

HOP : Une réponse d'Air France aux territoires

530
VOLS PAR JOUR



136 DESTINATIONS
EN FRANCE ET EN EUROPE

LES 3 COMPAGNIES :



DEVIENNENT
HOP!

AURILLAC /
PARIS
ET HOP!

AS À PARTIR DE : TTC
55€*

BORDEAUX /
STRASBOURG
ET HOP!

AS À PARTIR DE : TTC
55€*

BREST /
LYON
ET HOP!

AS À PARTIR DE : TTC
55€*

La nouvelle compagnie est une réponse au marché low-cost et n'est pas un service low-cost. Elle doit surtout permettre à sa

maison-mère Air France de renouer avec la rentabilité sur le segment des courts et moyens courriers et de répondre à l'offensive des compagnies low-cost en France. HOP! représente "une pièce essentielle du puzzle Air France dans le court moyen courrier", a confirmé Alexandre de Juniac, PDG de la compagnie française, lors de cette conférence de presse. La refonte des vols régionaux est l'un des volets du plan de restructuration d'Air France lancé en 2012 pour économiser 2 milliards d'euros à l'horizon 2015. L'activité régionale est responsable de 160 millions d'euros de pertes annuelles, soit le tiers des pertes enregistrées par Air France sur les courts et moyens courriers. Le regroupement des trois compagnies --BritAir qui vole sur les avions Bombardier, Regional qui vole sur Embraer et Airlinair qui opère des avions à hélices ATR-- doit permettre de réduire les coûts de 15%, avec à la clé 190 suppressions de postes sur 3.500, selon M. Guérin. La structure simplifiée et la commercialisation centralisée doivent également dégager des économies supplémentaires, a-t-il ajouté.

Le regroupement des trois compagnies --BritAir qui vole sur les avions Bombardier, Regional qui vole sur Embraer et Airlinair qui opère des avions à hélices ATR-- doit permettre de réduire les coûts de 15%, avec à la clé 190 suppressions de postes sur 3.500, selon M. Guérin. La structure simplifiée et la commercialisation centralisée doivent également dégager des économies supplémentaires, a-t-il ajouté. Pour réduire ses coûts, HOP! a commencé par supprimer des lignes déficitaires et ramener sa flotte de 93 à 86 avions en opération (12 appareils supplémentaires sont nécessaires pour assurer le roulement pendant la maintenance). Les avions restant voleront davantage, avec un gain de productivité de 6% à l'été 2013. Quant aux low-cost, Air France estime avoir encore de la marge pour les contrer, alors que leur pénétration en France n'est encore que de 20%, contre 40% en Europe, souligne volontiers M. Guérin. Les prix d'appels sont légèrement supérieurs à ceux des low-cost, reconnaît la nouvelle compagnie. Mais "la différence avec les low-cost, c'est la fréquence des vols, a souligné une source proche de la compagnie. Sur quasiment toutes nos destinations nous pouvons faire des aller-retour dans la journée, ce qui n'est pas le cas de la plupart des low cost". C'est selon lui une offre recherchée par la clientèle d'affaires.



Le réseau HOP est un véritable réseau des territoires qui s'écarte des architectures habituelles faisant de Paris un hub fédérateur. Ces fonctionnalités, soulignées par des tarifs cohérents permettent à Hop de se positionner sur des services qui s'affranchissent des reliefs très pénalisants pour le ferroviaire. La carte révèle une desserte adaptée au sud du Massif Central qui est le grand oublié des infrastructures terrestres. Le réseau de HOP!, très dense en France, comprend des destinations aussi lointaines que Budapest, Oslo, Vigo en Espagne et Aberdeen en Ecosse. Ses principales plateformes sont Paris et Lyon. Selon M. Guérin, PDG de Hop, "la force de HOP! est d'offrir à tous les clients des vols fréquents, rapides et directs à des tarifs attractifs, tout en contribuant au développement économique et touristique des régions desservies". La compagnie vise autant une clientèle d'affaires qu'une clientèle de loisir, a-t-il ajouté.

De son côté, le PDG du groupe Air France, Alexandre de Juniac, [a estimé que Hop! était « jeune et innovante »](#). « C'est un peu la tête chercheuse d'Air France pour expérimenter les solutions que nous essaierons ensuite de déployer sur l'ensemble de notre réseau » court et moyen-courrier, le plus en difficultés. **Il a en outre rappelé qu'Air France était un partenaire important des régions.** « **Nous avons 25.000 salariés qui n'habitent pas à Paris mais dans les régions. Nous contribuons pour 2 milliards de masse salariale. Nous versons aux différents aéroports 450 millions en taxes et redevances** », a-t-il rappelé. « **La santé d'Air France est donc importante pour l'économie française et régionale** ».

