PROGEXA
Groupe ACS SIGMA

Des experts au service exclusif des élus du personnel

Revue de presse
Aérien & Tourisme

F. Maury, E. Lebere, U. Gonçalves, S. Aziri, C. De Nale, L. Dernoncourt, Y. Mejri, O.Jacquot, V.Pâté



Sommaire du 24 novembre 2026

- **Chez Airbus, Macron réaffirme (enfin) le soutien de l'Etat à l'aéronautique tricolore et débloque 350 millions d'euros**
- **La course au premium dans les avions va-t-elle éjecter des cabines les passagers des classes éco ?**
- **« Les aéroports sont redevenus pour les États des instruments de souveraineté » : Philippe Pascal, PDG du Groupe ADP**
- **Les acteurs de l'aérien réclament au moins 30 milliards de dollars pour moderniser la FAA**
- **Noël 2026 : Ryanair met le cap sur la France avec 188 000 sièges de plus**
- **Deux allers-retours en avion par an, « mercato des postes »... Les pistes pour des transports moins polluants**

Chez Airbus, Macron réaffirme (enfin) le soutien de l'Etat à l'aéronautique tricolore et débloque 350 millions d'euros

Les Echos – 23 novembre 2026

A l'occasion de Choose France, le président de la République a assuré que 350 millions d'euros seront bien versés à la recherche aéronautique en 2026. Des « zones industrielles à fort potentiel » seront également créées pour « super-simplifier » les procédures.

Pas de promesse de Gascon pour Emmanuel Macron. En déplacement à Toulouse, à l'occasion de l'édition hexagonale de Choose France, le président de la République a réaffirmé ce lundi le soutien de l'Etat à l'aéronautique. Et il n'est pas venu les mains vides. Devant un parterre d'apprentis, de politiques et de grands patrons de la filière, réunis dans une usine d'Airbus, le chef de l'Etat a assuré que 350 millions d'euros destinés à la R&D, via le Conseil pour la recherche aéronautique civile (Corac), seront bien versés cette année.

Une annonce vivement attendue par les industriels. Depuis plusieurs mois, ils craignaient de voir s'envoler les sommes promises pour 2026, alors que l'aéronautique tricolore est à pied d'oeuvre pour concevoir le successeur de l'Airbus A320.

« Donner de la visibilité »

Présent ce lundi, le PDG de Safran et président du Gifas, Olivier Andriès, avait été le premier à sonner le tocsin. « A ce stade, je n'ai aucune assurance » que les budgets du Corac seront abondés par l'Etat, avait-il alerté mi-octobre, demandant que « soient tenus les engagements » d'Emmanuel Macron.

Après avoir dîné dimanche soir avec une soixantaine de dirigeants de grandes entreprises européennes, le président s'est finalement tenu à sa parole envers l'aéronautique, qui représente « plus de 230.000 emplois directs et 4 % de notre PIB ». « On va sanctuariser le chiffre des 350 millions d'euros pour le Corac », a assuré le chef de l'Etat, pour « donner de la visibilité et accroître la résilience de nos chaînes de valeurs ».

Comme Guillaume Faury, le patron d'Airbus, l'expliquait devant la commission des Finances de l'Assemblée mi-octobre, le soutien du Corac est un « élément essentiel qui ne coûte pas si cher que ça ». Alors que la filière est en pleins travaux préparatoires pour le lancement de la nouvelle génération de monocouloirs, attendue pour la prochaine décennie, cette manne permet de préparer « beaucoup de compétitivité et d'efficacité dans les décennies qui viennent ».

Yannick Assouad, présidente du comité de pilotage du Corac, a logiquement abondé dans le même sens. « Préparer l'avion de demain exige des investissements de recherche ambitieux, et le soutien renouvelé de l'Etat nous permet de poursuivre les travaux engagés. Il est désormais essentiel de donner à cet engagement une visibilité dans la durée, à la hauteur des cycles de développement de notre industrie », a-t-elle pointé dans un communiqué.

A défaut de grives, des merles

Emmanuel Macron s'est justement bien gardé de signer un chèque en bois pour 2027. A ce stade, le projet de loi de finance pour l'année prochaine ne prévoit toujours pas de ligne directement fléchée vers la recherche aéronautique.

