

# FLIGHT NEWS RECORDER #108

**Flight News Recorder, l'essentiel de l'actu de l'industrie aéronautique en 10 minutes.**

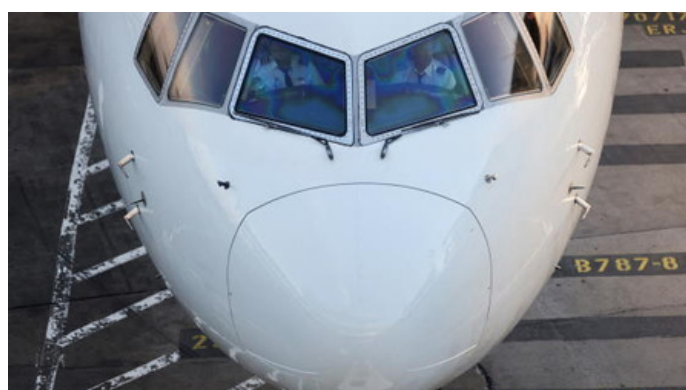
Cliquez sur un article pour voir le document en meilleure qualité.

## INTELLIGENCE ARTIFICIELLE

### Les pilotes craignent d'être remplacés par l'intelligence artificielle aux commandes des avions

De 24.000 avions en 2023, la flotte d'appareils commerciaux aura doublé en 2041. Les 600.000 pilotes en capacité de les piloter seront une denrée rare d'ici à 2040. La réduction du nombre de pilotes dans un avion automatisé semble être une hypothèse dont Airbus se défend en annonçant « travailler sur des technologies pour améliorer la sécurité à bord » permettant désormais de décoller, voler puis atterrir et rouler sur l'aéroport de son choix sans intervention humaine.

[PLUS DE DÉTAILS ICI → HTTPS://BIT.LY/3L53YPI](https://bit.ly/3L53YPI)



L'analyse de l'APNA:

“L'intelligence artificielle (IA) va chambouler la hiérarchie des différentes dimensions de l'intelligence humaine : rationnelle, sociale, émotionnelle, pratique et technologique. Dans le rapport homme-machine, la question ne devrait pas être celle d'une intelligence artificielle qui remplace l'expert mais qui le seconde. Selon Airbus, alléger les contraintes des pilotes leur permettraient de « prendre des décisions plutôt que de piloter l'avion ». Afin de justifier la présence du pilote à bord, sa formation initiale devra alors évoluer vers la double compétence de pilote et d'ingénieur système.”



L'analyse de l'APNA:

“Les commandes d'avions montrent la confiance dans la croissance du trafic aérien mondial laissant pendantes les questions de capacité de production de ces avions par un duopole Airbus/Boeing bientôt aux limites à la fois de leur production, de la capacité de fournir les énergies de synthèses associées à leur exploitation, de l'acceptabilité sociale d'un mode de transport décrié et d'une répartition de la croissance entre compagnies aériennes non soumises aux mêmes règles de la concurrence. Turkish a un bel avenir hors d'une Europe qui se veut être exemplaire en termes d'écologie et de droits de la concurrence.”

## COMPAGNIES AERIENNES

### 600 avions : la commande pharaonique que va signer Turkish Airlines pour devenir l'un des leaders du transport aérien mondial

Turkish exploitait 215 avions en 2013, 435 en 2023 et en prévoit 800 d'ici 2033 sur son hub d'Istanbul, le plus grand aéroport mondial. Sa commande de 600 avions, s'ajoute aux 470 commandes d'Air India (250 Airbus et 220 Boeing) et aux 500 avions d'Indigo en négociation alors que le carnet de commande d'Airbus approche les 9000 avions et celui de Boeing de 7000 avions représentant plus de 8 ans de production chacun.

