

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DU JURA	
Type : DM1	Réf : 10151
Service : SCAP - PILOTAGE CONTRÔLE DE GESTION	
Commission : Commission toutes commissions réunies	
Rapporteur : Gérôme FASSET	
DÉLIBÉRATION N° CD_2024_028 du 28/06/2024	

INFRASTRUCTURE AÉROPORTUAIRE - AÉROPORT DOLE JURA - PARTENARIAT TRANSDÉPARTEMENTAL

Bases juridiques :

- *Vu les articles L.1411-4, L.1411-5 et L.5111-1-1 du Code Général des Collectivités Territoriales,*
- *Vu la délibération n° CP_2018_259 du 15 octobre 2018,*
- *Vu la délibération n° CD_2019_037 du 5 juillet 2019.*

Dispositif :

Collaboration transdépartementale.

Courant 2007, après avoir constaté et regretté l'absence de candidature de la Région Franche-Comté lors du transfert de propriété opéré par l'État, le Département du Jura est devenu propriétaire de l'aéroport de Dole-Tavaux, aujourd'hui désigné sous son nom commercial de Dole-Jura.

A ce titre, la collectivité jurassienne est donc l'autorité responsable du service public aéroportuaire, ce qui requiert d'assumer la responsabilité de l'exploitation, de l'aménagement, de l'entretien et du développement de la plateforme de 224 hectares.

Une concession de service public, confiée à la Société EDEIS, pour une durée de 8 ans (à compter du 1^{er} janvier 2020 jusqu'au 31 décembre 2027) permet au Département de remplir toutes ses obligations en la matière.

L'ensemble des infrastructures, équipements et services proposés fait aujourd'hui de l'aéroport Dole-Jura, un équipement dimensionnant et structurant pour le territoire de Bourgogne Franche-Comté, constituant ainsi la principale porte d'entrée et de sortie de la Région par voie aérienne.

Courant 2012, le Département du Jura a en effet souhaité insuffler une stratégie de développement nouvelle, visant à opérer des vols commerciaux réguliers. Si au moment du transfert de propriété de l'État vers le Département le trafic moyen était de l'ordre de 4 000 passagers annuels, l'arrivée des vols réguliers a permis à la structure de renforcer son activité et de rapidement atteindre la barre des 100 000 passagers (avec un pic d'activité à 137 000 passagers en 2015).

Ainsi, de 2012 à 2016, l'aéroport a opéré à destination de l'international *via* Porto, Marrakech, Lisbonne, Barcelone, Tunis, Casablanca, Palma, Rome, Istanbul, Venise, Londres, tout en proposant également des liaisons nationales sur Nice, Bastia, Bordeaux ou encore Toulouse.

Malgré ce dynamisme, l'intérêt des Bourguignons et l'affirmation au fil des années de la vocation régionale de la plateforme (à mi-chemin entre Dijon et Besançon, les deux capitales régionales), le Département du Jura n'a pu que constater le peu d'intérêt porté par la Région Bourgogne Franche-Comté pour cet outil.

A compter de 2017, demeurant toujours seul à la manœuvre, le Département du Jura a donc adapté sa programmation tout en continuant à engager des moyens financiers, humains et techniques significatifs pour que l'outil puisse opérer sa mutation. Il s'agissait d'une part de continuer à répondre aux besoins des usagers et, d'autre part, se conformer aux exigences de la certification européenne permettant le maintien des activités commerciales au delà du seuil limitatif fixé à 10 000 passagers par an.

Sans cette implication et la mobilisation des fonds requis (fonds provenant très majoritairement du seul département jurassien), la Région Bourgogne Franche-Comté serait aujourd'hui la seule région de France à ne pas être en mesure d'accueillir des vols commerciaux réguliers sur son propre sol.

Au delà de cet aspect commercial, sans Dole-Jura, le territoire régional serait également privé du dernier aéroport doté des outils d'aide à l'atterrissage permettant l'accueil des aéronefs et de leurs passagers dans des conditions météorologiques

dégradées. Au fil des années, que ce soit pour des vols militaires, sanitaires, affaires ou autres, la plateforme doloise s'est affirmée comme la plateforme de déroutement des aéroports voisins dépourvus de tels outils.

