



EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

du Conseil de Communauté de l'agglomération dijonnaise

Séance du vendredi 22 novembre 2013

Président : M. REBSAMEN

Secrétaires de séances : M. BORDAT et M. TRAHARD

Convocation envoyée le 15 novembre 2013

Publié le 25 novembre 2013

Nombre de membres du Conseil de Communauté : 86

Nombre de présents participant au vote : 69

Nombre de membres en exercice : 86

Nombre de procurations : 11

SCRUTIN : POUR : 64

ABSTENTION : 7 CONTRE : 9 NE SE PRONONCE PAS : 0

Membres présents :

M. François REBSAMEN	M. André GERVAIS	M. Roland PONSAA
M. Pierre PRIBETICH	M. Alain MILLOT	M. Michel ROTGER
M. Jean ESMONIN	M. Benoît BORDAT	M. François NOWOTNY
Mme Colette POPARD	M. Joël MEKHANTAR	Mme Christine MASSU
M. Rémi DETANG	M. Philippe DELVALEE	M. Michel FORQUET
M. Jean-Patrick MASSON	Mme Anne DILLENSEGER	M. Claude PICARD
M. José ALMEIDA	M. Mohamed BEKHTAOUI	M. Gaston FOUCHERES
M. Jean-François DODET	Mme Elizabeth REVEL	M. Pierre PETITJEAN
M. François DESEILLE	M. Georges MAGLICA	Mme Claude DARCIAUX
M. Laurent GRANDGUILLAUME	Mme Françoise TENENBAUM	M. Nicolas BOURNY
M. Patrick CHAPUIS	Mme Christine DURNERIN	M. Pierre-Olivier LEFEBVRE
M. Michel JULIEN	Mme Elisabeth BIOT	M. Gilles MATHEY
Mme Marie-Françoise PETEL	Mme Christine MARTIN	Mme Françoise EHRE
M. Gérard DUPIRE	Mme Nathalie KOENDERS	M. Patrick BAUDEMONT
M. Jean-François GONDELLIER	M. Alain MARCHAND	Mme Geneviève BILLAUT
Mme Catherine HERVIEU	M. Mohammed IZIMER	M. Murat BAYAM
M. François-André ALLAERT	Mme Hélène ROY	M. Michel BACHELARD
Mme Badiaâ MASLOUHI	Mme Jacqueline GARRET-RICHARD	M. Philippe BELLEVILLE
M. Yves BERTELOOT	M. Jean-Yves PIAN	M. Gilles TRAHARD
M. Patrick MOREAU	Mme Stéphanie MODDE	Mme Noëlle CABBILLARD
M. Dominique GRIMPRET	M. Alain LINGER	M. Patrick ORSOLA
M. Didier MARTIN	M. Franck MELOTTE	Mme Michèle CHALLAUX
M. Jean-Pierre SOUMIER	M. Louis LAURENT	Mme Françoise VANNIER-PETIT.

Membres absents :

M. Christophe BERTHIER	M. Jean-Paul HESSE pouvoir à M. Pierre PRIBETICH
Mme Nelly METGE	Mme Marie-Josèphe DURNET-ARCHEREY pouvoir à M. Didier MARTIN
M. Jean-Philippe SCHMITT	Mme Lê Chinh AVENA pouvoir à Mme Nathalie KOENDERS
M. Philippe GUYARD	Mme Joëlle LEMOUZY pouvoir à Mme Badiaâ MASLOUHI
M. Rémi DELATTE	M. Philippe CARBONNEL pouvoir à M. Patrick MOREAU
M. Jean DUBUET	Mme Louise BORSATO pouvoir à M. Michel ROTGER
M. Gilbert MENUT pouvoir à Mme Noëlle CABBILLARD	Mme Dominique BEGIN-CLAUDET pouvoir à M. Michel FORQUET
M. Jean-Claude DOUHAIT pouvoir à M. Dominique GRIMPRET	M. Jean-Claude GIRARD pouvoir à Mme Françoise EHRE
	M. Norbert CHEVIGNY pouvoir à M. Philippe BELLEVILLE.

OBJET : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

AEROPORT Dijon-Bourgogne - Protocole de partenariat pour le financement de l'aéroport Dijon-Bourgogne à compter du 1er juin 2014

L'aérodrome de Dijon Longvic est un aérodrome appartenant à l'Etat, affecté à titre principal au ministère de la Défense et des Anciens combattants et à titre secondaire au ministère chargé de l'Aviation civile (décision n°701/CSTA du 20 août 1945). Il est, à ce titre, considéré comme aérodrome militaire et l'article 28 de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, qui définit les modalités du transfert des aérodromes civils à vocation locale ou régionale aux collectivités territoriales ou à leurs groupements, ne s'y applique pas.

Toutefois, dans la même logique que cette décentralisation aéroportuaire, la circulaire ministérielle n° 2005-31 du 11 mai 2005 relative à la mise en oeuvre des transferts de compétences et de patrimoine prévus dans le domaine aéroportuaire par l'article 28 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 prévoit que "les aérodromes à affectation principale militaire et affectation secondaire civile, au sens de l'article R. 211-6 du code de l'aviation civile, ne sont donc concernés directement par la loi. Toutefois, la procédure de décentralisation prévue par celle-ci pourra être l'occasion de nouer, à leur sujet, des discussions avec des collectivités qui pourraient être intéressées pour prendre en charge, en qualité d'autorité concédante, le devenir de l'activité civile de la plateforme" (annexe II.1) (*Bulletin officiel du ministère de l'Equipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer n°10 du 10 juin 2005*).

Ces discussions ont abouti à la signature à Dijon le 11 septembre 2006 au Protocole de partenariat entre la Région de Bourgogne, le Département de la Côte d'Or, la Communauté d'agglomération dijonnaise (le Grand Dijon) et la Chambre de commerce et d'industrie de Dijon (devenue Chambre de commerce et d'industrie de la Côte d'Or, CCI 21) relatif au projet "Renaissance".

Lors des réunions des 24 et 27 mai 2013 organisées par le Préfet de région, les quatre partenaires du projet "Renaissance" ont renouvelé leur attachement au développement durable de l'activité aéroportuaire civile de Dijon et ont pour cela réaffirmé la nécessité de capitaliser sur les acquis (investissements, travaux et développement commercial) du protocole "Renaissance" et leur souhait de trouver un accord quand à la pérennité de l'aéroport. Ils ont également réaffirmé *"la nécessité de construire une réflexion collective quant aux perspectives de développement à moyen terme de l'aéroport, dans le cadre nouveau créé par le transfert de la qualité d'autorité concédante de l'Etat à la Région Bourgogne à la fin de la mise en application de l'avenant n°5 à la convention de concession entre l'Etat et la CCI 21 au 31 mai 2014"*.

Cette réflexion collective a abouti :

- à la rédaction d'un plan de développement de l'aéroport approuvé le 8 juillet 2013 par les partenaires du projet "Renaissance", avec le soutien des services de l'Etat (Direction de la sécurité de l'aviation civile nord-est, Base aérienne 102 et Préfecture de la Côte d'Or), et annexé au cahier des charges de la délégation de service public pour le développement et l'exploitation de l'aéroport de Dijon-Bourgogne soumis à la délibération du Conseil régional le 21 octobre 2013.

- à la définition d'un protocole de partenariat pour le financement de l'aéroport de Dijon-Bourgogne le 2 septembre 2013 (document joint) dont l'approbation par le Conseil régional de Bourgogne, le Département de la Côte d'Or, et la CCI 21 constitue pour le Grand Dijon un préalable à la poursuite des procédures de délégation de service public afférentes et à leur exécution sur toute sa durée.