L'enjeu est pourtant de taille. Au Royaume-Uni et en Allemagne, les équivalents du Corac (l'ATI outre-Manche et le LuFo outre-Rhin) bénéficient respectivement de 2,3 milliards de livres sur 2025-2035 et de 1,2 milliard d'euros sur 2024-2030. En France, les aides publiques à la recherche aéronautique ont atteint 287 millions en 2024 et 278 millions en 2025, selon un rapport du Sénat paru en fin d'année dernière.

Mais à défaut de pouvoir garantir de telles subventions sur le temps long, Emmanuel Macron a annoncé la création de « zones industrielles à fort potentiel », notamment à Toulouse et à Bordeaux. L'objectif ? « Super-simplifier les procédures », comme le réclament régulièrement les chefs d'entreprise, afin de soutenir efficacement la réindustrialisation du pays.

A l'Etat et aux régions de « préparer le raccordement du foncier, paralléliser toutes les procédures », de sorte à « être les plus rapides d'Europe pour créer de nouveau sites industriels ». Le président l'assure : « C'est la clé pour gagner face à la concurrence internationale. »

La course au premium dans les avions va-t-elle éjecter des cabines les passagers des classes éco ?

La Tribune – 24 novembre 2026

Les annonces d'investissements pour offrir des sièges de plus en plus haut de gamme dans les avions se multiplient. De quoi tirer vers le haut la rentabilité des vols pour les compagnies aériennes qui optent pour cette stratégie. Une tendance qui devrait aboutir à une polarisation de plus en plus marquée entre les transporteurs.

Dans les cabines d'Air France, la « premiumisation » saute aux yeux. Là où les premiers A350 comportaient 34 sièges Business et 24 sièges Premium, la configuration de ceux reçus depuis 2022 comprend 48 sièges business et 48 en premium. Réduisant de facto la place laissée aux sièges de la classe économique. Cet hiver, pas moins de 25 des 43 Boeing 777-300 de la compagnie tricolore seront équipés de la Première, sa très luxueuse classe avant dévoilée en 2025 et élue en septembre « meilleure première classe au monde » par Skytrax. Pour un aller-retour Paris-New York, il en coûte 10 000 euros.

La course à la « premiumisation » va-t-elle freiner la démocratisation du transport aérien ? « A ses débuts, le transport aérien était très élitiste, rappelle Pascal de Izaguirre, le président de la Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers (FNAM). Puis il s'est démocratisé, l'arrivée des low cost participant à la popularisation de l'aérien. La course actuelle à la premiumisation marque une nouvelle étape. » La question d'un moindre accès aux avions pour les passagers lambda se pose alors que le cas d'Air France, qui a engagé sa stratégie de montée en gamme en 2019 avec l'ambition affichée d'attirer des voyageurs les plus aisés, est loin d'être un cas isolé.

Une tendance de fond

Début novembre, Singapore Airlines a annoncé un investissement de plus de 1,4 milliard d'euros pour remettre à niveau ses cabines. À quelques jours près, British Airways révélait ses nouvelles classes « First », « Club Suite » et « World Traveller Plus » pour ses A380. Dans la foulée, Emirates dévoilait sa nouvelle classe Premium Economy à bord de ses A380, situés entre la classe Eco et la classe affaires. Des exemples parmi de nombreux autres. A vrai dire, ce phénomène est engagé depuis quelques années.

Entre 2022 et fin 2026, l'offre d'Air France est ainsi passé de 3,9 millions à 4,6 millions de sièges affaires, selon les données du cabinet britannique Cirium. Soit une augmentation de 18 %, contre une baisse de 1,6 % pour le nombre de sièges éco. Même dynamique pour British Airways, passant de 3,7 à 7,3 millions de sièges affaires en quatre ans. La progression frise même les 500 % pour la compagnie hongkongaise Cathay Pacific : le nombre de sièges affaires a bondi sur la même période de 756 000 à… 4,5 millions, toujours selon Cirium.

Derrière cette volonté de monter en gamme, un objectif clair : tirer la rentabilité des compagnies aériennes vers le haut. « La classe affaires connaît une dynamique très soutenue, témoigne Pascal de Izaguirre. Le haut de gamme constitue le segment le plus rentable et le plus générateur de revenus pour les compagnies aériennes. L'ensemble des compagnies traditionnelles accentuent cette stratégie. » En 2025, Ed Bastian, le patron de Delta Airlines, ne disait pas autre chose : « Plus on monte dans l'échelle des revenus, mieux on s'en sort, et c'est peut-être plus vrai aujourd'hui que jamais ».