Lors du renouvellement de la concession de service public en 2020, c'est encore cette orientation qui a prévalu, à savoir maintenir l'outil en condition opérationnelle (mise aux normes de la rampe d'approche, du balisage piste, extension des locaux du SNA), répondre aux exigences de la certification, assumer un programme permettant de drainer environ 110 000 passagers par an, tout en veillant à améliorer la qualité de l'accueil (extension du hall d'embarquement, relocalisation de l'espace bar, création de sanitaires...) et à rationaliser les coûts assumés par le contribuable jurassien (parking payant).

Aujourd'hui, l'aéroport est donc ouvert à la circulation aérienne publique, est placé sur la liste des Points de Passage Frontalier (PPF), dispose de la capacité à accueillir directement des vols extra-Schengen, est doté d'un niveau 7 de protection incendie, bénéficie d'un contrôle aérien assuré par des agents de l'État (Service de la Navigation Aérienne – SNA), et a vu ses exploitants successifs obtenir et conserver les certificats de sécurité aéroportuaire permettant le maintien des activités commerciales, tout en atteignant les objectifs assignés (y compris en termes de fréquentation, puisque l'activité 2023, au regard du programme de vol, fait état d'une activité record de 125 000 passagers).

Malgré ce constat, récemment encore, tout en confirmant la nécessité du maintien d'un maillage aéroportuaire fin sur le territoire régional afin de répondre aux besoins d'intérêt général et économique, et tout en affirmant que les plateformes régionales demeurent dépendantes de contributions publiques, la collectivité régionale continue d'éluder les apports et retombées de la plateforme doloise, allant jusqu'à affirmer mettre fin à tout financement de cette dernière.

Pourtant, qualifié d'isolé, car largement situé à plus de 100 km ou à plus d'une heure de route de toute plateforme avec laquelle elle pourrait être en concurrence (Lyon, Bâle-Mulhouse, Genève), l'aéroport Dole-Jura a naturellement toute sa place dans ce maillage régional.

Au même titre que Besançon-Vèze, Dijon-Longvic, Auxerre-Branches, Montbéliard-Courcelles, Nevers-Fourchambault, etc..., Dole-Jura est un aéroport multi-activités et c'est en sus que viennent se greffer une activité commerciale régulière et la capacité à répondre à des exigences sécuritaires.

Ainsi, au même titre que les autres aéroports régionaux, Dole-Jura est un vecteur de flux, de notoriété, d'attractivité.

Son existence comme principale porte d'entrée aérienne du territoire Bourgui-comtois est une réalité, et il en est de même de sa vocation régionale qui n'est plus à démontrer (plus de 60 % des utilisateurs sont domiciliés dans les départements de Côte-d'Or, du Doubs et de Saône-et-Loire, les Jurassiens représentant, quant à eux, 13 % des utilisateurs).

Le simple examen visuel du maillage aéroportuaire français met en exergue le caractère isolé de la la plateforme doloise par rapport aux autres aéroports commerciaux du territoire national et son implantation à équidistance des agglomérations que sont Dijon, Besançon, Chalon-sur-Saône, explique les constats effectués plus avant.



C'est au regard de ce contexte et en référence à des considérations de vitalité et d'attractivité territoriale relevant de l'exercice de leurs compétences respectives (tourisme, économie, emploi, aménagement du territoire, qualité de vie, cohésion sociale, inclusion, accessibilité, connectivité, sécurité) que, le 8 mars dernier, plusieurs collectivités Bourgui-comtoises ont annoncé leur volonté de collaborer au devenir de l'aéroport Dole-Jura, outil doté d'équipements uniques pour le territoire.

