

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

Point 3 : Objectifs de performance de la gestion du trafic aérien (ATM) en matière de sécurité, d'efficacité et de régularité, et rôle du concept de performances requises de l'ensemble du système (RTSP) à ce sujet

3.2 : Le concept de RTSP

PERFORMANCES : QUE RESTE T-IL À FAIRE?

(Note présentée par l'Australie)

SOMMAIRE

La présente note préconise la poursuite des travaux sur les performances et elle contient plusieurs recommandations qui conditionnent l'approbation préliminaire de ceux qui ont déjà été réalisés et de toute activité future dans ce domaine.

1. INTRODUCTION

1.1 Selon la description de ce point de l'ordre du jour, il est prévu que les recommandations de la Conférence pourraient faciliter l'approbation des performances requises de l'ensemble du système (RTSP).

1.2 La présente note propose une liste de telles recommandations relatives à l'approbation préliminaire de ce qui a été fait jusqu'à présent et de toute activité future dans ce domaine.

2. ANALYSE

2.1 Le mandat du Groupe ATMCP comporte des activités sur les performances qui ont seulement un caractère initial («...définir et étudier la possibilité...»).

2.2 Le rapport de la première réunion de l'ATMCP montre clairement qu'il reste encore beaucoup plus à faire que cela n'était envisagé à l'époque (mars 2002).

2.3 Les délibérations de l'ATMCP ont mis en évidence les principes ci-après :

- a) la question des performances n'est pas simple et ne pourrait être résolue par la méthode «on peut tout régler en payant»;
- b) les **performances** et les **attentes des utilisateurs** doivent être solidement mises en relation;
- c) la sécurité est la variable indépendante dominante mais n'est qu'une attente parmi d'autres;
- d) les **attentes** ne sont pas indépendantes — des compensations peuvent être nécessaires — et elles ne sont utiles que si leur utilité et la volonté de ne pas y déroger concordent;
- e) le cadre doit être utile pour diverses catégories d'utilisateurs : les concepteurs de l'espace aérien, les organismes de réglementation, les services d'exploitation, les prestataires de services, etc.;
- f) si la mesure des performances doit être relativement simple, elle doit avant tout être utile;
- g) toute mesure devrait viser un objectif concret;
- h) un jeu de modèles connexes¹:
 - 1) doit établir un lien entre les **causes**, les **effets** et les moyens de mesurer les uns et les autres;
 - 2) doit être précis, détaillé, fiable et opportun dans son aptitude à ne prédire que dans la mesure rendue nécessaire par la marge d'erreur acceptable de la décision (il ne doit pas nécessairement contenir des équations et des fonctions complexes);
 - 3) doit aussi être indépendant de la mise en œuvre pour résister au passage du temps;

¹ Le jeu de modèles connexes dont il est question est absolument nécessaire pour parvenir à des décisions constamment excellentes imposées par la limitation actuelle des ressources. Il permettrait de comprendre l'ATM beaucoup plus que ce n'est le cas actuellement, de la même manière, mais pas nécessairement dans la même mesure, que la médecine comprend le jeu réciproque des causes et des effets dans le fonctionnement d'un corps humain et de ses éléments et que la mécanique le fait pour les automobiles, les fusées, etc.

Pourquoi de tels modèles connexes sont-ils nécessaires? Parce que la prise de décision n'a jamais été constamment excellente sans une connaissance de la réalité; parce que la loi du rendement décroissant s'applique et que les investissements doivent être financés par de véritables bienfaits; parce que le problème n'est pas d'installer autant d'ordinateurs que possible en pensant aveuglément que la technologie règlera tous les problèmes. Il s'agit au contraire de tenter de consacrer le moins de ressources possible — qu'il s'agisse d'ordinateurs ou d'autres matériels — pour que toute l'aviation puisse en bénéficier le plus possible. Il s'agit d'appliquer la règle 80/20 et de faire preuve d'un peu d'intelligence, comme cela peut être illustré par cet exemple hypothétique : s'il était possible de diviser par deux les effets de la turbulence de sillages, la capacité pourrait être doublée. De plus, quand ce sera utile, il faudra s'efforcer de tenir compte des travaux antérieurs de l'OACI sur l'établissement de modèles (par exemple modèles d'accident, etc.).

- i) les **performances** constituent non seulement un sujet multidisciplinaire — intéressant plusieurs professions — mais aussi un sujet qui bénéficie de points de vue multiples, c'est-à-dire de ceux de divers acteurs (utilisateurs, prestataires, services de réglementation, etc.);
- j) il n'est guère utile de prendre rapidement les décisions : des activités de recherche et mise au point seront probablement nécessaires pour mettre à l'épreuve la possibilité et la validité de tout cadre;
- k) ces activités ne peuvent être menées isolément par plusieurs groupes d'experts dont chacun aurait pour mandat d'examiner des éléments individuels des performances (par exemple les RCP, les RSP, etc.);
- l) les mesures des performances devraient répondre fidèlement aux attentes des utilisateurs, doivent au moins être simples, mesurables, précises, fiables et opportunes (SMART), et elles doivent être appliquées uniformément dans tout le système. Les autres attributs au regard desquels il faudrait juger les mesures possibles devraient inclure une comparaison entre : le systémique et l'unique, les causes multiples et les causes uniques, l'action et l'inaction, le privé et le public, l'objectif et le mécanisme, l'organisation et l'individu, le local et l'universel, la marque et le type, et appuyer logiquement² des opérations mathématiques (par exemple les additions, etc.);
- m) l'ATM est un mécanisme à variables multiples qui tente de faire concorder la capacité et la demande à divers moments et dans lequel les décisions stratégiques limitent généralement celles qui seront prises plus tard. Ainsi, la notion de conflit peut être élargie pour englober des variables autres que la sécurité, et les résultats varient en vertu des variables d'optimisation qui sont choisies si bien que l'optimisation est de facto une question de stratégie.

2.4 Le succès de toute activité future dans ce domaine dépendra grandement de la préservation des hypothèses et du travail précieux faits jusqu'à présent. Il en découle les recommandations ci-après :

3. DÉCISION DE LA CONFÉRENCE

3.1 La Conférence est invitée :

- a) à demander à l'OACI de faire progresser les travaux en cours sur les performances en veillant à ce qu'ils soient coordonnés par une autorité centrale (par exemple semblable à l'autorité exercée par l'ATMCP jusqu'à présent);
- b) à demander à l'OACI d'établir un lien formel et permanent entre les groupes actifs dans les domaines des performances et de la sécurité;

² Par exemple, le résultat de l'addition de valeurs géographiques indépendantes de mêmes mesures de performances produit-elle un résultat qui est logique pour toutes les régions géographiques?

- c) à demander à l'OACI que, pour faciliter l'acceptation actuelle et future par les États de toutes autres activités sur les performances — y compris le mécanisme de ces activités — elle accepte les principes énoncés au paragraphe 2.3, alinéas a) à m) ci-dessus et les applique de manière vérifiable.

— FIN —