Vu l'avis de la Commission et du Bureau,

LE CONSEIL,
APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ,
DÉCIDE :

- **d'autoriser** Monsieur le Président à signer le Protocole de partenariat pour le financement de l'aéroport Dijon-Bourgogne.



Région Bourgogne - Aéroport Dijon Longvic

**AMO pour la préparation et la mise en œuvre
de la Délégation de Service Public
pour l'exploitation
de l'aéroport de Dijon Bourgogne**

Annexe pour le « Plan de développement »

11 septembre 2013

Contextes économique et touristique de la Région Bourgogne		3
<hr/>		
1	Contexte socio-économique	3
2	Contexte touristique	5
L'offre actuelle de transport		10
<hr/>		
1	L'offre actuelle de transport	10
2	Une zone de chalandise de l'aéroport de Dijon-Bourgogne relativement limitée	12
Les orientations en matière de développement de l'offre aérienne		13
<hr/>		
1	Les fonctionnalités auxquelles l'offre aérienne doivent répondre	13
2	Le niveau d'offre attendu a minima	15
3	Les marchés complémentaires sur lesquels des propositions sont attendues de la part des candidats	20
4	Récapitulatif de scénarios de trafic envisageables	21
Conditions de mise en œuvre du développement de l'offre de l'aéroport		22
<hr/>		
1	Les outils à disposition	22
2	La politique de communication	22

Première partie

Contextes économique et touristique de la Région Bourgogne

1 Contexte socio-économique

1.1 Une dynamique socio-économique stable

- Une population en croissance modeste mais continue

Evolution démographique en Bourgogne 1999-2012

Source : Insee, état civil (données domiciliées), estimations de population.

	Côte-d'Or	Nièvre	Saône-et-Loire	Yonne	Bourgogne
1999	506 699	225 485	545 443	333 206	1 610 833
2012	525 790	220 184	557 181	343 445	1 646 600
Evolution	3,8%	-2,4%	2,2%	3,1%	2,2%

- Un PIB régional relativement stable, malgré un décrochage par rapport à la tendance nationale

	Bourgogne					France de province
	2008	2009	2010	2011	TCAM	TCAM
PIB en millions d'euros	42 351	40 782	40 741	41 754	-0,4%	0,6%
PIB par habitant en euros	25 816	24 832	24 791	25 373	-0,4%	0,2%
PIB par emploi en euros	63 776	62 125	62 607	64 441	0,3%	0,7%

Source : Insee, comptes régionaux

- Une forte présence des secteurs agricoles et industriels

Malgré une baisse de l'emploi agricole et industriel, ces deux secteurs restent mieux représentés en Bourgogne qu'au niveau national, avec 20% de la valeur ajoutée régionale contre 14% en France métropolitaine. Trois secteurs sont historiquement particulièrement présents : la métallurgie, la plasturgie, la fabrication de machines d'équipements.

- Des échanges économiques significatifs avec les partenaires européens

La Région Bourgogne a pour partenaires économiques historiques l'Allemagne et l'Italie, avec lesquels elle effectue près de 4 milliards d'euros d'échanges économiques.

Échanges de la région Bourgogne avec les pays de l'Union européenne en 2011

en millions d'euros

	Importations en provenance de	Exportations vers
Allemagne	1 213	1 050
Italie	659	888
Belgique	712	477
Espagne	332	692
Royaume-Uni	218	615
Pays-Bas	249	218
Total Union européenne à 27	4 196	4 923

*Champ : importations CAF (coûts-assurances-fret) ; exportations FAB (franco à bord).**Source : Douanes.*

Ces échanges économiques sont liés, d'une part, à la complémentarité des industries présentes sur ces territoires avec les principales industries bourguignonnes exportatrices, et d'autre part à la présence relativement forte d'entreprises à capitaux allemands et italiens en Bourgogne.

1.2 Un tissu économique dense, essentiellement constitué de petites et moyennes entreprises

- **Un territoire structuré autour d'entreprises de petite taille**

En Bourgogne, sur les 71 500 entreprises du secteur marchand hors agriculture implantées en 2010, neuf sur dix sont des microentreprises (moins de 10 salariés et moins de 2 millions d'euros de chiffre d'affaires)¹.

- **Un nombre réduit de grandes entreprises qui représentent plus d'un quart des salariés, mais dont aucune n'a son siège social dans la Région**

Les 180 grandes entreprises établies en Bourgogne emploient 27 % des salariés, soit 83 000 personnes. Aucune n'a son siège social dans la région et 15 % de ces salariés dépendent d'un centre de décision étranger.

Les huit plus grandes en termes d'effectifs sont implantées des entreprises nationales de service et d'infrastructure : la SNCF, La Poste, Carrefour, GDF Suez, le Crédit Agricole, France Télécom, EDF, Vinci.

D'autres grandes entreprises sont plus fortement ancrées en Bourgogne. C'est le cas de Vallourec et Seb dont un employé français sur cinq travaille en Côte-d'Or, de Fiat et ArcelorMittal, surtout présentes en Saône-et-Loire et dont 20 % des salariés français travaillent dans un établissement bourguignon².

¹ Insee, avril 2013

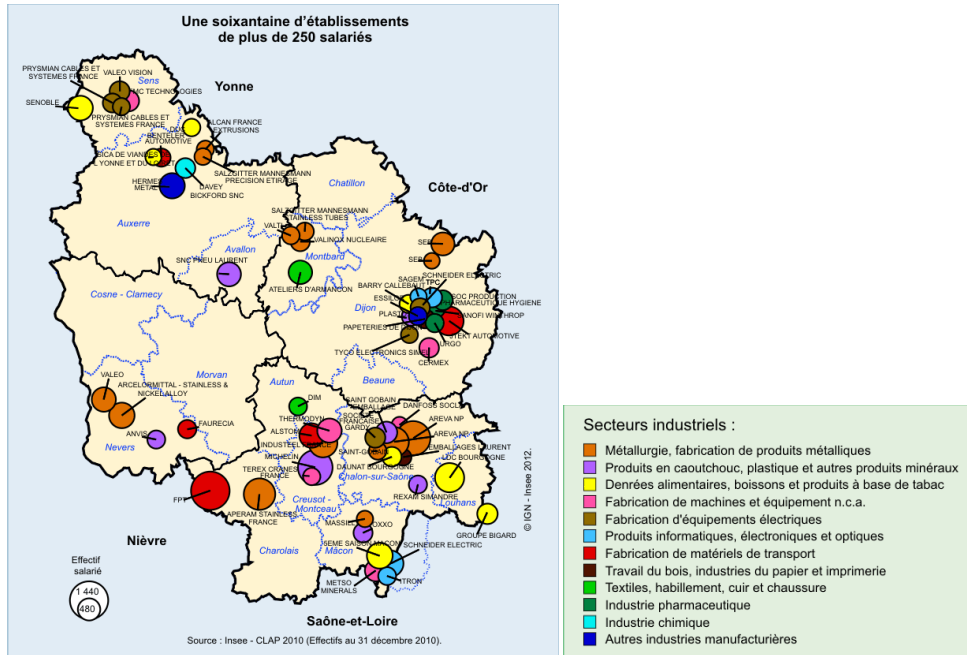
² Id.

1.3 Une histoire et une topographie régionale qui impliquent des pôles industriels géographiquement distincts

Parmi la soixantaine d'établissements industriels de plus de 250 salariés, plus d'un tiers est situé en Saône-et-Loire (zones d'emploi du Charolais, de Creusot-Monceau, de Louhans et de Chalon-sur-Saône), contre 28% dans l'Yonne (principalement au nord, dans la zone d'emploi de Sens et au nord de la zone d'emploi d'Auxerre), 25% en Côte-d'Or (forte concentration en termes d'emplois autour de Montbard, et en termes de nombre d'établissements autour de Dijon) et seulement 4% dans la Nièvre.