Pour les compagnies traditionnelles, le premium s'impose

À coups de sièges de plus en plus confortables, mais aussi à grand renfort de services toujours plus haut de gamme et de salons VIP cosy, les compagnies aériennes traditionnelles ferraillent donc pour attirer les voyageurs nantis. « Le passager à l'avant de l'avion rapporte trois ou quatre fois plus que celui qui est à l'arrière », résume Paul Chiambaretto, économiste à la Montpellier Business School (MBS) et spécialiste du transport aérien. D'où la ruée des compagnies traditionnelles vers ce filon, devenu vital face à une concurrence internationale de plus en plus âpre et des coûts d'exploitation de plus en plus élevés.

« Structurellement, les compagnies traditionnelles ne peuvent pas proposer des prix aussi faibles que les low cost, continue Paul Chiambaretto. Sinon elles vendraient leurs billets à perte. Résultat, quand on ne peut pas se battre sur les prix, le seul moyen de se survivre, c'est sur la différenciation. C'est-à-dire avec un produit unique. » Un rempart financier appréciable face à l'actuelle flambée du prix du kérosène. La premiumisation à marche forcée répond à une demande bien réelle, comme le prouve le très bon niveau de remplissage des sièges premium.

Les très rentables sièges affaires

« Le vieillissement démographique en Europe et aux États-Unis alimentent cette stratégie des transporteurs, assure Tristan Thiebaut, expert aéronautique au sein du cabinet Archery Strategy Consulting. Les seniors disposent de pouvoir d'achat et recherchent davantage de confort de voyage. L'élargissement de la classe supérieure en Asie joue aussi à plein. » Une population qui absorbe sans trop broncher les hausses des prix des billets d'avion, pour le plus grand bonheur des transporteurs. Pour le commun des mortels, la fameuse notion d'« élasticité-prix » dans l'aérien, mesurant la sensibilité aux variation de prix, est bien plus élevée...

À eux seuls, les quelques sièges affaires dans un avion génèrent presque autant de chiffre d'affaires que l'ensemble de la classe eco pour un vol transatlantique, d'après une étude de McKinsey publiée en juin dernier. « Un siège affaire occupe l'espace de 3 à 4 sièges éco, précise Tristan Thiebaut. Depuis peu, pour la conception d'une nouvelle cabine, les compagnies délaissent l'indicateur de référence, le revenu par siège-kilomètre offert, pour raisonner en euros par mètre carré occupé. Le siège de classe avant doit générer un revenu global suffisant pour rentabiliser cette emprise au sol. »

Vers une polarisation croissante des compagnies aériennes

La montée en gamme des cabines d'avion va-t-elle se faire au détriment des passagers non fortunés ? Pas si sûr. En 2026, les sièges premium (première, affaires et premium economy) n'ont représenté que 16,3 % de l'offre au sein d'un panel de neuf compagnies aériennes particulièrement offensives en la matière (dont Air France, Singapore Airlines, British Airways et Cathay Pacific), selon les données de Cirium transmises à la Tribune. À eux seuls, les sièges affaires forment 14,7 % de l'offre.

« La premiumisation ne signifie pas la fin de la classe éco, résume Pascal de Izaguirre. Les compagnies axées sur le haut de gamme conservent la majorité de leurs sièges en cabine éco, ce qui constitue l'essentiel de leur capacité offerte ». Les grands groupes aériens comptent toujours jouer sur les deux tableaux, à l'image de la low cost Transavia au sein d'Air France-KLM.

En outre, si les compagnies traditionnelles investissent à tous crins dans le premium, les ultra low cost et les low cost proposent toujours une offre accessible au plus grand nombre, qui tend elle aussi bien souvent à monter en gamme. « On va assister à une polarisation de plus en plus marquée des offres des compagnies aériennes, pronostique Paul Chiambaretto. Avec d'un côté des offres sans « chichis », assez rudimentaires, portées par les low cost et ultra low cost, et de l'autre côté, une montée en gamme et une surenchère sur la qualité des produits pour atteindre les passagers qui ont le plus de pouvoir d'achat et qui sont les moins sensibles au prix. »

