



EXTRAIT
DU
REGISTRE DES DELIBERATIONS
du Conseil de Communauté de l'Agglomération Dijonnaise

Séance du 18 Mai 2006

Membres présents :

Président : M. REBSAMEN

Secrétaires de séances : M. Stéphan CLAUDET et Mlle Badiaâ MASLOUHI

M. François REBSAMEN, M. Jean ESMONIN, M. Gilbert MENUT, M. Michel BACHELARD, M. Pierre PRIBETICH, M. Jean-Patrick MASSON, M. Michel ETIEVANT, M. Rémi DELATTE, Mme Colette POPARD, M. Michel JULIEN, M. Jacques FOUILLOT, M. Guy GILLOT, M. Didier MARTIN, M. Bernard RETY, M. Gérard LABORIER, M. Patrick SAUNIE, M. Jean-Claude DOUHAI, M. Gérard DUPIRE, M. Yves BERTELOOT, Mlle Badiaâ MASLOUHI, M. André GERVAIS, M. Paul LECHAPT, Mme Janine BESSIS, M. Pierre PETITJEAN, M. Bernard OBRIOT, M. Bernard BARBEY, M. Jean-Pierre GILLOT, Mme Claudette BLIGNY, Mme Jacqueline GARRET-RICHARD, Mme Anne-Claude DARCIAUX, M. Jean-Louis JOLY, M. Jean-Pierre DUBOIS, M. Alain MARCHAND, M. Jean-Paul HESSE, M. Claude PINON, M. Georges MAGLICA, Mme Sylviane FLAMENT, Mme Françoise MANSAT, M. Jacques PILLIEN, M. Jean-Pierre BOUHELIER, Mme Christiane COLOMBET, M. Jean PERRIN, Mme Christine MASSU, M. Jean-Pierre SOUMIER, Mme Marie-Christine DELEBARRE, M. Jean-Jacques BERNARD, M. Christian PARIS, Mme Françoise TENENBAUM, M. François NOWOTNY, M. Alain MILLOT, Mme Joëlle LEMOUZY, M. Hervé BRUYERE, M. Mohammed IZIMER, Mme Hélène ROY, M. Patrick MOREAU, M. Rémi DETANG, M. Paul ROIZOT, M. Jean-François DODET, M. Norbert CHEVIGNY, M. Philippe CARBONNEL, Mme Catherine HERVIEU, M. François-André ALLAERT, Mme Myriam BERNARD, Mme Christine DURNERIN, M. Philippe BELLEVILLE, Mme Lê Chinh AVENA, M. Nicolas BOURNY, M. Mohamed BEKHTAOUI, M. Stéphan CLAUDET.

Membres absents :

M. Jean-Marc NUDANT, M. François BRIOT, M. Gaston FOUCHERES, M. Patrick CHAPUIS pouvoir à M. Paul ROIZOT, M. Louis LAURENT pouvoir à M. André GERVAIS, M. Jean-François DESVIGNES pouvoir à M. Jean-Claude DOUHAI, M. Jacques DANIERE pouvoir à M. Pierre PRIBETICH, M. Lucien BRENOT pouvoir à M. Jean PERRIN, Mme Elisabeth BIOT pouvoir à M. Alain MILLOT, M. Jean-François GONDELLIER pouvoir à M. Gérard LABORIER, M. Patrick AUDARD pouvoir à M. Jean ESMONIN.

OBJET : DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET TIC - Aéroport Dijon-Bourgogne - Projet Renaissance - Protocole d'accord

Afin de relancer l'activité aérienne civile sur Dijon, une étude dénommée, « projet Renaissance » a été conduite sous l'autorité de la Région et de la CCI.

Conformément aux conclusions de ce rapport, des contacts opérationnels ont été entrepris avec les autorités civiles et militaires, en vue de la mise en œuvre du projet. Ils visent d'une part à préciser les modalités techniques et réglementaires de la réalisation des travaux d'infrastructure et, d'autre part, à envisager les conditions d'un transfert, au profit de la Région, du rôle d'autorité concédante exercé actuellement par l'Etat.