Cartographie des principaux établissements industriels par secteur

Source : Insee, *L'industrie en Bourgogne : diversifiée avec des spécialisations locales*, octobre 2012



2 Contexte touristique

2.1 Une attractivité touristique installée et stable...

Avec 4 millions d'arrivées dans les hôtels et campings de la région, la Bourgogne représente 3,1% de la fréquentation touristique en France métropolitaine.

Fréquentation des hôtels et des campings en 2012, en milliers

Source : Insee, Mai 2013

	Arrivées	dont clientèle étrangère	Nuitées	dont clientèle étrangère	Durée moyenne du séjour
Côte-d'Or	1 851	43%	2 705	43%	1,5
Nièvre	391	24%	670	29%	1,7
Saône-et-Loire	1 216	37%	1 870	38%	1,5
Yonne	602	21%	901	24%	1,5
Bourgogne	4 060	36%	6 146	37%	1,5

La fréquentation touristique en Bourgogne connaît une bonne stabilité depuis 2005 (évolutions de -1% pour les arrivées et nuitées hôtelières, +1% pour les arrivées dans les campings, -1% pour les nuitées dans les campings).

Par ailleurs les nuitées en gîtes ruraux (estimées à 1 million en 2012³), en chambres d'hôtes (500 000), dans les bateaux habitables (330 000) et dans les hébergements collectifs (240 000), connaissent également une bonne dynamique.

La relativement courte durée moyenne des séjours touristiques en Bourgogne en hôtels et campings (1,5 jours) est notamment due à un important flux de touristes en transit en haute-saison, entre l'Europe du Nord et la Côte-d'Azur.

Cette durée moyenne des séjours est à nuancer suivant :

- **le type d'hébergement :**

**Durée Moyenne des Séjours (en jours)
pour les principaux types
d'hébergements marchands**

Source : Bourgogne Tourisme, 2012

	DMS
Hôtels	1,37
Campings	2,51
Gîtes	6,59











- **les motifs de déplacements et l'origine des touristes⁴ :**

- Les touristes venus parcourir la Région en vélo passe en moyenne 7,4 jours en Bourgogne. Ce chiffre varie fortement selon la provenance des touristes. Les touristes de proximité ont une durée moyenne de 3,8 jours contre 6,6 jours pour les touristes venant d'autres Régions et 9,7 jours pour les étrangers (dont 15 jours pour les anglais).
- Les touristes venus découvrir les vins et le vignoble bourguignon ont une durée de séjour de 6,7 jours en moyenne.

³ Source : Bourgogne Tourisme, *Chiffres-clés du tourisme en Bourgogne*, édition 2013

⁴ Source : Bourgogne Tourisme, *Tourisme et vin, Profil, motivations et comportements des clientèles en Bourgogne et Fréquentation et impact du Tour de Bourgogne à vélo*

Les marchés étrangers sont représentés à plus de 70% par des touristes d'Europe du Nord : les Néerlandais (30% de la fréquentation étrangères dans les principaux hébergements marchands), les Belges (15%), les Allemands (14%), et les Britanniques (13%).

	Hôtels		Campings		Gîtes	
	Nuitées	DMS	Nuitées	DMS	Nuitées	DMS
 Pays-Bas	198 744	1,21	497 067	2,64	17 205	8,79
 Belgique	264 751	1,26	69 731	2,19	17 788	7,36
 Allemagne	208 436	1,37	101 417	1,78	22 335	9,88
 Gde Bretagne	209 189	1,27	84 244	2,24	9 691	8,67
 Suisse	98 241	1,38	21 147	1,98	5 071	6,03
 Italie	80 880	1,33	10 170	1,44	1 063	8,86
 Etats-Unis	71 173	1,58	-	-	2 125	9,44
 Chine	67 564	1,18	-	-	-	-
 Espagne	25 802	1,33	2 989	1,69	917	7,46
 Japon	24 496	1,38	-	-	-	-
Total Etrangers	1 453 205	1,31	820 506	2,34	101 765	7,10

Source : Bourgogne Tourisme, 2013

En proportion, la Bourgogne compte en proportion plus d'arrivées étrangères sur son territoire (36% des arrivées, hôtels et campings) que la France métropolitaine (29,6%).

Plus globalement, la **Bourgogne bénéficie d'une très bonne notoriété** auprès des populations d'Europe du Nord :

- 2^{ème} région en Grande-Bretagne en termes de notoriété globale
- 3^{ème} région en Belgique
- 4^{ème} région aux Pays-Bas et en Allemagne⁵.

2.2 ...fondée sur une dizaine de pôles touristiques majeurs

L'attractivité touristique est d'abord fondée sur la présence d'un patrimoine historique et religieux riche. La Bourgogne compte notamment :

- Plus de 2 000 monuments classés
- 3 sites classés au Patrimoine mondial de l'UNESCO : Abbaye de Fontenay, Basilique Sainte-Marie-Madeleine de Vézelay, Site prieural de La Charité-sur-Loire
- 7 Villes et 3 Pays d'Art et d'Histoire : Auxerre, Joigny, Nevers, Autun, Chalon-sur-Saône, Dijon, La Charité-sur-Loire, Charolais-Brionnais, Auxois et Entre Cluny & Tournus
- Une centaine de musées, dont 68 Musées de France.

Le tourisme viticole est également un facteur touristique important, en particulier en Côte-d'Or (Meursault, Gevrey-Chambertin, Nuits-Saint-Georges, Pouilly-en-Auxois,...).

⁵ Source : *Enquête de notoriété et d'image* 2009 (CRT Bourgogne) et 2011 (CRT Aquitaine)

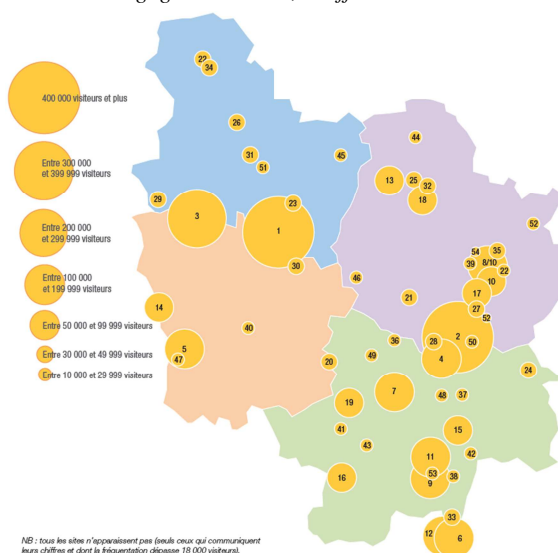
De ce point de vue, la candidature des Climats⁶ du Vignoble de Bourgogne au Patrimoine Mondial de l'UNESCO constitue également un facteur d'attractivité touristique potentiel.

Cette candidature s'inscrit dans une démarche de reconnaissance internationale, fondée sur cinq objectifs complémentaires⁷ :

- Contribuer à la protection du patrimoine naturel et culturel bourguignon
- Sensibiliser la population à sa valeur exceptionnelle
- Valoriser et gérer un territoire d'exception
- Transmettre ce patrimoine intact aux générations futures
- Partager les valeurs universelles que renferme ce patrimoine.