C'est ainsi que les Départements du Jura, de Côte-d'Or, de Saône-et-Loire, que Dijon Métropole et l'Agglomération du Grand Dole ont identifié plusieurs axes prioritaires sur lesquels ils souhaitent asseoir une collaboration :

- favoriser la connectivité régionale, nationale et internationale et faciliter la mobilité des populations,
- soutenir le stimulus économique, touristique,
- agir en faveur de l'aménagement du territoire, de l'emploi, de l'insertion, de l'inclusion, de la cohésion sociale et de la sécurité des personnes et des biens,
- travailler en ce sens, à la préfiguration d'une future structure de portage commun de la plateforme.

Pour la période 2024/2027, c'est-à-dire jusqu'à échéance de la concession de service public en cours, et afin de préparer l'avenir et assurer la pérennité du partenariat naissant, un Comité d'orientation sera constitué. Celui-ci sera composé à parité d'élus représentant chacun des partenaires et sera chargé de fournir des directives, de formuler des recommandations et orientations stratégiques.

Le Comité d'orientation se verra secondé par un Comité technique qui veillera au respect des plannings, procédures et plans d'actions qui conduiront, à terme, à la constitution d'une structure de portage commune de la plateforme.

Dans l'attente de la création de cette structure et de l'échéance de la délégation de service public liant le Département du Jura, les parties ont convenu que le volet financier du partenariat ne porterait que sur les flux de fonctionnement découlant de la mise en œuvre du scénario dit « au fil de l'eau » (scénario dont le programme de vol conduit à un trafic passagers de l'ordre de 110 000 pax).

Pour les 4 années à venir, les partenaires ont fait le choix de retenir des participations financières fixes, calibrées au regard de l'origine départementale des utilisateurs ou d'une volonté de soutenir la plateforme en vue de son développement futur. Les quotes-parts des collectivités seront définitivement arrêtées à l'issue des délibérations des différentes Assemblées compétentes.

Dans les grandes masses, en année pleine, le volet financier de ce nouveau partenariat générera un volume de participation de l'ordre de 900 000 à 1 000 000 € étant rappelé que, le Département du Jura, en tant que propriétaire, continuera toutefois à assumer l'intégralité des charges d'investissement.

Le Conseil départemental :

- prend acte des axes prioritaires et de la volonté de constitution d'une structure de portage commune de la plateforme,
- approuve les termes de la convention cadre,
- autorise le Président à signer la convention cadre ainsi que ses éventuels avenants.

POINT FINANCIER					
	<u>Montant global du rapport</u> (ANNEE n)	Pour MEMOIRE, rappel des crédits <u>DEJA VOTES</u> (à périmètre constant)			
		ANNEE n - 1 (à remplir à l'étape BP)		ANNEE n (à remplir aux étapes DM1 et DM2)	
		BP	DM1 et/ou DM2	BP	DM 1
AP					
Crédit de paiement - Investissement : - Fonctionnement :					
Recette - Investissement : - Fonctionnement :					

Délibération n° CD_2024_028 du vendredi 28 juin 2024	
Votée à l'unanimité	Ne prend (nent) pas part au vote : Florence MAUPOIL
Président	Gérôme FASSETNET :



AÉROPORT DOLE-JURA

CONVENTION CADRE DE PARTENARIAT

PÉRIODE 2024 / 2027

ENTRE d'une part :

Le Département du Jura, sis 17 rue Rouget de Lisle à Lons-le-Saunier, **représenté par Monsieur Jérôme FASSET**, **Président du Conseil départemental**, ci-après désigné par les termes « le Département du Jura » ou « le bénéficiaire ».

ET d'autre part :

Le Département de Côte-d'Or, sis 53 rue de la Préfecture à Dijon, **représenté par Monsieur François SAUVADET**, **Président du Conseil départemental**, ci-après désigné par les termes « le Département de Côte-d'Or ».

Le Département de Saône-et-Loire, sis rue des Lingendes à Mâcon, **représenté par Monsieur André ACCARY**, **Président du Conseil départemental**, ci-après désigné par les termes « le Département de Saône-et-Loire ».

La Métropole de Dijon, sise 40 avenue du Drapeau à Dijon, **représentée par Monsieur François REBSAMEN**, **Président du Conseil métropolitain**, ci-après désigné par les termes « Dijon Métropole ».

