

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Quatrième réunion APIRG du Sous-groupe de l'espace aérien et de l'exploitation des aéroports
(AAO/SG4), Réunion virtuelle, 16 - 18 août 2021

Point 3.2 de l'ordre du jour : Projets liés à l'espace aérien (Sécurité, Capacité et Efficacité)

PARTAGE D'INFORMATIONS ENTRE TOUTES LES PARTIES PRENANTES DE
L'AÉROPORT, MOTEUR DE LA MISE EN ŒUVRE DE L'ACDM*(Note présentée par IATA)*

RÉSUMÉ
La présente note de travail fournit un aperçu général de l'importance de la création d'un environnement dans lequel les informations opérationnelles peuvent être partagées, en temps réel, entre toutes les parties prenantes de l'aéroport, afin de permettre la prise de décision collaborative (CDM).
RÉFÉRENCE(S) : Doc 9971 de l'OACI
Objectif(s) stratégique(s) connexe(s) : Sécurité, Capacité et Efficacité de la navigation aérienne, Développement économique du transport aérien et protection de l'environnement

1. INTRODUCTION

1.1 Les compagnies aériennes peuvent accuser des retards et faire face à d'autres problèmes comme la consommation additionnelle de carburant suite aux difficultés opérationnelles dues à l'absence de coordination des procédures et à un partage inefficace d'informations opérationnelles entre les exploitants aéroportuaires, les compagnies aériennes, les fournisseurs de services d'escale et le contrôle de la circulation aérienne.

1.2 Afin de soutenir l'efficacité des opérations aéroportuaires à travers une utilisation optimale des ressources et l'amélioration de la prévisibilité des événements aux aéroports, un ensemble de procédures et de processus automatisés doivent être mis en place pour permettre un partage d'informations en temps réel entre les parties prenantes de l'aéroport, comme préalable à la prise de décision collaborative aux aéroports. (A-CDM).

1.3 Dans les aéroports où l'A-CDM n'est pas mise en œuvre, les meilleures pratiques telles que les demandes et les autorisations de repoussage, de mise en route et de circulation au sol peuvent être examinées par les contrôleurs de la circulation aérienne suivant le principe « **premier arrivé, premier servi** », afin de s'assurer que les opérateurs ne ratent pas leurs heures calculées de décollage (CTOT).

1.4 Dans les aéroports où l'A-CDM est mise en œuvre, la délivrance des autorisations de repoussage/ mise en route et de circulation au sol est fondée sur le principe « **mieux planifié, mieux servi** » où la séquence de départ est déterminée à travers une collaboration entre toutes les parties prenantes de l'aéroport.

2. ANALYSE

3.1 L'A-CDM nécessite des changements culturels, la manipulation de données sensibles et l'établissement de la confiance entre les exploitants d'aéroports et les fournisseurs de services.

3.2 Le partage en temps voulu d'informations opérationnelles permettra la collaboration dans la gestion efficace des opérations aux aéroports, réduisant ainsi les coûts d'exploitation des compagnies aériennes dus à la consommation de carburant et aux retards.

2.3 Le partage d'informations opérationnelles peut être réalisé à travers la mise en place d'une plateforme de partage d'informations/CDM ou la modification des procédures de coordination entre les parties prenantes de l'aéroport, afin d'éliminer les cloisonnements.

2.4 Les exploitants aéroportuaires sont encouragés à adopter la Feuille de route AFTM CANSO de Mombasa, comme orientation pour la mise en œuvre de l'A-CDM afin d'assurer l'harmonisation entre les États AFI.

3.5 Les écueils et les difficultés liés au partage d'informations et à la mise en œuvre de l'A-CDM sont plutôt d'ordre culturel que technologique.

3. SUITE A DONNER PAR LA REUNION

La réunion est invitée à :

- a) Prendre acte des informations fournies dans la présente note de travail ;
- b) Prier instamment les États à prendre en compte l'incidence positive du partage d'informations en tant que moteur de l'A-CDM sur l'efficacité des opérations aéroportuaires ;
- c) Attirer l'attention des parties prenantes de l'aéroport (contrôle de la circulation aérienne, fournisseurs de services en escale, etc..) sur l'importance du partage d'informations opérationnelles en temps voulu, en tant que catalyseur de l'A-CDM, au moyen de séances de sensibilisation, notamment des formations séminaires ;
- d) Envisager la révision des procédures de coordination existantes entre les parties prenantes de l'aéroport et/ ou la mise en place d'une plateforme élémentaire de partage d'informations/CDM afin de promouvoir le partage d'informations comme le propose la Feuille de route A-CDM de Mombasa.