Fréquentation dans les lieux de visite en 2011

Source : Bourgogne Tourisme, Chiffres-clés du tourisme en Bourgogne, édition 2012



Par ailleurs, Dijon, capitale française de la gastronomie jusqu'au début du XXe siècle, est candidate pour accueillir la future **Cité de la Gastronomie**, une des quatre obligations que l'État doit mettre en place, inscrites au plan de gestion défini en 2011, à la suite de l'inscription du repas gastronomique des Français au patrimoine culturel immatériel de l'humanité, par la Mission française du patrimoine et des cultures alimentaires (MFPCA).

Le Centre des sciences du goût et de l'alimentation, qui vaut à la candidature de Dijon le soutien de 400 chercheurs spécialistes du goût, de la santé et de l'agriculture, mais aussi un site remarquable, celui de l'ancien hôpital général, où devrait prendre place d'ici à 2016 la Cité de la gastronomie (24 000 m² de bâtiments sur un espace de 6,5 hectares) sont autant d'atouts pour Dijon pour accueillir cet équipement au potentiel touristique majeur.

⁶ Un climat est un terme utilisé dans le vignoble de Bourgogne pour désigner un petit vignoble (appelé souvent clos) produisant un type de vin bien déterminé

⁷ Source : <http://www.climats-bourgogne.com/fr>

2.3 Une relativement forte présence saisonnière de certaines communautés étrangères en résidence secondaire

Sur les 83 796 résidences secondaires recensées en 2006 en Bourgogne, 6 862 (8%) appartenaient à des étrangers, dont 938 en Côte d'Or, 1784 dans la Nièvre, 3500 en Saône-et-Loire, 640 dans l'Yonne.

La Côte-d'Or se caractérise par une forte présence de britanniques (26%), de néerlandais (22%) et de suisses (22%).

La Saône-et-Loire, est fortement marquée par la proportion de propriétaires suisses, qui représentent plus de la moitié des résidences secondaires étrangères du département.

Les résidences secondaires étrangères de la Nièvre sont à 71% possédées par des néerlandais.

L'Yonne présente un profil plus proche de celui de la Côte-d'Or, avec une forte proportion de résidences secondaires britanniques (33%) et néerlandaises (26%).

Deuxième partie

L'offre actuelle de transport

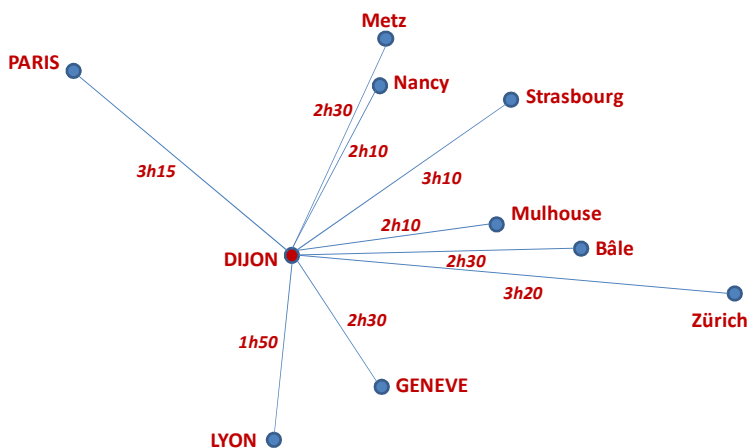
1 L'offre actuelle de transport

1.1 Offre routière et ferroviaire

La capitale régionale de la Bourgogne, Dijon, est particulièrement bien reliée, via le réseau routier et autoroutier, aux grandes agglomérations de l'Est français, et en particulier aux pôles économiques de Paris et Lyon. Les fonctionnalités attendues de l'aéroport sont, à ce titre, très différentes de celles des aéroports régionaux du sud-ouest et de Bretagne dont l'essentiel des flux est constitué par la connexion aux deux principaux pôles économiques nationaux.

Principales agglomérations accessibles depuis Dijon par la route en moins de 3h30

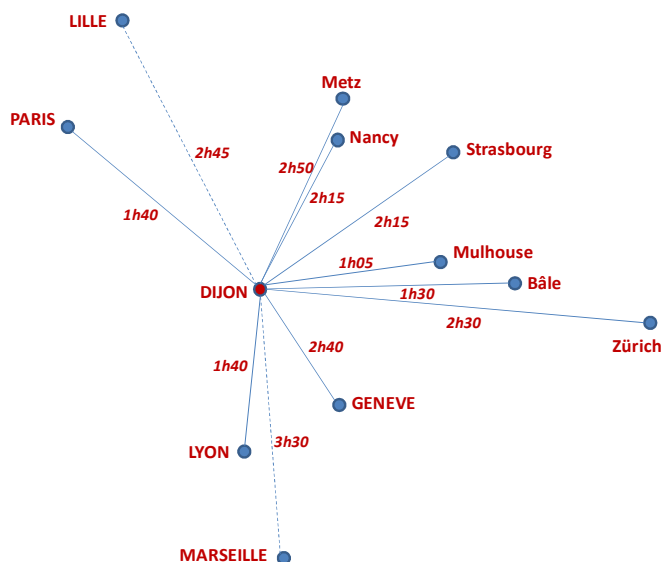
Source : /maps.google.fr



De même, Dijon est relié à ces villes par une offre ferroviaire compétitive. Par ce mode, les agglomérations de Lille et de Marseille passent sous le seuil des 3h30 de trajet depuis Dijon.

Principales agglomérations accessibles depuis Dijon par le train en moins de 3h30

Source : www.voyages-scnf.com



Les aires urbaines métropolitaines de **Bordeaux, Toulouse, Nantes, Montpellier** et **Nice** sont quant à elles distantes de plus de 4h à 6h de Dijon en fer ou par la route.

1.2 Offre aérienne

Dijon bénéficie d'un accès en moins de trois heures à trois aéroports internationaux français. Aucun d'eux n'est toutefois accessible avec une fréquence satisfaisante en moins de deux heures.

Temps de trajet depuis Dijon (centre-ville)

Sources : *googlemap et voyages-sncf*

	Route	Fer (direct)
Aéroport de Lyon - St Exupéry	2h	
Aéroport de Bâle-Mulhouse	2h20	1h30 + taxi
Aéroport de Paris - Orly	3h	
Aéroport de Paris - Roissy	3h30	1h49 1/jour

Desservant plus particulièrement l'est bourguignon et le Jura, l'aéroport de Dole est en fort développement et propose, en dehors de nombreux vols vacances (destinations sud-européennes et nord-africaines) des vols réguliers vers Nice (3 à 4 aller-retour hebdomadaires en haute saison) et depuis 2012 vers Londres (2 aller-retour hebdomadaires en haute saison), pour un total de 34 459 PAX en 2012 (doublement du nombre de PAX attendu en 2013).