Dans la classe affaires, de moins en moins d'hommes d'affaires

Par ailleurs, la mixité sociale s'est partiellement invitée dans la classe affaires. « On n'est peut-être plus dans l'ère de la démocratisation de l'aérien, reconnaît Tristan Thiebaut. On rentre dans une nouvelle ère qui est celle d'un usage perlé de l'aérien. Les gens vont moins prendre l'avion mais quand ils vont vouloir prendre l'avion, ils vont vouloir se faire plaisir. »

Ce que confirme le cabinet McKinsey dans son étude : « la frontière entre la demande liée aux voyages d'affaires et celle liée aux voyages d'agrément s'est estompée ». Chez Air France, on assure d'ailleurs que plus de 50 % des clients voyageant en Business et en Première sont désormais des clients loisirs et non uniquement des hommes d'affaires. Des voyageurs qui font malgré tout partie de la part la plus aisée de la population.

Si une majorité de l'offre du transport aérien restera in fine tournée vers les classes moyennes dans les années à venir, le voyage en avion promet pourtant d'être de moins en moins accessible. « Il faut de toute façon s'attendre à une hausse généralisée du prix des billets d'avion dans les prochaines années, anticipe Pascal de Izaguirre. D'une part parce que le prix du pétrole va durablement rester élevé mais aussi en raison de la décarbonation de l'aérien qui va représenter un coût croissant que les compagnies vont bien devoir absorber. »

« Les aéroports sont redevenus pour les États des instruments de souveraineté » : Philippe Pascal, PDG du Groupe ADP

Challenges – 24 novembre 2026

En prélude au Sommet de l'économie qui se tiendra ce jeudi 26 novembre, sur le thème « Quand la géopolitique s'invite au conseil d'administration », Philippe Pascal, PDG du Groupe ADP, explique comment les tensions géopolitiques freinent les ambitions du groupe et poussent les aéroports à repenser leur stratégie de développement.

Challenges. Les conséquences de la géopolitique impactent-elles la croissance du Groupe ADP ?

Philippe Pascal. Nous sommes impactés à la fois en France, mais aussi dans nos filiales à l'étranger. En termes de croissance externe, nous avions une approche pragmatique, sélective et opportuniste, qui nous a emmenés en Turquie et en Inde. Nous n'avons pas changé d'approche, mais les opportunités, elles, se font beaucoup plus rares : les aéroports sont redevenus pour les États des instruments de souveraineté. Des privatisations attendues en Inde, par exemple, tardent à être lancées. Un État sud-américain a même proposé à l'Organisation de l'aviation civile internationale une résolution interdisant la constitution de groupes aéroportuaires transnationaux. Cela témoigne de la tendance actuelle…

Et que dire des effets de l'isolationnisme américain ?

Le repli des entreprises américaines sur leur territoire pourrait avoir un effet bénéfique pour les groupes européens, à la fois présents sur notre continent et toujours offensifs à l'international. Des investisseurs financiers nous ont d'ailleurs approchés avec cette volonté de diversification. Malheureusement, le contexte fiscal français s'alourdit et devient pénalisant pour l'ensemble du transport aérien.

Où en sont vos leviers de croissance, avec TAV en Turquie et GMR en Inde ?

La croissance du groupe n'est plus portée par les aéroports parisiens, mais par notre filiale TAV dont je rappelle que l'activité va bien au-delà de la Turquie, de l'Europe orientale à l'Asie centrale. À l'inverse, en Inde, certains aéroports comme Hyderabad, très en relation avec Dubai, ont été fortement affectés par le confit au Moyen-Orient. Et pour la première fois, nous observons une légère décroissance du trafic passagers à Paris, ce qui ne s'est jamais vu hors Covid. Il faut donc renforcer nos autres moteurs.

Lesquels, dans ce nouveau contexte ?

Le commerce et l'hospitalité. C'est pourquoi nous avons racheté PS (anciennement The Private Suite) qui regroupe plusieurs terminaux privés de grand luxe aux États-Unis. Ce sont des investissements moins importants que des prises de participation dans les infrastructures aéroportuaires – 1,3 milliard d'euros pour GMR en Inde, en 2020 – et immédiatement relutifs [opération financière entraînant une augmentation du bénéfice par action]. À Paris-Charles de Gaulle, nous allons accroître notre offensive commerciale face à la concurrence des grands hubs européens comme Francfort, Amsterdam et surtout Istanbul, afin de drainer le trafic des passagers en transit à Paris : c'est par la correspondance que nous accroîtrons notre contribution économique au bénéfice du pays.

