

https://www.ouest-france.fr/bretagne/lannion-22300/cotes-d-armor-aeroport-de-lannion-des-contribuables-interrogent-7151543?utm_source=neolane_of_newsletter-EDDVC&utm_medium=email&utm_campaign=of_EDDVC-lannion-22&utm_content=20210212&vid=4193826

Côtes-d'Armor. Aéroport de Lannion : des contribuables interrogent

Dans le Trégor (Côtes-d'Armor), des contribuables lanceurs d'alerte demandent que les dépenses de l'aérodrome de Lannion soient en rapport avec les services rendus.



L'aéroport de Lannion. | ARCHIVESAfficher le diaporama
[Ouest-France](#)Renée-Laure EUZEN.Publié le 11/02/2021 à 19h36

Dans le Trégor, un « **collectif de contribuables lanceurs d'alerte** » a tenu à réagir au sujet que nous avons consacré [aux deux aéroports des Côtes-d'Armor](#), et notamment celui de Lannion.

Selon ce collectif, « **la fusion des deux structures aéroportuaires, Lannion et Saint-Brieuc, paraît improbable, chacun voulant semble-t-il garder son autonomie de décision, et la mutualisation des moyens humains et matériels ne semble guère en bonne voie** ».

Concernant les équipements de sécurité et l'achat d'un camion incendie VIM60, le collectif s'interroge sur le choix effectué. « **Ce n'était pas l'achat de camion qui avait été validé en 2019 par la Direction générale de l'aviation civile, mais celui d'un camion plus modeste de type VIM 24/25. Dès l'achat, Lannion savait donc**

son incapacité à rembourser quoi que ce soit, n'ayant plus aucun trafic commercial depuis 2018, mais qu'il investissait aux frais des utilisateurs aériens ou *in fine* des contribuables. » De tels équipements, très coûteux pour les petites plateformes, sont en effet pris en charge *via* la taxe d'aéroport et un système de péréquation au niveau national.

« La vérité d'aujourd'hui »

Plus globalement, ces contribuables s'interrogent sur le fait que le niveau de sécurité de l'aéroport de Lannion ne soit pas abaissé, au regard du trafic actuel. **« Pourquoi ce choix vers le haut : pour une ambition de maintenir coûte que coûte un niveau de sécurité 5 sur l'aéroport, comme du temps passé d'un trafic commercial quotidien ? Sauf que la vérité d'aujourd'hui n'est plus celle d'hier, le trafic d'affaires n'a pas été à la hauteur des demandes, et quand bien même il prendrait de l'importance, les vols concernés seraient, sauf exception, à base d'avions modestes requérant le niveau 2 ou 3 de sécurité. »**

Dans le cas d'avions de plus grosse capacité, le collectif évoque le fait que **« ces vols sont planifiés et notifiés 48 heures à l'avance, ce qui permet une aide ou mutualisation matérielle. Encore faut-il reconnaître cette possibilité de fait entre les deux aéroports et la mettre en œuvre pour faire des économies globales à la fois en matériel (camion incendie) et humains (nombre de postes pompiers à Lannion et Saint-Brieuc) ».**