Principales liaisons proposées par l'aéroport de Dole (y compris vols non réguliers)

Source : <http://www.aeroportdolejura.com/>

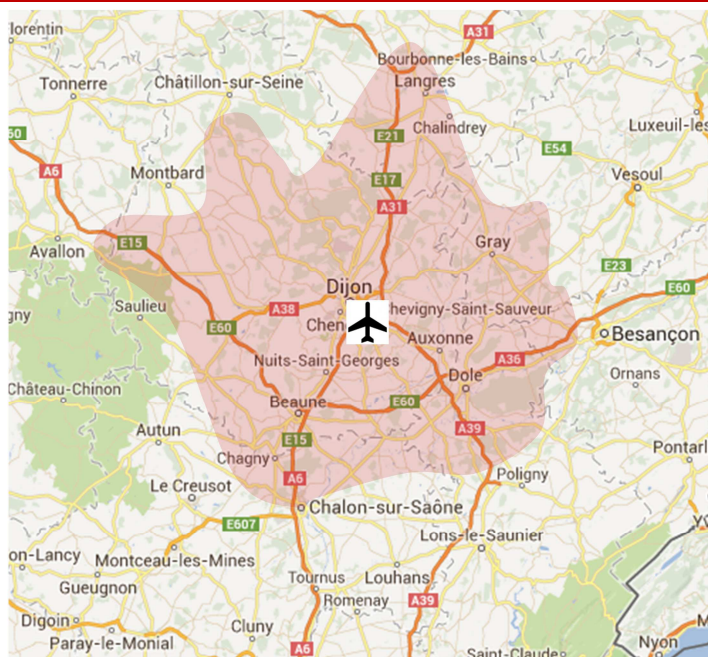


2 Une zone de chalandise de l'aéroport de Dijon-Bourgogne relativement limitée

Etant donné les aires d'influence des aéroports de Paris (Orly et Roissy) et de l'aéroport de Lyon, et les caractéristiques géographiques internes à la Bourgogne (séparation physique est-ouest par le Morvan), l'aire de chalandise « exclusive » de l'aéroport de Dijon se limite à la Côte-d'Or, au nord de la Saône-et-Loire, et à l'ouest du Jura et au sud-ouest de la Haute-Saône.

Au-delà de ce périmètre la compétitivité de l'aéroport de Dijon-Longvic et donc sa capacité d'attraction persiste mais dans des proportions moindres, dans la mesure où elle se dégrade progressivement au profit des aéroports voisins.

Estimation de la zone de chalandise de l'aéroport de Dijon (en rouge)



Troisième partie

Les orientations en matière de développement de l'offre aérienne

1 Les fonctionnalités auxquelles l'offre aérienne doivent répondre

Dans le contexte économique et touristique précédemment décrit, et étant donné la concurrence modale, une offre de transport aérien depuis/vers la Bourgogne pourrait répondre à plusieurs types de fonctionnalité :

- **Une fonctionnalité de désenclavement**

La Bourgogne, bien que bénéficiant d'une bonne connexion ferroviaire et routière aux grands pôles économiques nationaux (en particulier Paris et Lyon), est encore relativement isolée de l'Ouest, du Sud-ouest, et d'une partie de la côte méditerranéenne, territoires qui présentent parfois des intérêts économiques communs.

Le maintien et le développement de liaisons aériennes transversales vers les aires urbaines majeures de ces territoires répondraient à des besoins de déplacement à motif à la fois économique et touristique.

- **Une fonctionnalité d'alternative modale à destination des entreprises**

Un nombre non négligeable d'entreprises du territoire bourguignon exportent une part de leur production hors de Bourgogne ou à l'étranger, notamment en Allemagne, et/ou sont des filiales de groupes étrangers. Une offre alternative à la route et au fer, plus rapide, peut répondre aux besoins de déplacement des chefs d'entreprises ou des cadres dirigeants vers leurs clients / fournisseurs / maisons mères.

Une offre aérienne fréquente constitue un atout complémentaire pour l'implantation et le développement des entreprises sur le territoire bourguignon.

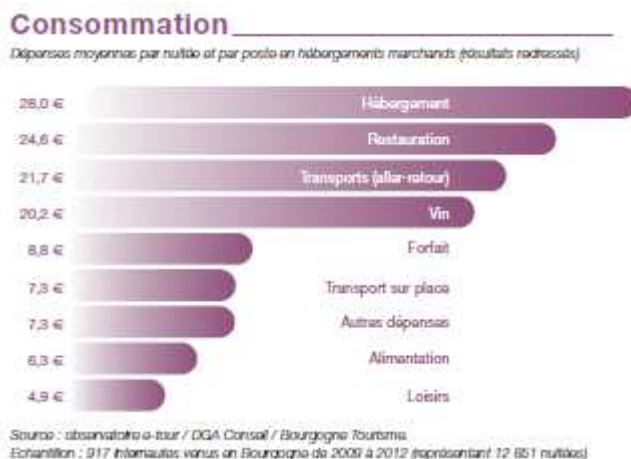
- **Une fonctionnalité d'attraction touristique**

La Bourgogne dispose d'un potentiel touristique « entrant » grâce à son patrimoine et à ses spécificités culturelles, et d'un potentiel touristique « sortant » grâce à sa démographie, en croissance (+2,2% entre 1999 et 2012) et une sur-représentation des segments de population âgés et aisés par rapport à la moyenne nationale.

Le développement d'une offre de transport aérien type « charters » ou « bas coût / bas prix » dans un cadre réglementaire conforme à la législation européenne, peut répondre à cette fonctionnalité.

Si ce type de trafic présente peu voire pas de retombées économiques pour la plateforme aéroportuaire, il peut générer des retombées socio-économiques importantes pour le territoire.

En effet, hormis les emplois salariés et non salariés liés au tourisme (26 700 en 2012), les retombées économiques du tourisme entrant sont conséquentes, avec 2,2 milliards d’euros de consommations touristiques (6,3% du PIB régional) en 2011 et 2012. En moyenne, 129 € sont consommés par nuitée en hébergements marchands, avec un impact fort sur les activités de restauration, d’hébergement, de transports, ainsi que sur la filière vin (15,5% des dépenses touristiques, cf. graphique ci-dessous⁸).



Néanmoins, afin de fixer des trafics type « low cost », l’attractivité du territoire suppose un accompagnement de la part des collectivités locales, permettant notamment le développement de circuits touristiques (concept de « *Unique Selling Propositions* », autour de thème, vin, gastronomie, culture, événementiel,...).

⁸ Bourgogne Tourisme, *Chiffres-clés du tourisme en Bourgogne*, édition 2013

2 Le niveau d'offre attendu a minima

2.1 L'ouverture vers l'ouest et le sud-ouest : maintien et développement de liaisons vers Bordeaux et Toulouse

- **Pertinence du marché**

Des liaisons vers les métropoles de Bordeaux et Toulouse présentent un intérêt évident pour le territoire bourguignon, ses habitants et ses entreprises.

En effet, au-delà de leur faible connectivité à Dijon par la route et le fer, ces aires urbaines présentent des caractéristiques économiques et touristiques complémentaires ou communes au territoire bourguignon.

Par ailleurs, le développement de ces liaisons par le passé permet d'en établir une ambition raisonnée pour l'avenir.

Destination	Marché	Alternatives modales	Retour d'expérience
BORDEAUX	<p>Filière viti-vinicole (vignobles, pôle de recherche, manifestations)</p> <p>Aire urbaine de 1,1M d'hab.</p> <p>Attractivité touristique (accès à la façade atlantique)</p>	<p>Route : 6h20,</p> <p>Fer: 5h40</p>	<p>Pertinence économique de la liaison prouvée</p>
TOULOUSE	<p>Filière santé (Pôle Vitagora – Goût-Nutrition-Santé à Dijon, Cancéropôle et Pôle Cancer-Bio-Santé à Toulouse)</p> <p>Attractivité touristique</p> <p>Aire urbaine de 1,2M d'hab</p>	<p>Route : 6h20,</p> <p>Fer : 6h</p>	<p>Retour d'expérience sur le coût d'équilibrage de la ligne</p>

- **Niveau d'offre attendu**

Le retour d'expérience sur ces destinations et la nécessité d'offrir plusieurs aller-retour / jour pour satisfaire les motifs économiques, conduisent à proposer un niveau d'offre 2 AR/jour pour Bordeaux et Toulouse en fonction de la capacité des compagnies aériennes intéressées, au moins 2 à 3 jours par semaine. C'est sur cette base que seront présentées les demandes d'OSP au dernier trimestre 2013.