La Communauté d'Agglomération du Grand Dole, sise place de l'Europe à Dole, **représentée par Monsieur Jean-Pascal FICHÈRE**, **Président du Conseil d'agglomération du Grand Dole**, ci-après désigné par les termes « Communauté d'Agglomération du Grand Dole ou Grand Dole ».

SOMMAIRE

Article 1 : Objet de la convention cadre de partenariat

Article 2 : Axes prioritaires de partenariat

Article 3 : Pilotage du partenariat

3.1 – Comité d'orientation

3.2 – Comité technique

Article 4 : Engagements financiers des partenaires

4.1 – Détermination de l'assiette des participations

4.2 – Montants des participations

Article 5 : Versement des participations

5.1 – Appels de fonds

5.2 – Versement des participations

5.3 – Non versement des participations

Article 6 : Vers une future structure de portage commune de la plateforme

Article 7 : Engagements du bénéficiaire, information et contrôle

7.1 – Réalisation du projet

7.2 - Information et contrôle

Article 8 : Entrée en vigueur et durée de la convention

Article 9 : Résiliation

Article 10 : Règlement amiable

Article 11 : Attribution de la juridiction

Article 12 : Dispositions diverses

PRÉAMBULE

Courant 2007, le Département du Jura s'est vu transférer la propriété de l'aéroport de Dole-Tavaux, aujourd'hui désigné par sa dénomination commerciale « Aéroport Dole-Jura », par arrêté du 2 mars 2007 portant transfert des aérodromes civils appartenant à l'Etat vers les collectivités territoriales.

C'est au travers de cet arrêté, et après que le Président du Conseil régional de l'époque cit indiqué au Préfet du Jura que la Région n'était pas candidate au transfert, que le Département du Jura s'est vu substituer à l'Etat dans ses droits et obligations à l'égard des tiers.

Afin d'assumer ses nouvelles obligations, le Département du Jura a alors choisi de recourir à une gestion déléguée du service, motivé en cela par des considérations de technicité et de souplesse de gestion.

Après avoir confié la responsabilité de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport au groupement constitué entre la Chambre de Commerce et d'Industrie du Jura et la Société KEOLIS AIRPORT jusqu'en 2019, la Collectivité départementale jurassienne a fait le choix de renouveler ce mode de gestion pour la période 2020 / 2027.

Afin d'assurer la continuité du service public, c'est donc la Société Edeis Concessions qui assure aujourd'hui ladite exploitation, dans la cadre d'une délégation de service public conclue pour une durée de 8 ans qui arrivera à échéance au 31 décembre 2027.

C'est ainsi, que le Département du Jura s'est mobilisé au fil des années en faveur de la mobilité des personnes en Région Bourgogne - Franche-Comté et que l'aéroport Dole-Jura, seule plateforme du territoire régional à être certifiée et habilitée à accueillir des vols commerciaux réguliers, est devenu un équipement dimensionnant à même de jouer un rôle central en matière d'aménagement du territoire et de développement économique.

Idéalement situé à mi-chemin entre les deux capitales régionales, Dijon et Besançon, qualifiée d'isolée, car largement située à plus de 100 km ou à plus d'une heure de route de toute plateforme avec laquelle elle pourrait être en concurrence (Lyon, Bâle-Mulhouse, Genève), la plateforme jurassienne, principale porte d'entrée et de sortie de la Région Bourgogne - Franche-Comté par voie aérienne, voit sa zone de chalandise s'étendre de la Nièvre à la Suisse en passant par la Côte-d'Or, la Saône-et-Loire et le Doubs.