[LIEN DE L'ARTICLE → HTTPS://BIT.LY/43COCF0](https://bit.ly/43COCF0)

## AVIATION DURABLE

### Les compagnies aériennes mettent la pression sur les Etats pour avoir suffisamment de carburants durables

IATA pose la question de la disponibilité des carburants d'aviation durables (SAF), seul moyen de décarboner massivement le secteur dans les prochaines années. En 2022, seules 240.000 tonnes de SAF ont été produites pour 254 millions de tonnes de kérozène consommées par l'aérien mondial. En 2028, 80 millions de tonnes de carburants durables devraient être produites, mais seulement 24 millions seront à destination de l'aérien, et 32 millions pour le diesel renouvelable, le reste pour le biogaz destiné notamment aux navires de plus de 5000 tonnes soumis à des objectifs similaires à l'aérien.

[LIEN DE L'ARTICLE → HTTPS://BIT.LY/3A7J56D](https://bit.ly/3A7J56D)



L'analyse de l'APNA:

“La question de la production et de la répartition des SAF se pose sachant que les producteurs de voitures allemandes ont obtenu une dérogation à l'interdiction des voitures thermiques en Europe après 2025, à la condition qu'elles ne consomment que des carburants durables. Ceux-ci ne seront pas en quantité suffisantes pour alimenter tous les modes de transports. Les gouvernements doivent assumer leur décision en organisant la production des SAF, notamment en fléchissant les taxes écologiques vers leur production.”



L'analyse de l'APNA:

“Les déclarations provocantes font le Buzz pour faire évoluer les mentalités sachant que les décisions politiques finissent toujours par s'adapter à l'opinion publique, aujourd'hui contradictoire entre son désir d'une planète durable et sa pratique de consommation d'avion Low-Cost. On fait beaucoup plus bouger les gens par l'envie, par la motivation, que par l'empêchement sachant que l'aviation est le seul moyen de transport qui n'a pas besoin de détruire les écosystèmes au sol qu'on prétend protéger en s'affranchissant de l'aérien.”

## ECOLOGIE

### Ecologie punitive contre écologie participative

Jean-Marc Jancovici (Shift Project) est le tenant de l'écologie punitive qui souhaite la limitation à 4 le nombre de vols d'avion dans une vie pour des activités hors professionnelles, alors que Laurent Berger (CFDT) considère que l'indispensable transition écologique nécessite d'associer davantage les corps intermédiaires. Profitant de la campagne de dénigrement médiatique contre KLM, le gouvernement Néerlandais est le premier à limiter d'autorité le trafic aérien sur ses aéroports, laissant ainsi un avantage temporaire aux aéroports des pays voisins.

[LIEN VERS L'ARTICLE → HTTPS://BIT.LY/3A7LMYH](https://bit.ly/3A7LMYH)

## AEROPORTS

### Le chantier de la nouvelle régulation des aéroports français est lancé

La centaine d'aéroports internationaux français se plaignent des dettes accumulées pendant la période Covid en l'absence d'aides directes de l'Etat. Leur objectif est de pouvoir étendre le système lucratif d'ADP de double caisse à l'ensemble des aéroports français. Contrairement au système dit de « caisse unique », où toutes les recettes sont mélangées et peuvent s'équilibrer, la « double caisse » permet aux gestionnaires d'aéroports de séparer les revenus aéronautiques (redevances aéroportuaires) des revenus extra-aéronautiques (commerces, hôtels, restaurant et parkings) afin d'augmenter les redevances des compagnies aériennes sans prendre en compte les recettes commerciales des passagers pourtant amenés par les compagnies aériennes.

[PLUS DE DÉTAILS ICI → HTTPS://BIT.LY/3MHXB68](https://bit.ly/3MHXB68)



L'analyse de l'APNA:

“Les USA n'ont pas d'aéroports privés, car selon leur ministre des transports, « on ne privatise pas des monopoles ». Seules les aéroports peuvent être privés. Les principaux aéroports privés français, bien qu'extrêmement rentables, souhaitent améliorer encore leurs marges par la mise en œuvre de la double caisse. Les compagnies aériennes qui n'ont pas le choix de la double caisse devraient alors « passer à la double caisse » au bénéfice de leurs actionnaires privés. La leçon du scandale de la rente des gestionnaires d'autoroutes n'est donc pas tirée par le pouvoir politique. Comme le dit Willy Walsh, PDG d'IATA, certains compagnies « font peser le coût de leur inefficacité sur les compagnies ».”