Des propositions en matière de délestage saisonnier voire de triangulaires seront attendues de la part de l'exploitant et des compagnies afin de limiter le coût des aides aux lignes.

Destination	Niveau d'offre attendu
BORDEAUX	2 aller-retour par jour, 3 jours par semaine 2 aller-retour par jour, 2 jours par semaine
TOULOUSE	2 aller-retour par jour, 2 jours par semaine 1 aller-retour par jour, 3 jours par semaine

2.2 Une ouverture vers une destination européenne en cohérence avec les intérêts économiques régionaux (ex : Allemagne, Italie), jouant également un rôle de hub

- **Pertinence du marché**

L'ouverture directe du territoire bourguignon vers un hub permettant de desservir les territoires allemands ou italiens, principaux partenaires économiques de la Région Bourgogne, sous réserve de l'intérêt de la destination pour elle-même (nécessaire à la pérennité économique de la liaison), permettrait de répondre aux besoins de déplacements aller-retour en journée, pour des motifs professionnels.

Destination	Marché	Alternatives modales	Retour d'expérience
ALLEMAGNE	<p>1er partenaire économique de la région Bourgogne</p> <p>17 succursales d'entreprises allemandes basées en Côte-d'Or</p> <p>Potentiel touristique</p>	<p>Offre fer Dijon-Bâle (Suisse) (1h25) permettant un rabattement sur l'aéroport de Bâle-Mulhouse offrant des destinations vers l'Allemagne</p> <p>Offre fer Dijon-Zürich permettant un rabattement sur l'aéroport de Zürich</p>	Destination non testée
ITALIE	<p>2ème partenaire économique de la région Bourgogne</p> <p>Potentiel touristique à double sens</p>	Alternatives modales peu compétitives à ce jour	Destination non testée

Le choix d'un hub tiendra compte :

- **Du potentiel d'échange économique et touristique** avec la zone de pertinence de l'aéroport de Dijon. Cela suppose de privilégier des aires métropolitaines dépassant le million d'habitants et présentant des activités économiques faisant échos à celles de Dijon (métallurgie, plasturgie, agro-alimentaire, etc.) :
 - En Allemagne : Rhin-Rhur (Cologne / Dusseldorf / Duisbourg), Rhin-Main (Francfort / Mayence), Munich, Stuttgart, Hambourg Hanovre, Aix-la-Chapelle
 - Au Benelux : Randstadt (Amsterdam, Rotterdam...), Bruxelles
 - En Italie : Milan / Bergame
- **De l'absence de concurrence avec des solutions routières et ferroviaires** de nature à atténuer trop significativement ce potentiel en tenant compte des projets ferroviaires envisagés à court et moyen terme.

C'est à cet égard que Zurich ne paraît pas un choix pertinent (AR possible dans la journée avec des durées comprises entre 2h30 et 3h30). Bruxelles se situe dans une moindre mesure dans ce cas de figure avec plusieurs connexions directes à Dijon par jour en moins de 4h soit un seuil où la concurrence modale du fer reste significative au moins pour les motifs loisirs.

- **Du portefeuille de destinations accessibles depuis et vers ce hub y compris à travers des solutions multimodales (ferroviaires en particulier)**

Le choix d'un hub du Nord de l'Italie ne nous paraît pas satisfaisant sur ce critère.

De même, les aires urbaines de Hambourg, Munich ou Hanovre sont trop excentrées en Allemagne pour offrir une couverture susceptible de maximiser la pertinence d'un itinéraire intégrant un vol par Dijon.

Aix la Chapelle ne présente par de plateforme aéroportuaire offrant un bouquet d'offre suffisant. Francfort qui constituerait le choix idéal ne présente pas les disponibilités suffisantes pour accueillir des appareils de taille moyenne.

L'aéroport de Cologne constitue un choix intéressant compte tenu de l'excellente desserte ferroviaire de l'aéroport qui permet un accès en moins de 3h à la plupart des agglomérations de la zone la plus dense et la plus riche d'Europe.

- Aix-la-Chapelle / Liège / Maastricht en 1h
- Francfort / Mayence en 1h30
- Bruxelles en 1h50
- Amsterdam / Rotterdam en moins de 3h
- Hambourg en moins de 3 h

Il est situé à 15 km au sud-est de Cologne et à 16 km nord-ouest de Bonn et est accessible par les autoroutes A3 et A59. Il dessert aujourd'hui 130 destinations et accueille 60 compagnies aériennes.

Le choix définitif suppose d'identifier les compagnies intéressées compte tenu de leur implantations et de l'insertion de cette destination dans leur chaîne de vol ; et de s'assurer des possibilités de liaisons avec la plateforme (disponibilité des slots). Ce travail devra être conduit au plus vite par le délégataire afin que la Région puisse si nécessaire engagé une procédure de placement sous OSP le plus rapidement après le début de la convention.

Dans le nord de l'Italie, la pertinence des destinations ci-dessous paraît intéressante à étudier. Il s'agit moins d'une logique de connexion à un hub et par conséquent la fréquence serait a priori moindre. Des liaisons en milieu de journée pourraient être envisagées. Il est attendu des propositions de la part du délégataire sur la desserte de l'Italie du Nord en fonction des ses échanges avec les compagnies aériennes.

- **L'aéroport de Bergame** : il est situé à 5 km de la ville de Bergame, à environ 45 km au nord-est de Milan en Italie. Il est principalement utilisé par les compagnies aériennes à bas prix pour la desserte de Milan et sa région. En 2011, plus de 8,4 millions de passagers y ont transité au départ et à l'arrivée, ce qui fait de l'aéroport de Bergame-Orio al Serio le plus important d'Italie pour le trafic aérien Low cost.
- **L'aéroport de Gênes** : avec 1,4 millions de passagers en 2012, il dessert les principales villes italiennes (en particulier Rome et Naples), la Sicile et la Sardaigne.

- **Niveau d'offre attendu**

Les différentes destinations évoquées n'ont pas fait l'objet de test réel de marché. L'autorité délégante est consciente qu'il convient d'introduire une certaine progressivité dans l'offre proposée, l'offre maximum envisagée pouvant atteindre à terme 2 AR/J pour une destination jouant également un rôle de hub (ce niveau d'offre élevé doit permettre d'optimiser la fréquence et la compétitivité des correspondances proposées). Le délégataire peut proposer un niveau d'offre supérieur voire une autre ville européenne s'il considère qu'il y a un marché suffisant sans entraîner de soutien public complémentaire.

Destination	Début de période	Après test de pertinence du marché
Ville européenne jouant également un rôle de hub	1 Aller-retour par jour, 3 jours par semaine 2 Aller-retour par jour, 2 jours par semaine	2 Aller-retour par jour, 5 jours par semaine
<i>Autre ville européenne</i>		<i>1 Aller-retour par jour, 5 jours par semaine</i>

3 Les marchés complémentaires sur lesquels des propositions sont attendues de la part des candidats

3.1 Un complément de l'offre vers l'ouest

La pertinence de liaisons avec Nantes sera à confirmer au regard du retour d'expérience. Néanmoins, cette métropole peut représenter une destination intéressante (aire urbaine de 860 000 hab., dynamisme économique notamment dans le champ des énergies renouvelables et attractivité touristique) notamment du fait de sa faible connectivité à Dijon par les modes routier (5h45) et ferroviaire (5h). Il est attendu que le délégataire se positionne sur l'opportunité (les motifs de déplacement auxquels cette offre répondrait) et les conditions de mise en œuvre d'une telle offre (nombre d'aller-retour hebdomadaire, saisonnalité). Le délégant n'envisage pas à court terme le placement d'une telle liaison sous OSP mais plutôt de saisir des opportunités de desserte à coût marginal.