Les investissements à réaliser pour les travaux de piste, de balisage et d'adaptation des équipements au trafic civil, ainsi que pour les aménagements nécessaires à l'accueil des passagers, ont été chiffrés par le cabinet SOFREAVIA à environ 15,5 M€. Ces travaux devraient être réalisés dans les trois à quatre années à venir, avec un temps fort en 2007.

comparable, est estimé, d'ici 8 à 10 ans, à environ 250 / 300 000 passagers. Il devrait en principe connaître une montée en régime assez rapide, dès lors que les conditions techniques de réception des avions seront réunies, sous réserve de l'implantation d'une ou plusieurs compagnies low-cost.

L'activité envisagée devrait concerner à la fois l'aviation d'affaires, des charters, des lignes régulières intérieures sous OSP (obligation de service public) sur Bordeaux / Toulouse et Nantes/Rennes et des lignes internationales, principalement low-cost, vers la Grande-Bretagne, la Scandinavie et l'Allemagne / Benelux. Tout trafic fret est exclu. La mise à l'étude d'une liaison avec un hub international constitue un objectif pour les prochaines années.

Sur ces bases, les estimations en matière de besoin de financement pour l'exploitation et l'activité subventionnée de la plate-forme portent sur un total de 9 M€, pour les 10 années à venir :

4,7 M€ au titre du soutien au lancement de nouvelles lignes :

2,3 M€ pour les lignes sous OSP;

2,4 M€ au titre des actions marketing des compagnies low-cost pour lesquelles d'autres collectivités et chambres consulaires seront sollicitées.

4,3 M€ au titre du fonctionnement propre de la plate-forme.

Le déficit de l'activité de l'aéroport Dijon-Bourgogne, s'est élevé, pour 2005, à 900 K€, pour un trafic très réduit. La croissance de l'activité devra générer une meilleure couverture charges/recettes permettant de réduire ce déficit. Ainsi, dès la mise en route opérationnelle du projet Renaissance, la CCI, exploitante de la plate-forme, s'engage à réduire ce déficit en vue d'aboutir à un équilibre d'exploitation au bout de la huitième année. Tout dépassement du déficit prévu sera à la charge de la CCI.

La contribution au déficit d'exploitation sera prise en charge pour $\frac{1}{4}$ par les quatre partenaires, soit pour la Communauté de l'Agglomération dijonnaise une clé qui passe de 36,7 % à 25 %.

La perspective de mise en œuvre de ce projet nécessite toutefois un accord préalable, notamment financier, des différentes institutions partenaires.

La Région a adressé au Grand Dijon la proposition de protocole de partenariat financier entre le Conseil régional de Bourgogne, le Conseil Général de la Côte d'Or, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Dijon et la Communauté de l'Agglomération dijonnaise.

Le Conseil régional s'est prononcé favorablement le 24 mars 2006 et la CCI de Dijon le 27 mars 2006.

Vu l'avis du Bureau et de la Commission,

LE CONSEIL

Après en avoir délibéré,

DECIDE

- **D'approuver** le projet de protocole quadripartite annexé, intervenant entre le Conseil Régional de Bourgogne, le Conseil général de Côte d'Or, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Dijon et la Communauté de l'Agglomération dijonnaise ;

- **D'autoriser** le Président à signer tout acte nécessaire à sa mise en oeuvre.

Pour extrait conforme
Le Président

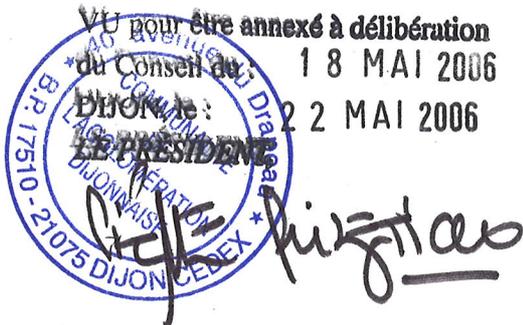


Publié le **22 MAI 2006**
Déposé en Préfecture le

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :

