

Aviation VVIP en configuration de sommet

Analyse situationnelle de la flotte présidentielle et privée

Aéroport d'Abuja (ABV / DNAA) — semaine de sommet de la CEDEAO

Cas d'usage : dimensionnement du marché pour un fournisseur de services VVIP (FBO)

Reconstitution représentative

Les valeurs chiffrées illustrent l'ordre de grandeur d'un sommet de ce type ; elles procèdent d'une modélisation à partir de magnitudes observables (sources OSINT de suivi de vol), non d'un relevé opérationnel réel.

RÉFÉRENCE

VST-VIT-AVN-2026/ABV-01

SIGNATAIRE

Analyste Senior · Veristore Technologies

DATE

Juillet 2026

PÉRIMÈTRE

Analyse agrégée de flotte — sources ouvertes

SYNTHÈSE

Résumé analytique

Un sommet de l'Autorité des chefs d'État et de gouvernement de la CEDEAO concentre, sur une plateforme unique et en quelques jours, une flotte VVIP et d'affaires dont l'intensité est sans commune mesure avec le trafic courant. Cette note reconstitue le profil de cette activité à l'aéroport d'Abuja (ABV) sur une fenêtre d'une semaine et en tire la demande de services au sol — l'information dont un opérateur FBO a besoin pour dimensionner son offre. L'analyse est agrégée au niveau de la flotte : elle ne suit aucun déplacement individuel de personnalité.

25

 appareils VVIP au sol

Pic de concomitance le jour du sommet — pour une capacité de postes VVIP estimée à $\approx 10-12$.

Ce que révèle la reconstitution

- **Un pic bref et concentré.** L'essentiel de l'activité se joue sur ~ 48 h (J-1 à J+1) : la veille du sommet peut voir **18 arrivées**, le lendemain **19 départs**, contre ~ 4 mouvements/jour en régime courant.
- **Une contrainte de stationnement, pas de volume.** Au pic, ≈ 25 appareils sont simultanément au sol ; au-delà de la capacité des postes VVIP, un déficit de **13 à 15 appareils** doit être absorbé par postes distants et repositionnement.
- **Une flotte lourde.** ≈ 35 % des appareils sont des gros-porteurs / long-courriers VVIP (BBJ, ACJ, Global, G650) : forte empreinte au sol, avitaillement élevé, exigences protocolaires.
- **Le « dépose-repositionne ».** ≈ 24 % des appareils restent moins de 12 h : ils déposent le principal puis se repositionnent — une demande spécifique (postes distants, coordination de retour) souvent sous-servie.
- **Un marché adressable identifiable.** Les vols d'État passent largement par l'assistance officielle ; le cœur adressable d'un FBO privé, ce sont les **16 appareils d'aviation d'affaires** + la demande de repositionnement / stationnement.

Enseignement dimensionnant : le facteur différenciant d'un FBO n'est pas le volume moyen, mais sa capacité à absorber un pic court et intense — postes distants réservés, coordination de repositionnement, créneaux et avitaillement garantis. Qui résout la contrainte de pic capte le marché.

CADRAGE

Contexte et objet

La demande

Un fournisseur de services aéroportuaires VVIP (assistance en escale, salon, avitaillement, stationnement, logistique équipage) souhaite évaluer le marché que représente un grand rendez-vous diplomatique récurrent. L'enjeu commercial est concret : combien d'appareils, de quels types, sur quelle fenêtre, et quelle demande induite en carburant, restauration, assistance et stationnement ? La réponse conditionne le dimensionnement en personnel, en équipements et en postes, ainsi que l'argumentaire commercial.

L'événement de référence

Le cas est ancré sur un sommet de l'Autorité des chefs d'État et de gouvernement de la CEDEAO à Abuja, siège de l'organisation, desservi par l'aéroport international Nnamdi-Azikiwe (ABV / DNAA). L'Autorité réunit jusqu'à une quinzaine de délégations selon la configuration (≈ 12 dans la configuration en vigueur après le retrait des États de l'AES). Le modèle retient ≈ 12 vols d'État, auxquels s'ajoutent l'aviation d'affaires et la logistique de délégation attirées par l'événement.

Périmètre et fenêtre

- **Fenêtre** : J-3 à J+3 (7 jours), englobant la montée en charge, le pic et la décrue.
- **Maille** : mouvement (arrivée / départ) et appareil distinct ; segmentation État-VVIP / affaires privée / support.
- **Sortie** : profil temporel, concomitance au sol, mix de types, temps d'immobilisation, demande induite, marché adressable.
- **Hors périmètre** : tout suivi individualisé de personnalité protégée ; l'analyse demeure strictement agrégée.