3.2 Le rétablissement d'une liaison avec la Grande-Bretagne

Par ailleurs, une liaison vers la Grande-Bretagne, serait une clef du tourisme « entrant », comme l'a prouvé l'exploitation de la liaison Dijon-Londres Stansted par la compagnie Buzz au début des années 2000 (75 PAX par jour d'exploitation en moyenne). Malgré le lancement récent d'une ligne Dole-Londres, le marché britannique peut présenter des opportunités pour des vols depuis Dijon. Il est attendu du futur exploitant délégataire de la plateforme de Dijon-Bourgogne des propositions de développement sur ce marché.

3.3 Le développement de l'offre charters

Compte-tenu du choix d'un développement « non-agressif » en matière de vols réguliers « low cost », le maintien/développement de l'activité charters de l'aéroport, notamment pour les vols entrants à retombées économiques territoriales, est un point important.

Il est attendu du futur exploitant délégataire de la plateforme de Dijon-Bourgogne des propositions de développement sur ce marché.

3.4 Le développement de l'aviation privée

En matière de développement de l'aviation privée sur l'aéroport de Dijon-Bourgogne, il est attendu du futur délégataire des propositions innovantes. Les services d'avions-taxi constituent en effet une offre parfois compétitive pour des motifs professionnels et permettent d'élargir le bouquet de destinations.

4 Récapitulatif de scénarios de trafic envisageables

Ces scénarios ne constituent pas une limite ni un cadre rigide vis-à-vis des délégataires. Il s'agit de traduire les principes et orientations de développement envisagés par les partenaires de l'aéroport.

Scénario	Offre lignes régulières	Prévision autres vols	Nombre total de PAX espérés
BAS (sans aide extérieure type OSP)	Bordeaux : 2 AR/J – 3 J/SEM et 1 AR/J – 2 J/SEM Toulouse : 2 AR/J – 2 J/SEM et 1 AR/J – 3 J/SEM	Charters : maintien 2012 Vols affaires et privés : croissance modérée (6%/an)	35 à 45 KPAX
MILIEU	Bordeaux et Ville allemande/Hub : 2 AR/J – 3 J/SEM et 1 AR/J – 2 J/SEM Toulouse et autre destination à déterminer : 2 AR/J – 2 J/SEM et 1 AR/J – 3 J/SEM		45 à 55 KPAX
HAUT	Bordeaux et Toulouse : 2 AR/J – 3 J/SEM et 1 AR/J – 2 J/SEM Autre destination à déterminer : 2 AR/J – 2 J/SEM et 1 AR/J – 3 J/SEM Ville allemande/Hub : 2 AR/J – 5 J/SEM Autre liaison européenne : 1 AR/J – 5 J/SEM Liaisons low cost ciblées sur l'Europe du Nord : 1 AR/J – 3 J/SEM		80 à 95 KPAX

Quatrième partie

Conditions de mise en œuvre du développement de l'offre de l'aéroport

Nota : Les investissements à mettre en œuvre sont traités dans une annexe spécifique.

1 Les outils à disposition

- **La mise en place d'Obligations de Service Public (OSP)**

Les partenaires du projet Renaissance (Région, Conseil Général, Grand Dijon et CCI) viennent de réaffirmer leur soutien au développement de la plateforme.

L'expérimentation des liaisons vers Bordeaux, Toulouse et Nantes ces dernières années, a permis de mettre en exergue un déséquilibre économique structurel de ces marchés, que les aides au démarrage des lignes, dégressives, ne permettent pas de compenser de manière pérenne. Afin de pallier cette difficulté, les partenaires prévoient de demander le placement sous OSP de ces liaisons, en démontrant leur caractère vital pour le territoire bourguignon.

- **Une amélioration de la compétitivité du niveau de taxes aéroportuaires** pourrait être envisagée pour faciliter le développement de trafics low cost entrant.

- **La mise en place de services annexes** (ex : liaison en transport collectif entre le centre-ville de Dijon / de Beaune et l'aéroport).

2 La politique de communication

La définition de nouvelles ambitions pour l'aéroport, la nécessité de différenciation et de complémentarité d'offre et d'image vis-à-vis des aéroports voisins et des autres modes de transport, implique un nécessaire travail sur l'identité de l'aéroport de Dijon Bourgogne et sa visibilité. L'investissement d'entrée en actions de communication doit être suffisamment dimensionné pour asseoir la nouvelle image, le nouveau visage de l'aéroport.

Sur ce point, le délégataire exploitant de la plateforme devra établir :

- Une présentation pédagogique de la stratégie de communication, en particulier dans la perspective de changement d'identité de l'aéroport de Dijon-Bourgogne,
- Des propositions innovantes et différenciantes en matière d'image, de plan de communication, de publicité, de programme de fidélisation clients,...en s'appuyant sur une analyse comparative du positionnement d'aéroports comparables,
- Le détail des conditions de mise en œuvre des actions de communication, et notamment : quelle répartition des rôles entre exploitant, compagnies aériennes, institutions ? quelle stratégie partenariale ? Autrement dit quel partage de l'effort de communication ?

**PROTOCOLE DE PARTENARIAT
POUR LE FINANCEMENT DE L'AEROPORT DE DIJON-BOURGOGNE**

ENTRE :

la Région Bourgogne, représentée par M. François Patriat, Président du Conseil Régional, dûment habilité à l'effet de signer le présente par délibération du Conseil régional n° du 21 octobre 2013, ci-après désignée par le terme « la Région ».

ET:

le Département de Côte-d'Or représenté par M. François Sauvadet, Président du Conseil Général, ci-après désigné par le terme « le Département »,

ET :

la Communauté de l'agglomération dijonnaise, représentée par M. François Rebsamen, Président de la communauté de l'agglomération dijonnaise, ci-après désigné par le terme « le Grand Dijon »,

ET :

la Chambre de Commerce et d'Industrie de Côte-d'Or, représenté par son Président, M. Patrick Laforêt, ci-après désigné par le terme « la CCI 21 »,

Vu le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment les articles L. 1511-1. et suivants et R. 1511-1 et suivants,

Vu le code des transports et le code de l'aviation civile,

Vu les lignes directrices communautaire n° 2005/C 312/01 du 9 décembre 2005 sur le financement des aéroports et les aides d'Etat au démarrage pour les compagnies aériennes au départ d'aéroports régionaux,

Vu la décision n° C(2012) 7983 de la Commission européenne du 7 novembre 2012 relative au régime d'aides d'Etat SA.35125 (2012/N – France) au démarrage de nouvelles lignes aériennes au départ de l'aéroport de Dijon-Longvic,

Vu la circulaire ministérielle n° 2005-31 du 11 mai 2005 relative à la mise en œuvre des transferts de compétences et de patrimoine prévus dans le domaine aéroportuaire par l'article 28 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004,

Vu le Protocole de partenariat relatif au projet « Renaissance » entre le Conseil régional de Bourgogne, le Conseil général de la Côte d'Or, la Communauté d'agglomération dijonnaise et la Chambre de commerce et d'industrie de la Côte-d'Or signé à Dijon le 11 septembre 2006,

Vu le relevé de décisions signé le 31 mai 2013 des réunions des 24 et 27 mai 2013 organisées par le Préfet de région avec les partenaires du Protocole de partenariat du projet « Renaissance » du 11 septembre 2006,

- Vu le relevé de décisions du Comité de pilotage de l'aéroport de Dijon-Bourgogne du 2 septembre 2013,
- Vu la délibération du Conseil régional n° en date des, transmise au Préfet de la Région Bourgogne le
- Vu la délibération du Conseil général n°
- Vu la délibération de la Communauté d'Agglomération de Dijon du
- Vu la délibération de la Chambre de commerce et d'industrie de Côte-d'Or du.....