23 MAI 2006





PROJET « RENAISSANCE »

PROTOCOLE DE PARTENARIAT

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :
23 MAI 2006

ENTRE



LE CONSEIL REGIONAL DE BOURGOGNE

LE CONSEIL GENERAL DE LA COTE D'OR

LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION
DIJONNAISE

et

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE DE DIJON

Objet : protocole de partenariat pour la réalisation du projet « Renaissance » entre :

Le Conseil Régional de Bourgogne,
Le Conseil Général de la Côte d'Or,
La Communauté d'Agglomération Dijonnaise,
La Chambre de Commerce et d'Industrie de Dijon

Ci-après dénommés les partenaires
Il a été convenu ce qui suit :

Préambule

Le **Projet Renaissance** a été préparé par les partenaires pour atteindre les objectifs suivants :

- Développer le trafic civil par l'ouverture de lignes régulières (Low-Cost et OSP) et par l'accroissement des activités de Charters et d'aviation d'affaires.
- Favoriser le maintien à terme de la Base Aérienne 102 grâce à la complémentarité technique, économique et sociale des activités civiles et militaires.

Les partenaires conduiront la réalisation de ce projet avec un souci constant de protection de l'environnement.

Article 1

Pour permettre le développement du Projet « Renaissance », le Conseil régional de Bourgogne, avec l'assentiment de ses trois partenaires, acceptera d'assumer, dans des conditions de négociation avec l'état restant à déterminer, le rôle d'autorité concédante de la zone civile de l'aérodrome de Dijon-Longvic, la CCI de DIJON assurant, en l'état, l'exploitation de la plate-forme civile.

Article 2

Les objectifs de développement de l'activité civile de l'aéroport Dijon Bourgogne sont les suivants :

- Ouverture de plusieurs lignes low-cost, en priorité avec Londres
- Développement de l'activité Charters « entrants » et « sortants »
- Développement de l'aviation d'affaires et privée
- Ouverture d'une ou deux lignes sous OSP (obligation de service public) en priorité vers Toulouse, Bordeaux, Nantes et/ou Rennes.

Les objectifs de trafic passagers commerciaux sont les suivants :

Année	N+2	N+4	N+7
Trafic passagers (en milliers)	150	190	250
Nombre de mouvements induits (sur la base d'un taux de remplissage de 70 %)	2 200	2 300	2 600

L'année N de référence est l'année de réalisation des travaux principaux permettant de recevoir des avions de plus de 60 tonnes au début de l'année n+1.

Article 3

Les investissements à réaliser sont évalués à 15,5 M€, composés comme suit :

AEROPORT DIJON-BOURGOGNE
BUDGETS PREVISIONNELS D'INVESTISSEMENT
(K€ HT valeur 2006)

← AERONAUTIQUE					← AUTRES			
Année	Piste et Taxiways	Assainissement	Balisage	Aides à l'atterrissage	Aérogare	Hangar	Parking civil	Total
N	5 630	860	340	1 350	300		120	8 600
N+1								0
N+2					110			110
N+3								0
N+4	1 640				2 680	560	320	5 200
N+5							1 630	1 630
TOTAUX	7 270	860	340	1 350	3 090	560	2 070	15 540

Les valeurs du tableau ont été établies de la façon suivante (maîtrise d'œuvre comprise) :
Pistes et taxiways : coûts étude SOFREAVIA (valeur 2004) * indice TP 01 juin 2005/indice TP01 juin 2003.

Assainissement, balisage, aides atterrissage aérogare (réhabilitation) : coûts étude SOFREAVIA (valeur 2005) * indice TP01 juin 2005/indice TP 01 juin 2004.

Aérogare et hangar : coûts étude IENAIR (valeur 2003) * indice BT 01 juin 2005/indice BT01 juin 2002.

L'ordonnement des investissements prévus pour les années N+2 à N+5 sera déclenché en fonction de la montée du trafic de l'aéroport et des besoins correspondants.