Pourquoi la capacité de stationnement est le paramètre-clé

Pour un opérateur au sol, la contrainte qui structure le marché n'est pas le nombre total de mouvements mais le nombre d'appareils présents **en même temps** au pic. C'est lui qui sature les postes, déclenche le repositionnement et crée la valeur d'un service capable d'absorber la pointe.

MÉTHODE

Méthodologie

La démarche relève de l'intelligence de marché en sources ouvertes : elle exploite les traces de vol publiquement diffusées et les publications aéronautiques officielles pour reconstituer un profil d'activité agrégé. Elle est reproductible et documentée à chaque étape.

1 · Sources

Famille de sources	Usage dans l'analyse
Agrégateurs ADS-B / MLAT (réseaux publics de suivi de vol)	Détection des mouvements, horodatage arrivées/départs, types d'appareils
Bases d'immatriculation publiques	Typologie des appareils et catégories de stationnement (pas de ciblage individuel)
NOTAM & AIP	Restrictions temporaires d'espace, créneaux, capacités et postes de la plateforme
Coordination de créneaux / PPR	Contraintes d'accès et de stationnement en période de forte demande
Sources événementielles ouvertes	Communiqués de l'organisation, presse, calendrier protocolaire

Toutes les sources sont ouvertes et agrégées ; aucune donnée n'est acquise par un moyen intrusif.

2 · Chaîne de traitement

- **Segmentation** des mouvements en trois familles : vols d'État / VVIP, aviation d'affaires privée, support / logistique de délégation.
- **Typologie** → **empreinte** : chaque type d'appareil est rattaché à une catégorie de stationnement (envergure), un ordre de grandeur d'avitaillement et un niveau de service.
- **Fenêtrage temporel** : reconstruction des courbes arrivées / départs et calcul de la concomitance au sol (appareils présents simultanément).
- **Dérivation de la demande** : traduction des mouvements en rotations d'assistance, volumes de carburant, commandes de restauration, flux salon et besoins de stationnement.

3 · Métriques restituées au client

- Courbe de mouvements par jour et pic d'activité ;
- Concomitance au sol au pic — confrontée à la capacité de postes (la contrainte dimensionnante) ;
- Mix de types d'appareils et temps d'immobilisation ;
- Demande induite (carburant, restauration, assistance, salon, stationnement) et part adressable.

Cadre déontologique

L'analyse porte sur une flotte, pas sur des personnes. Elle s'appuie sur des données ouvertes et historiques / représentatives, exclut tout journal de mouvements rattachant une personnalité nommée à une immatriculation, un horaire et un poste, et s'interdit toute finalité étrangère à l'étude de marché commanditée.

RÉSULTATS

Cas chiffré — reconstitution

Profil temporel de l'activité

L'activité se déploie en trois temps : une montée en charge dès J-2, une pointe d'arrivées la veille du sommet, puis une vague de départs concentrée le lendemain. Le contraste avec le trafic courant (~4 mouvements VVIP/affaires par jour) est marqué.