Les acteurs de l'aérien réclament au moins 30 milliards de dollars pour moderniser la FAA

Zone Bourse – 23 novembre 2026

Une coalition de plus de 60 organisations du secteur aérien a appelé le Congrès à débloquer rapidement au moins 30 milliards de dollars pour moderniser le contrôle du trafic aérien, après une immobilisation au sol à l'échelle nationale le 13 novembre, imputée à un seul routeur, qui a entraîné l'annulation de plus de 18 000 vols et perturbé le voyage de plus de 1 million de passagers.

« L'immobilisation récente du trafic aérien au sol, qui a constitué un nouveau coup dur pour les voyageurs et le transport de marchandises, a mis en lumière à l'échelle nationale la fragilité du système et souligne l'urgence pour le Congrès de régler ce problème au plus vite », indique la lettre signée par Airlines for America, Boeing, Airbus, GE Aerospace, l'Association du transport aérien international (IATA) et des syndicats, qui ajoute que le système aérien « subit des tensions croissantes ».

Le secrétaire américain aux Transports, Sean Duffy, avait auparavant demandé 30 milliards de dollars, dont 18 milliards pour les aéroports, avant de porter ce montant à 50 milliards après l'incident, qui constitue la plus longue immobilisation au sol à l'échelle nationale aux États-Unis depuis les attentats du 11 septembre 2001.

L'incident du 13 novembre est le dernier exemple en date des défaillances du vieillissant système de télécommunications du contrôle aérien américain et des difficultés à remplacer les équipements tout en maintenant les anciennes communications en service.

Ces dernières années, les systèmes de télécommunications vieillissants de la FAA ont cessé de fonctionner à la suite de coupures accidentelles de fibres optiques, de suppressions accidentelles de fichiers et d'une forte odeur de produit chimique provoquée par la fonte d'un composant. Le système connaîtra de nouvelles défaillances tant qu'il n'aura pas été correctement modernisé, ont indiqué des responsables.

La semaine dernière, le sénateur républicain Jerry Moran a déclaré que le montant de 50 milliards de dollars « semblait sorti de nulle part » et souhaite que Duffy explique pourquoi la majeure partie des 12,5 milliards de dollars approuvés par le Congrès l'année dernière n'a pas été dépensée.

L'administrateur de la FAA, Bryan Bedford, a déclaré mercredi que le ministère était très près de publier les causes profondes de la perturbation et qu'il s'attendait à présenter ses conclusions d'ici vendredi. Mais le ministère des Transports n'a publié aucune conclusion.

Duffy a indiqué qu'un routeur Juniper installé par L3Harris Technologies dans un site isolé de l'Arkansas avait déclenché une immobilisation au sol de l'aviation à l'échelle nationale, qui a duré près de cinq heures. Bedford a déclaré que le réseau FTI, exploité par L3 depuis 2002, devait être remplacé de toute urgence.

Noël 2026 : Ryanair met le cap sur la France avec 188 000 sièges de plus

Air Journal – 23 Novembre 2026

La compagnie low cost irlandaise Ryanair a annoncé lundi 23 novembre un renfort de 188 000 sièges entre la France et plusieurs destinations européennes pour les fêtes. Elle table sur près de 700 000 passagers sur la période. Ce renfort intervient alors que la compagnie réduit par ailleurs sa présence dans les aéroports régionaux français, en raison de la fiscalité.

188 000 sièges supplémentaires pour les fêtes

Ryanair, qui se présente comme la première compagnie aérienne d'Europe, a indiqué lundi 23 novembre ajouter 188 000 sièges supplémentaires vers et depuis la France pour la période de Noël. Elle dit vouloir répondre à une demande jugée soutenue et permettre aux voyageurs de rejoindre leurs proches pour les fêtes. Avec ces capacités additionnelles, le transporteur prévoit

d'accueillir « près de 700 000 passagers » au départ et à destination de la France durant la saison de Noël. Le communiqué ne précise ni les lignes ni les aéroports concernés, ni la période exacte. Le programme complet est consultable sur le site et l'application de la compagnie. « Le compte à rebours de Noël est lancé et les vols se remplissent vite ! », a déclaré Jade Kirwan, directrice de la communication de Ryanair. « Nous encourageons toute personne qui prévoit de voyager à Noël à réserver le plus tôt possible. »

Des cartes cadeaux numériques « festives »

Ryanair lance aussi des cartes cadeaux aux couleurs de Noël, à offrir à un proche qui rentre chez lui pour les fêtes. Ces cartes sont numériques et servent à payer des vols de la compagnie. La compagnie les met en avant comme une idée de cadeau de dernière minute. Elles sont disponibles sur l'application et le site de Ryanair.