Article 4

Le soutien financier nécessaire pour développer de nouvelles lignes low-cost est évalué à 2,4 M€ et celui nécessaire au développement de lignes sous OSP est évalué à 2,3 M€. La composition de ces deux montants est donnée dans le tableau suivant :

AEROPORT DIJON-BOURGOGNE BUDGETS DE SOUTIEN AU LANCEMENT DE NOUVELLES LIGNES (en K€)

Années	Low cost Londres	Low cost sud GB	Low cost Allem. Bénél.	Low cost Scand.	Total Low cost	Lignes sous OSP	Total
N+1		63			63		63
N+2	495	63			558	1 000	1 558
N+3	495	63	225		783	750	1 533
N+4	540		225		765	550	1 315
N+5			225		225		225
TOTAUX	1 530	189	675	0	2 394	2 300	4 694

Article 5

Le compte d'exploitation prévisionnel de la zone civile de l'aéroport (hors frais de soutien au lancement de nouvelles lignes, objet de l'Article 4) est le suivant (en K€) :

Année	Produits	Charges	Résultat
N	478	1378	- 900
N+1	1100	1900	- 800
N+2	1980	2680	- 700
N+3	2400	3000	- 600
N+4	2525	3025	- 500
N+5	2675	3075	- 400
N+6	2920	3220	- 300
N+7	3430	3530	- 100
N+8	3600	3600	0
N+9	3690	3640	50

Le déficit cumulé sur les 8 premières années est évalué à 4,3 M€. La contribution financière des institutions publiques partenaires nécessaire pour permettre au futur exploitant d'équilibrer son compte d'exploitation sur les dix premières années de la mise en œuvre du projet, sera calculée en fonction des perspectives de recettes sur 10 ans.

Le montant annuel de cette contribution est égal au déficit prévisionnel d'exploitation tel que précisé au tableau ci-dessus. Elle est donc de 900 K€ en année N (l'année N est l'année de réalisation des principaux travaux) et diminue chaque année pour atteindre 500 K€ l'année N+4 et 100 K€ l'année N+7. Ces montants constituent un maximum garanti en € courant, sous réserve des dispositions de l'article 10. Ils seront mobilisés annuellement en fonction du déficit réel, dans la limite des engagements cumulés des années précédentes et de l'année en cours.

Article 6

Le financement des investissements décrits à l'Article 3 ci-dessus, sera assuré à parts égales par le Conseil régional de Bourgogne, le Conseil Général de la Côte-d'Or et la Communauté d'Agglomération Dijonnaise.

Le financement des autres investissements à réaliser dans le cadre du projet sera assuré par l'exploitant.

Le financement du soutien au développement de nouvelles lignes aériennes low-cost et celui de lignes sous OSP sera assuré à parts égales par les quatre partenaires.

Ces partenaires chercheront à obtenir des contributions financières complémentaires auprès d'autres entités publiques, ou privées pour le financement des lignes low-cost. Ces contributions complémentaires permettront de réduire la part des partenaires ayant participé à leur obtention.

La contribution financière nécessaire pour équilibrer le compte d'exploitation prévisionnel du projet, sera versée à parts égales par chacun des quatre partenaires.

Article 7

Les modalités techniques de versement des contributions publiques en faveur de la mise en œuvre du projet Renaissance seront définies, sur la base des engagements pris dans la présente convention, en fonction du calendrier de réalisation du projet.

Le planning prévisionnel des paiements annuels de chaque partenaire est le suivant :

Pour les Investissements :

INVESTISSEMENTS				
	TOTAL	CRB	CG	GD
N	8 600,00	2 866,67	2 866,67	2 866,67
N+1	0,00	0,00	0,00	0,00
N+2	110,00	36,67	36,67	36,67
N+3	0,00	0,00	0,00	0,00
N+4	5 200,00	1 733,33	1 733,33	1 733,33
N+5	1 630,00	543,33	543,33	543,33
N+6	0,00	0,00	0,00	0,00
N+7	0,00	0,00	0,00	0,00
N+8	0,00	0,00	0,00	0,00
N+9	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL	15 540,00	5 180,00	5 180,00	5 180,00

