

Intelligence Artificielle Dans l'aérien Danger ou opportunité ?

Travaux OMNES 2025

Edito

En ce mois de décembre, le lauréat du Prix Nobel d'économie 2024, Daron Acemoglu, publie une tribune dans le journal « Le Monde » exprimant cette idée : « le monde doit œuvrer pour une Intelligence Artificielle (IA) au service de l'humain ».

Les investissements massifs des entreprises technologiques et des gouvernements ont accéléré la recherche et le développement de l'IA, facilitant son intégration dans de nombreux aspects de la vie quotidienne et professionnelle. L'IA s'est immiscée dans nos vies grâce à plusieurs avancées technologiques. Premièrement, les améliorations des algorithmes de machine learning et de deep learning, ainsi que l'augmentation des capacités de calcul, ont rendu les applications de l'IA plus performantes et accessibles. Deuxièmement, l'explosion des données collectées par les entreprises, les réseaux sociaux et les appareils connectés a fourni une immense quantité d'informations pour entraîner des modèles d'IA.

La typologie des IA s'est diversifiée, allant de l'IA générative et prédictive à celles limitées à la mémoire, auto-conscientes et, plus récemment, à la « théorie de l'esprit ». Certaines de ces IA avancées soulèvent des questions éthiques.

Dans le domaine du transport aérien, il est essentiel de comprendre non seulement ce que ces différentes IA peuvent accomplir, mais aussi leurs limites. Par exemple, notre secteur, hautement opérationnel, nécessite une grande adaptabilité face à des situations variées. L'IA est capable de travailler, de générer et de suggérer des prédictions, mais elle ne peut pas générer de l'inédit.

Il est également crucial de comprendre les intérêts et objectifs derrière l'utilisation de ces nouvelles technologies dans notre secteur : rentabilité financière, performance opérationnelle, satisfaction du client. Pour approfondir cette recherche, on peut s'appuyer sur les retours d'associations et d'organisations professionnelles, l'échange de bonnes pratiques et les retours d'expérience des autres secteurs d'activité.

À l'échelle européenne, l'Agence de l'Union Européenne pour la Sécurité Aérienne (EASA) s'engage, à travers sa [feuille de route sur l'IA](#), à « faire en sorte que l'industrie aéronautique bénéficie du potentiel de l'IA tout en maintenant les normes les plus élevées de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement ». Cette agence étudie également la possibilité de réduire les équipages grâce à l'évolution des technologies, ce qui soulève divers questionnements.

Une compagnie aérienne se distingue par la grande diversité de ses métiers. Cela constitue à la fois une source d'opportunités et un défi quant au degré d'utilisation de l'IA.

La sécurité des vols est primordiale dans une compagnie aérienne et concerne tous les métiers, tant au sol qu'en vol. Il est donc crucial de réfléchir au niveau de décision ou d'aide à la décision que l'on confiera à l'IA dans les opérations.

La technologie est utilisée pour interagir avec les clients, mais certaines erreurs, notamment de tarification, ont été signalées par les assistants virtuels (chatbots), entraînant des [poursuites judiciaires](#) par des clients s'estimant lésés.

Il peut être pertinent d'automatiser ou de générer les processus de certaines fonctions supports, bien que cela comporte un risque d'erreur à surveiller. La question se pose alors de déterminer la frontière entre le travail du salarié et celui de la machine, en fonction de la complexité des tâches.

Un exemple parmi d'autres est l'optimisation des revenus (Revenue Management), qui soulève des questions. Le travail des analystes de vol repose sur un énorme volume de données et de prédictions, tout comme peut le faire l'IA.

Ainsi, la question se pose concernant les emplois dans les fonctions que la compagnie aérienne souhaite transformer en profondeur. La gestion et l'exploitation des outils d'IA sont complexes et ne semblent pas accessibles à tous les niveaux de qualification.

Enfin, un travail de Gestion Prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences (GPEC) sur un tel sujet peut s'avérer difficile à réaliser. Une GPEC peut certes être menée par domaine métier, mais l'échelle temporelle pose problème.

À titre de comparaison, OMNES a proposé l'an dernier des travaux sur le thème de la Transition Écologique. Dans notre secteur, cette transition est prévue sur plusieurs années, jusqu'en 2050. Réaliser une GPEC sur une période aussi longue est complexe.

Les impacts de l'IA, qu'ils soient financiers, sociaux ou liés aux méthodes de travail et à l'opérationnel, sont attendus dans un laps de temps beaucoup plus court. Les outils IA sont susceptibles d'évoluer rapidement et constamment, rendant la planification encore plus délicate.



Gilles FAVEY
& Damien GAUDIN
Co-présidents OMNES