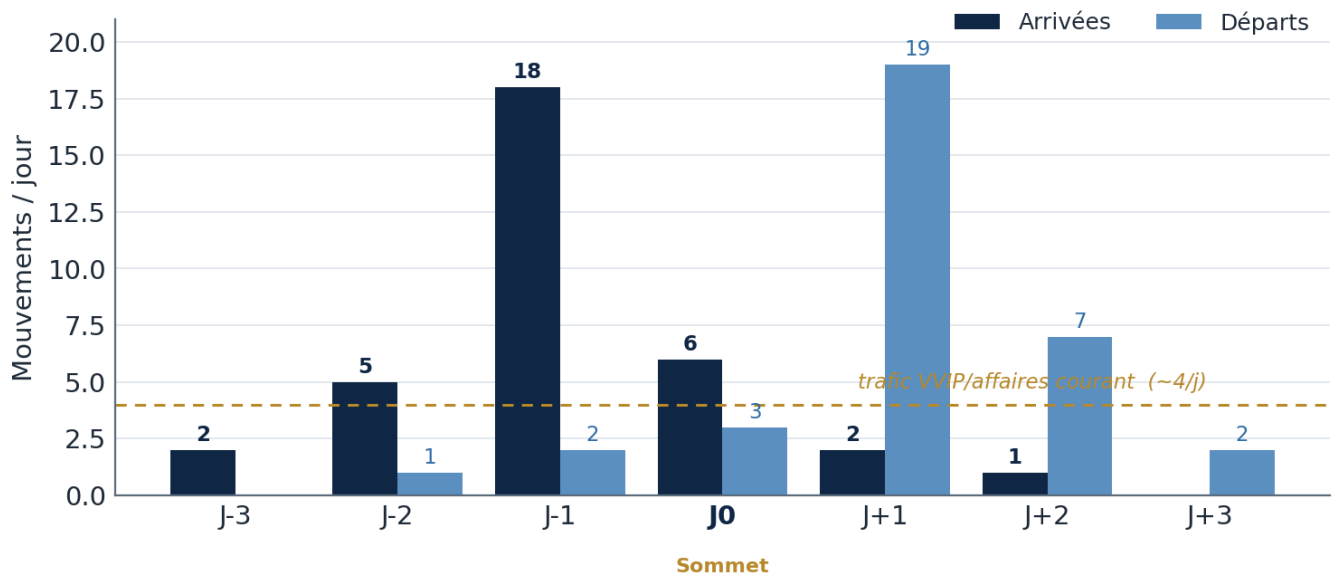


Fig. 1 — Mouvements VVIP / aviation d'affaires par jour (arrivées vs départs). Reconstitution représentative.

Concomitance au sol — la contrainte dimensionnante

Cumulés, ces mouvements portent à ~ 25 le nombre d'appareils VVIP simultanément au sol le jour du sommet. Rapporté à une capacité de postes compatibles gros-porteurs estimée à ~ 10–12, il en résulte un déficit de l'ordre de 13 à 15 appareils, qui doit être absorbé par des postes distants et des repositionnements.

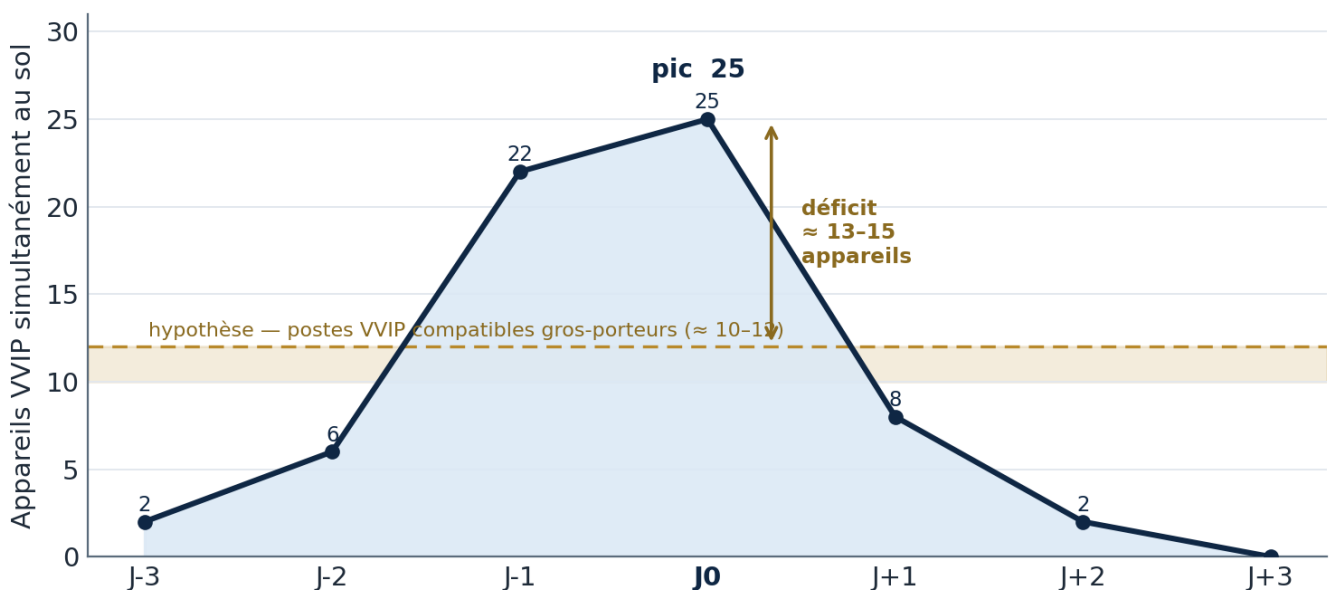


Fig. 2 — Appareils VVIP simultanément au sol vs hypothèse de capacité. La capacité réelle est à confirmer sur l'AIP Nigeria ; elle constitue le paramètre le plus sensible du modèle.