PREALABLEMENT, IL EST RAPPELE :

Les partenaires conviennent de la nécessité de la présence d'un aéroport à Dijon-Longvic pour le développement de la Bourgogne. Le présent protocole de partenariat constitue un préalable au lancement des procédures de délégation de service public et à l'exécution de cette délégation sur toute sa durée.

Sur le fondement de la présente convention, la Région, pour le compte de ses partenaires et en accord avec leurs orientations, prend en charge la procédure de délégation de service public pour le développement et l'exploitation de la zone civile de l'aéroport de Dijon-Longvic, ci-après dénommée « aéroport de Dijon-Bourgogne », est maître d'ouvrage des investissements à venir sur la plateforme, procède aux appels à projets relatifs au régime d'aides au démarrage de nouvelles lignes aériennes SA.35125 susvisé et procède à la procédure de placement de certaines lignes aériennes sous obligation de service public au sens de l'article 16 du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 susvisé.

LES PARTENAIRES ONT CONVENU DE CE QUI SUIT :

ARTICLE 1^{er} : OBJET

La présente convention a pour objet de définir les engagements financiers des différents partenaires ainsi que les modalités d'information et de suivi de la convention de délégation de service public pour le développement et l'exploitation de l'aéroport de Dijon-Bourgogne, des conventions d'aides au démarrage de lignes aériennes relevant du régime notifié SA.35125 susvisé, des conventions d'exploitation en délégation de service public de certaines lignes aériennes placées sous obligation de service public au sens de l'article 16 du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 susvisé et ce pour la totalité de la durée de ces deux contrats.

ARTICLE 2 : ENGAGEMENTS DES BENEFICIAIRES

Les partenaires s'engagent à financer 5 types d'aides ainsi énumérées :

1. les compensations de service public prévues dans la convention de délégation de service public pour le développement et l'exploitation de l'aéroport de Dijon-Bourgogne,
2. les investissements prévus dans la convention de délégation de service public pour le développement et l'exploitation de l'aéroport de Dijon-Bourgogne,
3. les compensations de service public prévues dans les conventions d'exploitation en délégation de service public de certaines lignes aériennes placées sous obligation de service public,

4. après accord du comité prévu à l'article 6, les aides au démarrage prévues par le régime notifié SA.35125 (2012/N),
5. après accord du comité prévu à l'article 6, les partenaires s'engagent à financer toutes autres aides économiques nécessaires au développement de l'aéroport.

ARTICLE 3 : REPARTITION DES FINANCEMENTS

3.1 La CCI 21 s'engage à apporter un financement annuel de 150 000 € pour l'ensemble des aides prévues aux paragraphes 1 à 5 de l'article 2.

Pour chaque type d'aide la répartition des financements entre les trois collectivités se fera comme suit :

- Région Bourgogne : 1/3
- Département de Côte d'Or : 1/3
- Grand Dijon : 1/3

3.2 Pour les aides prévues aux paragraphes 1 et 3 de l'article 2, leurs montants seront optimisés dans le cadre de la négociation des délégations de service public afférentes et ne seront définitivement connus qu'au terme de celle-ci.

3.3 Pour les aides prévues au paragraphe 2 de l'article 2, les partenaires s'engagent à financer un plan pluriannuel d'investissement comprenant la construction d'un parking de voitures, de locaux de maintenance aéronautique et de locaux destinés à accueillir les compagnies aériennes, Ce montant sera optimisé en fonction des réponses apportées par le délégataire de service public retenu.

3.4 Une annexe technique qui viendra compléter la présente convention à l'issue de la négociation des délégations de service public afférentes détaillera précisément par type d'aide les modalités de financement des partenaires, la procédure, les délais de paiement et les justificatifs à produire.

ARTICLE 4 : DUREE

La présente convention est conclue pour la durée de la délégation de service public pour le développement et l'exploitation de l'aéroport de Dijon-Bourgogne à compter de sa notification.

ARTICLE 5 : INFORMATION ET CONTROLE

5.1. Réunion mensuelle

A l'initiative de la Région, l'ensemble des partenaires se réuniront mensuellement pour être informé de l'état du trafic aéroportuaire, de la conduite du service public, du déroulement des délégations de service public et de toutes autres informations utiles.

5.2. Compte-rendu annuel du délégataire

Le délégataire, pour le développement et l'exploitation de l'aéroport Dijon-Bourgogne, procédera à une présentation annuelle des comptes de la délégation devant les partenaires.

ARTICLE 6 : COMITE DE PILOTAGE DES PRESIDENTS

Une fois par semestre, les présidents des partenaires ou leurs représentants se réunissent à l'initiative de la Région afin de disposer des informations nécessaires au suivi de l'aéroport et

mutualiser ces informations qui seront reprises dans un compte rendu à destination de chacun des partenaires.

ARTICLE 7 : REVISION

7.1 En cas de modification des conditions d'exploitation ayant une incidence financière, les partenaires s'engagent à réviser, selon les quotités fixées à l'article 3 de la présente convention, leur financement afin de garantir la continuité du service public aéroportuaire.

Les conditions financières ainsi redéfinies seront jointes en annexe de la présente convention et feront l'objet d'une délibération de chacun des partenaires par leurs assemblées délibérantes.

7.2 En cas de bouleversement de l'économie générale de la convention de délégation de service public pour le développement et l'exploitation de l'aéroport de Dijon-Bourgogne et des conventions d'exploitation en délégation de service public de certaines lignes aériennes placées sous obligation de service public, les partenaires se réunissent pour trouver un nouvel accord financier.

7.3. En cas de fin anticipée des conventions ou de tout autre évènement susceptible d'entraîner leurs fins, les partenaires demeurent solidairement engagés pour financer le solde des opérations engagées au titre du présent protocole dans les conditions prévues à l'article 2 du présent protocole.

7.4. Afin de garantir le développement économique et social vital pour l'aéroport, les partenaires s'engagent à réviser leurs participations financières en fonction des opportunités d'évolution et de l'intérêt local du territoire.

ARTICLE 8 : SOLDE DES PARTICIPATIONS

En fin de convention, les partenaires soldent les participations en fonction des comptes de la délégation de service public pour le développement et l'exploitation de l'aéroport de Dijon-Bourgogne et disposent d'une année pour libérer les fonds à compter de la fin de cette convention.

Les partenaires s'engagent à financer les investissements lancés dans l'année qui suit la fin de la délégation de service public pour le développement et l'exploitation de l'aéroport de Dijon-Bourgogne.

ARTICLE 9 : DISPOSITIONS DIVERSES

Pour le financement des lignes aériennes placées sous obligation de service public décrites à l'article 2, un avenant à la présente convention viendra préciser les compensations de service public afférentes après leur placement sous OSP telles qu'elles résultent du règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 susvisé.

La présente convention abroge le Protocole de partenariat relatif au projet « Renaissance » du 11 septembre 2006 susvisé. Les sommes non consommées seront réaffectées au présent protocole.

Fait à Dijon en 4 exemplaires originaux, le

Pour la Région Bourgogne,
le Président du Conseil régional

Pour le Département de Côte d'Or,
le Président du Conseil général

François Patriat

Pour la Communauté
de l'agglomération dijonnaise,
le Président du Conseil communautaire

François Sauvadet

Pour la Chambre de commerce
et d'industrie de la Côte d'Or,
le Président

François Rebsamen

Patrick Laforêt