes, un comité de pilotage A-CDM dédié a été créé sous la supervision de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC-Togo). Cette instance de gouvernance de haut niveau, qui définit les orientations stratégiques et facilite la coordination institutionnelle, réunit les Dirigeants Responsables de la SALT (gestionnaire d'aérodrome), de l'ASECNA (fournisseur de services de navigation aérienne), d'ASKY (principale compagnie aérienne de la plateforme), de ST-Handling (assistance en escale), de l'Armée de l'Air ainsi que des autres partenaires aéroportuaires concernés.

2.1.3 Sous l'autorité du comité de pilotage, une équipe projet A-CDM conjoint a été mise en place. Cette équipe est chargé de cartographier les flux de travail opérationnels A-CDM, d'identifier les exigences de partage de données, de définir les responsabilités des parties prenantes pour chaque élément de donnée A-CDM, de coordonner l'élaboration des procédures opérationnelles A-CDM et de valider la plateforme technique A-CDM conformément aux processus opérationnels actuels.

2.1.4 La mise en œuvre a suivi une approche par phases comprenant l'évaluation des processus existants, l'analyse des écarts (*GAP analysis*) par rapport aux exigences A-CDM, la définition des processus cibles, le développement de la plateforme A-CDM, l'intégration des systèmes, le renforcement des capacités, les essais et la validation opérationnelle. La mise en œuvre englobe les six éléments fondamentaux de l'A-CDM : le partage d'informations, l'approche par jalons, le temps de roulage variable, le séquencement pré-départ, la gestion collaborative des mises à jour de vol et l'A-CDM en conditions défavorables.

2.1.5 Afin de favoriser l'appropriation des concepts et pratiques opérationnelles A-CDM par les parties prenantes, un programme de benchmarking et de formation spécialisée a été organisé au profit des représentants de la communauté aéroportuaire de Lomé, avec le concours d'Airport Intelligence, une filiale de Brussels Airport Company. La coordination avec Airport Intelligence a été facilitée par le Bureau WACAF de l'OACI. Ce programme a permis aux participants de se familiariser avec les opérations A-CDM, le fonctionnement du Centre d'opérations aéroportuaires, les mécanismes de coordination entre parties prenantes, la mesure des performances, ainsi que les procédures et outils de mise à jour des informations opérationnelles, notamment l'heure cible de départ au poste de stationnement (TOBT) et l'heures cible d'approbation de mise en route (TSAT).

2.1.6 Des données opérationnelles relatives aux temps de roulage sont en cours de collecte pour le calcul du temps de roulage variable (VTT). Ces données seront analysées pour établir des temps de roulage à l'arrivée et au départ représentatifs, en tenant compte des types d'aéronefs, de la densité du trafic, des postes de stationnement et de la piste en service. Des valeurs par défaut prédéfinies resteront disponibles en tant que solution de secours jusqu'à ce que les données collectées soient suffisantes et fiables.

2.1.7 Pour la gestion collaborative des mises à jour de vol, une interconnexion a été établie avec la plateforme ATFM de l'ASECNA afin de permettre l'échange d'informations actualisées sur les vols, conformément aux recommandations du guide CANSO relatif à l'intégration ATFM/A-CDM. Des discussions sont en cours pour étendre ces échanges afin d'inclure les messages d'informations sur la planification des départs (DPI) de la plateforme A-CDM vers le système ATFM, afin d'affiner les prévisions de trafic et d'améliorer l'équilibre entre la demande et la capacité à l'échelle du réseau.

2.2 ÉTAT ACTUEL DE LA MISE EN ŒUVRE ET PROCHAINES ÉTAPES

2.2.1 Le taux de réalisation du projet est d'environ 75 % actuellement. Les principales fonctionnalités de la plateforme A-CDM ont été développées et leurs essais unitaires sont en cours. Les travaux se poursuivent également en ce qui concerne les procédures opérationnelles encadrant la création, la mise à jour, la validation et l'utilisation des informations A-CDM.

2.2.2 Les prochaines phases porteront sur la finalisation des interfaces avec les systèmes AMHS et ATFM de l'ASECNA, des procédures opérationnelles ainsi que la formation des utilisateurs opérationnels et des administrateurs du système. Les parties prenantes aéroportuaires conduiront ensuite des opérations d'essais afin d'évaluer la qualité des données, le comportement opérationnel et les performances du système avant la décision de mise en service opérationnel par le comité de pilotage.

2.2.3 Un ensemble d'indicateurs de performance seront établis pour mesurer les bénéfices de la mise en œuvre. Les résultats serviront à l'amélioration continue après le déploiement opérationnel.

2.3 DÉFIS ET ENSEIGNEMENTS TIRÉS

2.3.1 La mise en œuvre de l'A-CDM de Lomé a été confronté à très peu de difficultés, grâce notamment au fort engagement des Dirigeants Responsables, qui a favorisé l'implication et la coordination des parties prenantes.

2.3.2 Le principal défi reste l'absence d'un système de guidage pour le stationnement (DGS) permettant d'afficher aux équipages l'heure cible de départ au poste de stationnement (TOBT) et l'heure cible d'approbation de mise en route (TSAT) à l'attention des équipages de conduite. Des modalités alternatives de communication de ces heures cibles, telles que la communication directe entre les équipages et le personnel d'assistance au sol, seront convenues entre les compagnies aériennes, les assistances en escale et les contrôleurs de la circulation aérienne, puis validées avant la mise en œuvre.

2.3.3 Notre expérience montre que si une plateforme technique peut faciliter l'échange d'informations, les bénéfices escomptés exige un engagement au plus haut niveau, une implication précoce et continue des parties prenantes. Des activités régulières de sensibilisation sont également nécessaires afin de promouvoir une culture du partage d'informations et de la collaboration.

3 MESURES À PRENDRE PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- prendre note des progrès réalisés par l'AIGE de Lomé dans la mise en œuvre de l'A-CDM ; et
- échanger sur les retours d'expérience des projets similaires dans la région.