Pour le soutien aux lignes low-cost et OSP :

LOW COST ET OSP					
	TOTAL	CRB	CG	GD	CCI
N	63,00	15,75	15,75	15,75	15,75
N+1	1 558,00	389,50	389,50	389,50	389,50
N+2	1 533,00	383,25	383,25	383,25	383,25
N+3	1 315,00	328,75	328,75	328,75	328,75
N+4	225,00	56,25	56,25	56,25	56,25
N+5	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N+6	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N+7	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N+8	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N+9	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL	4 694,00	1 173,50	1 173,50	1 173,50	1 173,50

Pour la contribution financière à l'équilibre du compte d'exploitation du projet :

EXPLOITATION					
	TOTAL	CRB	CG	GD	CCI
N	900,00	225,00	225,00	225,00	225,00
N+1	800,00	200,00	200,00	200,00	200,00
N+2	700,00	175,00	175,00	175,00	175,00
N+3	600,00	150,00	150,00	150,00	150,00
N+4	500,00	125,00	125,00	125,00	125,00
N+5	400,00	100,00	100,00	100,00	100,00
N+6	300,00	75,00	75,00	75,00	75,00
N+7	100,00	25,00	25,00	25,00	25,00
N+8	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
N+9	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL	4 300,00	1 075,00	1 075,00	1 075,00	1 075,00

Les appels de fonds seront évalués et décidés par le comité de suivi, tel que défini à l'article 9 ci-après, pour faire face aux échéances de paiements des investissements (études et travaux), des soutiens aux développements des lignes low-cost et aux lignes sous OSP tels qu'ils auront été engagés sur proposition du comité de suivi et aux déficits prévisionnels d'exploitation tels que décrits à l'Article 6 ci-dessus.

Ces paiements seront versés directement par chaque partenaire à l'exploitant. Ce dernier devra adresser au plus tard le 31 mars de l'année n+1 les justificatifs nécessaires permettant de valider l'effectivité du montant du déficit compensé. La nature de ces justificatifs sera précisée dans le cadre d'une convention spécifique précisant les modalités de paiement.

Article 8

Les partenaires ne sont pas engagés financièrement au-delà de la dixième année ni au-delà des montants inscrits à l'article 7, sauf en cas d'application de l'article 10 ci-après.

Article 9

Dans le courant de l'année 2006, les partenaires devront mettre en place un comité de suivi de 8 membres, à raison de deux membres par partenaire. Ce comité de suivi a pour objet :

- de prendre connaissance des comptes-rendus périodiques du directeur de l'aéroport sur l'état d'avancement de la réalisation du projet « Renaissance », en particulier : les études et travaux, le développement du trafic, les mesures prises pour la préservation de l'environnement.
- De s'assurer du respect des dispositions de la présente convention de Partenariat
- De proposer les éventuels avenants à cette convention
- D'examiner les perspectives de développement de l'aéroport dans le respect de son environnement.
- D'établir le planning de versement des contributions de chaque partenaire.

Ce comité de suivi fera, à l'année N+4 un examen approfondi des comptes de l'exploitant, de ses résultats commerciaux et de ses perspectives financières afin de prendre, d'un commun accord, les mesures de redressement nécessaires en cas d'écarts significatifs par rapport au plan financier de la présente convention.

Article 10

Dans le cas d'événements relevant de l'imprévisibilité, de cas de force majeure, de modifications législatives ou réglementaires hors des possibilités de contrôle de l'exploitant et de nature à entraîner des modifications significatives de l'économie du projet, l'ensemble des partenaires prend d'un commun accord les dispositions compensatoires permettant à l'exploitant de revenir à l'équilibre financier initialement prévu.

Article 11

En dehors des actions de promotion et de communication commerciale de l'aéroport, les actions de communication institutionnelles engagées séparément ou conjointement par les partenaires au sujet de la présente convention de partenariat ainsi qu'au sujet du déroulement du projet « Renaissance » devront respecter, entre eux, le principe d'égalité de positionnement de ces actions de communication.