Un programme hiver record, mais pas de vol le 25 décembre

Ce renfort s'inscrit dans le programme hiver 2026 présenté en juillet. Ryanair y annonçait un réseau record de 1 700 lignes dans 35 pays, dont plus de 140 nouvelles, et 80 millions de sièges sur la saison. Sur son site, aucune réservation n'est possible le 25 décembre 2026. Les opérations reprendraient le 26.

Ryanair n'est pas seule à se renforcer. Les compagnies low cost représentent environ 40% des sièges programmés en Europe cet hiver, selon Travel and Tour World. Cette source cite pour Ryanair plus de 20 millions de sièges par mois. À l'inverse, ACI Europe prévoit une hausse des capacités des aéroports européens de seulement 1,6% cet hiver, contre 6,3% l'hiver précédent.

Un renfort qui contraste avec le désengagement régional

Ce renfort de Noël contraste avec la stratégie de Ryanair sur le marché français depuis 2025. La compagnie dénonce le triplement de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) depuis mars 2025. Pour un billet économique intra-européen, cette taxe est passée d'environ 2,60 € à environ 7,40 €, selon la DGAC. Ryanair a déjà annoncé son retrait de Brive, Bergerac et Strasbourg. Son directeur commercial, Jason McGuinness, a prévenu que d'autres aéroports régionaux suivraient à l'été 2026. Selon lui, « quand vous augmentez les impôts de 180%, cela rend ces aéroports non viables pour nous ».

Le dossier fiscal reste d'actualité. Le secteur aérien français alerte sur le projet de loi de finances 2027, qui maintiendrait la hausse de la TSBA et ajouterait d'autres taxes, dont celle de CDG Express.

Conseils aux voyageurs

Ryanair recommande de réserver le plus tôt possible. Les voyageurs doivent aussi vérifier la desserte de leur aéroport régional pour la saison. Ils doivent enfin tenir compte de l'absence de vol annoncée le 25 décembre.

Deux allers-retours en avion par an, « mercato des postes »... Les pistes pour des transports moins polluants

Reporterre – 24 novembre 2026

Une révolution en quatre propositions. Dans un rapport de 40 pages publié le 24 novembre, le Forum Vies mobiles soumet plusieurs pistes pour le déploiement d'une mobilité plus

écologique, en déconstruisant un système axé sur les modes de transport polluants comme la voiture et l'avion.

Au total, 3 trajets domicile-travail sur 4 sont effectués en voiture. Pour réduire son utilisation, le laboratoire d'idées spécialiste de la mobilité propose un « mercato des postes » : donner le droit au salarié de changer de poste pour se rapprocher de son lieu de travail. Un tel dispositif permettrait un gain de temps de trente-quatre minutes par jour au travailleur concerné, et une réduction des émissions de CO2.

Le Forum Vies mobiles propose aussi une utilisation plus économe des voitures de fonction en fixant un prix maximal (25 000 euros), ce qui obligerait les entreprises à se tourner vers de « petits véhicules peu onéreux » sur le marché de l'occasion. Aujourd'hui, environ 1,5 million de voitures de fonction circulent en France, pour seulement 24 km de déplacement professionnel par jour et par voiture, soit moins que la moyenne française du trajet domicile-travail (28 km).

Autre piste évoquée : le crédit aérien individuel, soit la possibilité de prendre l'avion uniquement pour deux allers-retours maximum par an. Une mesure aux effets immédiats, qui provoquerait une diminution « d'un quart du trafic aérien », sans changer les habitudes : aujourd'hui, 9 Français sur 10 n'effectuent pas plus de deux voyages aller-retour en avion par an.

Enfin, le rapport propose un système alternatif de mobilité en s'appuyant déjà sur les « infrastructures existantes ». Le Forum Vies mobiles veut renforcer l'offre de transports collectifs tout en structurant le réseau cyclable et piéton. Cette série de mesures vise à faire sortir le pays du « tout-voiture ». Aujourd'hui, 80 % des kilomètres parcourus le sont en automobile.

PROGEXA
Des experts au service exclusif
des représentants du personnel