

Publié le 15 avril 2021 - Modifié le 15 avril 2021

OpenFly a enregistré une croissance de 75 % du nombre d'utilisateurs de sa plateforme de location d'avions privés à destination des entreprises, au 31 mars 2021, portant à 9 800 le nombre d'inscrits. OpenFly



## À l'aéroport de Lorient, le pari OpenFly, loueur d'avions privés

La location d'avions privés. C'est la réponse de Lorient Agglo face au marasme qui touche le marché de l'aérien et l'aéroport de Lorient. Avec l'appui de la plateforme OpenFly, la collectivité veut relancer le trafic aérien d'affaires.

Régis Nescop

### 1 Un aéroport à l'arrêt

Depuis l'arrêt des rotations historiques vers Paris en mars dernier, s'ajoutant à la fermeture de la liaison vers Lyon (août 2020), l'aéroport de Lorient Bretagne Sud traverse un inquiétant trou d'air. L'annonce du retrait d'Air France - « avant même le début de la crise sanitaire », déplore Fabrice Loher, le président de Lorient Agglo - a laissé un goût amer aux acteurs locaux et à la CCI du Morbihan, le gestionnaire de l'équipement.

« Tout le monde (NDLR : l'État et la

Région Bretagne) nous a lâchés », accuse Pierre Montel, le président de la chambre consulaire. Hormis une rotation vers Toulouse, générant un trafic marginal (un avion de huit places), l'activité de l'aéroport est quasiment clouée au sol. La faute, bien sûr, à la crise sanitaire, mais aussi au choix stratégique d'Air France de supprimer des lignes intérieures déficitaires en dépit d'un bon taux de remplissage (80 % sur la ligne vers Paris).

« Les liaisons régulières au départ de Lorient étaient utilisées en grande partie comme des hubs à l'international », observe Pierre Montel.

Parmi les plus lésés, les dirigeants d'entreprise ont appelé à trouver des solutions. « Un aéroport fixe des activités. Ne pas en avoir fait peser le risque de délocalisation », avertit Ronan Loas, le maire de Ploemeur.

### 2 Le pari de la location d'avions privés

Lorient Agglo s'adresse donc en priorité aux chefs d'entreprise, avec pour ambition « de leur redonner envie d'utiliser le site lorientais ». Pour simplifier, l'idée repose sur le principe du transport à la demande et à la carte. Lorient Agglo, en passant un accord (40 000 €) avec deux sociétés propriétaires d'avions, s'assure de la mise à disposition, à prix négocié, de deux avions privés. L'agglo finance ainsi une partie du coût de la location, l'acheminement des deux aéronefs de leur base de Brest et de Vannes, ainsi que 30 % du coût de l'heure de vol. La location se concrétise enfin via la

plateforme OpenFly, partenaire de l'opération, qui référence les deux avions, facilitant ainsi leur mise à disposition auprès des usagers.

### 3 « On loue un avion, pas des places »

« On loue un avion, pas des places », résume Olivier Bécot, le directeur général d'OpenFly. Exemple avec des vols aller-retour Lorient-Paris évalués à 1 150 €, vers Lyon ou Londres à 2 000 €. « Avec quatre places disponibles, le prix est ramené à 300 € par passager ». Les deux avions, d'une portée différente (France et Europe occidentale pour l'un, les deux tiers de l'Hexagone pour l'autre), seront mobilisables pour 48 heures.

Avec une « garantie de grande flexibilité » sur l'ensemble de la France métropolitaine, rendue possible par le maillage de près de 300 aérodromes. Une cinquantaine de vols d'affaire, réservés aux entreprises de l'agglomération, pourront ainsi

être soutenus financièrement.

### 4 Qui pour piloter l'aéroport en 2022 ?

« Cette opération est un ballon d'oxygène. Cela signifie que l'aéroport existe toujours », veut croire Pierre Montel, qui doit négocier un virage serré fin 2021 avec la fin de la concession accordée à la CCI 56. La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a lancé un appel à candidatures pour une nouvelle concession de services d'une durée de cinq ans.

La chambre consulaire, gestionnaire historique, sera sur les rangs, mais plus seule. « Nous annoncerons bientôt qui fera partie du tour de table ». D'autres pistes de développement sont sur la table. « Le trafic aérien de marchandises est une solution à examiner », plaide Fabrice Loher. Tout comme la complémentarité avec l'aéroport de Nantes-Atlantique, « une structure déjà saturée ».