Composition de la flotte

La flotte est lourde : plus d'un tiers des appareils sont des gros-porteurs ou long-courriers VVIP, gourmands en surface de stationnement et en carburant. La grande aviation d'affaires forme le deuxième bloc.

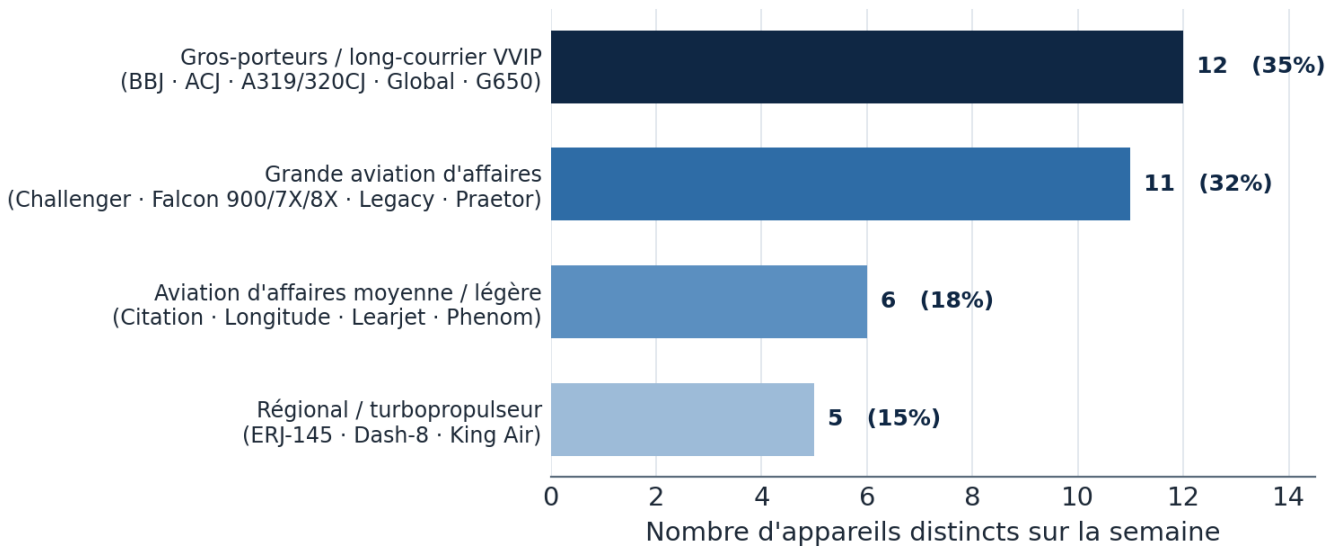
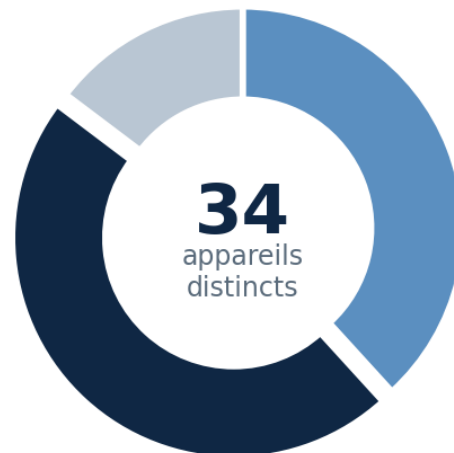
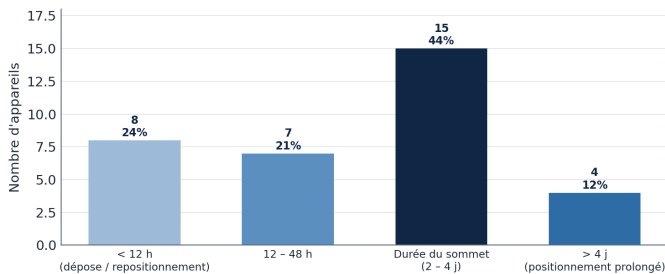


Fig. 3 — Mix de types d'appareils sur la semaine (appareils distincts). Reconstitution représentative.

Immobilisation & segments

Près de la moitié des appareils restent pour la durée du sommet, mais un quart repartent en moins de 12 h (dépose-repositionnement). Côté segments, l'aviation d'affaires privée constitue le bloc adressable pour un FBO indépendant, les vols d'État relevant largement de l'assistance officielle.



