



15ème législature

| | | |
|--|--|--|
| Question N° : 16166 | De M. Louis Aliot (Non inscrit - Pyrénées-Orientales) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transports | | Ministère attributaire > Transports |
| Rubrique > transports aériens | Tête d'analyse >Diminution du nombre de lignes aériennes Hop ! à Perpignan | Analyse > Diminution du nombre de lignes aériennes Hop ! à Perpignan. |
| Question publiée au JO le : 22/01/2019 Réponse publiée au JO le : 09/04/2019 page : 3339 | | |

Texte de la question

M. Louis Aliot attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la diminution du nombre de lignes de la compagnie Hop à destination et au départ de Perpignan. Filiale d'Air France créée le 31 mars 2013, Hop ! est issue de la fusion entre trois anciennes filiales régionales de la principale compagnie aérienne française : Brit Air, Régional et Airlinair. De nombreux Français sont désormais dépendants du service fourni par Hop ! qui propose quotidiennement une centaine de destinations intranationales et européennes. Hop ! est donc une compagnie aérienne de proximité, réalisant l'essentiel de son chiffre d'affaires avec les courts et moyens courriers et maillon essentiel de la chaîne Air France pour concurrencer les compagnies dites *low cost* qui avaient durement affecté les résultats d'Air France-KLM à la fin des années 2000. Pour une ville comme Perpignan, se situant dans l'ultra-périphérie française et particulièrement éloignée de la capitale, les liaisons régulières assurées par Hop ! sont vitales. En hausse de fréquentation depuis deux ans, l'aéroport de Perpignan est extrêmement dynamique, du fait notamment de l'éloignement relatif de notre ville de Toulouse et Montpellier. Il se demande donc ce qui a bien pu pousser la direction de Hop ! à vouloir réduire son programme perpignanais, dont l'offre chutera de 12 % en 2019 durant les quatre mois les plus chargés de l'année (juin à septembre). À en croire les informations rapportées par *L'Indépendant*, les Airbus A319 et A320 devraient « disparaître des radars » et être remplacés par de plus petits appareils, de 100 sièges au grand maximum. Mais ce n'est pas tout, les vols vers l'aéroport Charles-de-Gaulle seraient aussi partiellement sacrifiés, en dépit d'un taux de remplissage de 90 %. Il y aura une fréquence de moins, les quatre restantes étant par ailleurs effectuées par de plus petits avions (76 sièges au lieu de 100). Cette stratégie est pour le moins surprenante, sinon choquante, alors que Perpignan se développe grandement et que l'aéroport est de plus en plus fréquenté. Les chiffres le prouvent. 460 000 voyageurs ont fréquenté l'aéroport de Perpignan en 2018, contre 410 000 en 2017. Quant aux taux de remplissage, ils sont pareillement ultra satisfaisants. Ainsi, la ligne Perpignan-Charles-de-Gaulle à destination de Lille a battu des records en 2018, forte d'un taux de remplissage de 90 % en juin, de 88 % en août et de 87 % en septembre ! Longtemps isolée, Perpignan a besoin de transports aériens réguliers, nombreux et bon marché à destination de la moitié nord de la France. Ce nouveau monde que d'aucuns voulaient « hyper connecté » ne doit pas laisser les citoyens des régions provinciales les plus excentrées hors du développement, comme s'ils vivaient à l'étranger. En ce sens, il lui demande dans quelle mesure Hop ! pourrait revoir sa grille pour l'aéroport de Perpignan, et lui demande également d'agir de concert auprès d'Air France et de Hop !.

Texte de la réponse

Hop ! a vu son trafic augmenter de 7 % sur Perpignan. La liaison avec Paris-Orly représente 95 % de l'offre de la compagnie sur l'aéroport de Perpignan. Sa rentabilité économique n'est cependant pas au rendez-vous et la ligne est déficitaire, du fait de la prééminence du trafic loisir par rapport au trafic affaires. Son programme devrait toutefois être préservé par la compagnie à l'été 2019. La liaison sera ainsi une des seules lignes du réseau Air France-Hop ! à ne pas connaître d'annulation liée aux travaux sur l'aéroport d'Orly. Elle ne connaîtra qu'une baisse de 3 % des sièges proposés à la vente, du fait d'une baisse de capacité de certains aéronefs exploités, mais des appareils de type Airbus continueront d'être affectés à la ligne, notamment le vendredi. Pour sa première année d'exploitation, la ligne entre Perpignan et Paris-Charles-de-Gaulle a également connu un trafic élevé. Celui-ci ne s'est toutefois pas traduit par des résultats économiques satisfaisants. La compagnie a donc décidé de diminuer d'une fréquence hebdomadaire son programme, qui reposera sur quatre allers-retours par semaine à l'été 2019, en vue de trouver un meilleur équilibre économique. Enfin, la liaison saisonnière Perpignan-Lille sera reconduite l'été prochain et la compagnie étudie l'ouverture d'une offre saisonnière à destination de Strasbourg. L'État n'a pas vocation à se substituer à la compagnie, qui dispose, de par son statut d'entreprise privée, d'une autonomie de gestion dans ses choix opérationnels et économiques. La desserte aérienne des territoires est toutefois un enjeu majeur de la politique française des transports, et le Gouvernement portera une attention particulière à la stratégie que la nouvelle direction d'Air France mettra en œuvre sur son réseau domestique, en lien avec sa filiale Hop ! .