- Vols d'État / VVIP — 13 (38%)
- Aviation d'affaires privée — 16 (47%)
- Support / logistique — 5 (15%)

Fig. 4 — Temps d'immobilisation (gauche) et segmentation de la flotte (droite). Reconstitution représentative.

Demande induite en services au sol

Traduction des mouvements en volumes de services sur la semaine de sommet :

Poste de demande	Volume reconstitué (semaine)	Lecture opérateur
Rotations d'assistance en escale	≈ 68 (34 arrivées + 34 départs)	Pic concentré sur 48 h : dimensionner le personnel et l'équipement sur la pointe
Carburant Jet A-1	≈ 560 m³ (uplift pondéré par type)	La garantie d'avitaillement en période saturée est un argument commercial fort
Restauration VVIP (catering)	≈ 60 commandes	Chaîne du froid et exigences protocolaires ; commandes de dernière minute
Passagers assistés (salon FBO)	≈ 350–450	Équipages, entourage et pax privés ; les principaux passent par le protocole officiel
Stationnement / repositionnement	≈ 13–15 appareils hors postes VVIP	Cœur de l'opportunité : postes distants réservés + coordination des retours

Ordres de grandeur issus de la modélisation ; à affiner avec les données réelles de la plateforme et les tarifs locaux.

De la demande au marché adressable

Sur ces volumes, le socle directement adressable par un FBO indépendant se concentre sur l'aviation d'affaires privée et la demande de repositionnement / stationnement distant — soit l'essentiel de la valeur créée pendant les 48 heures de pointe.

LECTURE MARCHÉ

Ce que l'opérateur doit en retenir

La contrainte fait le marché

Le volume total de mouvements est modeste à l'échelle d'une semaine ; c'est la **simultanéité** au pic qui crée la valeur. La capacité de postes est le goulot d'étranglement : l'opérateur qui sécurise des postes distants et orchestre les repositionnements transforme une contrainte subie par la place en service premium.

Marché adressable

- **Aviation d'affaires privée (≈ 16 appareils)** — cible directe : assistance complète, salon, avitaillement, catering.
- **Repositionnement & stationnement distant (≈ 13–15 appareils au pic)** — segment sous-servi, à forte valeur.
- **Services équipage sur vols d'État** — adressable au second rang (l'assistance des principaux relève souvent de l'officiel).

Leviers de différenciation

- Réservation anticipée de postes distants et créneaux prioritaires pour la fenêtre J-1 → J+1 ;
- Cellule de coordination « repositionnement » (départ, garage, retour pour reprise) ;
- Avitaillement garanti et catering VVIP sécurisés sur la pointe ;
- Offre « package sommet » calibrée sur la demande reconstituée ci-dessus.

En une phrase : sur ce marché, on ne gagne pas au volume moyen mais à la capacité d'absorber 48 heures de pointe. La reconstitution donne les ordres de grandeur pour calibrer postes, personnel et offre — et cibler le segment réellement adressable.

ANNEXE

Note méthodologique & avertissement

Nature des données

Ce document est une pièce de démonstration. Les valeurs chiffrées constituent une **reconstitution représentative** : elles reproduisent l'ordre de grandeur d'un sommet de ce type à partir de magnitudes publiquement observables, et non un relevé opérationnel d'un événement daté précis. Les figures portent la mention correspondante. Un livrable client réel serait établi sur les traces effectives de la fenêtre considérée et sur les données réelles de capacité de la plateforme.

Portée et limites

- L'analyse est **agrégée au niveau de la flotte** ; elle ne comporte aucun suivi individualisé de personnalité protégée.
- La capacité de postes est une **hypothèse de modélisation** ($\approx 10-12$) : c'est le paramètre le plus sensible, à confirmer sur l'AIP Nigeria.
- Les volumes de demande induite sont des **ordres de grandeur**, à affiner avec les tarifs et données locales.
- Les familles d'appareils sont génériques ; aucune immatriculation réelle n'est reproduite.

Sources mobilisées (catégories)

Agrégateurs de suivi de vol en sources ouvertes ; bases d'immatriculation publiques ; NOTAM et publication d'information aéronautique (AIP) ; coordination de créneaux ; communiqués officiels et presse. Toutes ouvertes, toutes agrégées.

Veristore Technologies — Intelligence économique, conseil stratégique & investigation. Cette pièce illustre une capacité d'analyse situationnelle en sources ouvertes appliquée à un marché de services. Pour une étude sur données réelles : info@veristoretech.fr.

Référence VST-VIT-AVN-2026/ABV-01 · Juillet 2026 · Analyste Senior · Veristore Technologies