L'origine des passagers atteste de ce constat :

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Côte-d'Or	27 %	25 %	30 %	28 %	30 %	31 %	37 %	33 %
Doubs	20 %	20 %	19 %	21 %	19 %	24 %	18 %	22 %
Jura	12 %	10 %	13 %	10 %	13 %	11 %	11 %	13 %
Saône-et-Loire	7 %	5 %	9 %	7 %	9 %	9 %	7 %	9 %
Haute-Saône	6 %	5 %	5 %	6 %	5 %	5 %	4 %	5 %
Autres départements et pays	28 %	35 %	24 %	28 %	24 %	13 %	20 %	18 %

C'est dans ce cadre et en référence à des considérations d'attractivité territoriale, visant à attirer et retenir personnes, entreprises, investissements, ressources, via l'exercice de leurs compétences respectives (tourisme, économie, emploi, aménagement du territoire, qualité de vie, cohésion sociale, inclusion, accessibilité, connectivité...), que les partenaires institutionnels, ci-dessus, ont souhaité collaborer au devenir de l'aéroport Dole-Jura, outil essentiel pour la vitalité du territoire Bourgogne-Comtois.

Cette volonté commune, affirmée par chacune des parties, vise à assurer la pérennité d'un outil doté d'équipements uniques pour le territoire.

L'aéroport est ainsi ouvert à la circulation aérienne publique et est placé sur la liste des Points de Passage Frontalier (PPF). Ainsi, il dispose de la capacité d'accueillir directement des vols internationaux extra-Schengen.

Il propose un niveau 5 permanent de protection incendie pendant les horaires d'ouverture du service de contrôle aérien et pouvant être porté au niveau 7 sur préavis pour l'accueil des vols commerciaux. Ce niveau de protection incendie permet ainsi d'accueillir les principaux appareils moyen-courriers utilisés par les compagnies aériennes comme les Airbus A-320-200 ou Boeing-B-737-800, mais aussi des appareils de capacité supérieure comme l'Airbus A-321 ou le Boeing B-757.

Le contrôle aérien est assuré par des agents de l'Etat (Service de la Navigation Aérienne) et, en complément, par des agents AFIS (Aérodrome Flight Information Service) relevant du personnel du délégataire. La présence de contrôleurs aériens d'Etat est un réel atout pour la plateforme puisqu'elle permet notamment l'accueil de compagnies aériennes dont la réglementation nationale interdit les mouvements sur des aéroports contrôlés par des seuls agents AFIS.

Enfin, l'exploitant dispose du certificat de sécurité aéroportuaire européen permettant le maintien des activités commerciales au-delà du seuil limitatif fixé à 10 000 passagers par an.

L'ensemble des infrastructures, équipements et services proposés sur l'aéroport Dole-Jura en fait donc un équipement dimensionnant et structurant pour le territoire de la Bourgogne - Franche-Comté.

Le simple examen visuel du maillage aéroportuaire français met d'ailleurs en exergue le caractère isolé de la plateforme doloise par rapport aux autres aéroports commerciaux du territoire national.



C'est en ce sens, que les parties à la présente considèrent la plateforme comme indispensable au désenclavement et à l'attractivité économique et touristique d'un territoire doté de nombreux atouts de par son patrimoine culturel et historique (centres historiques, châteaux, musées...), sa gastronomie (vins prestigieux, fromages réputés...), ses paysages divers et son industrie variée.

CECI EXPOSÉ, IL A ÉTÉ CONVENU CE QUI SUIT :

Article 1 : Objet de la convention cadre de partenariat

La présente convention de partenariat (ci-après « la Convention » ou « le Partenariat ») a pour objet de définir le cadre ainsi que les modalités des engagements réciproques des parties, conformément aux axes prioritaires définis article 2, ci-dessous.

Il s'agit également de se doter d'un outil et d'une organisation visant à faciliter les échanges entre les parties, tout en favorisant l'adhésion éventuelle de nouveaux partenaires.

En ce sens, lors de sa mise en œuvre, le Comité d'orientation, composé à parité d'élus représentants chacun des partenaires, sera à même de formuler des recommandations et des orientations stratégiques nouvelles, de sorte à pouvoir, au besoin, tenir compte d'aléas ou d'opportunités qui présenteraient un intérêt partagé.

Les parties garderont, par ailleurs, toute faculté pour participer, ou non, au développement d'actions partenariales complémentaires (lignes nouvelles ou autres...),

L'outil vise à conférer souplesse, tout à apportant un socle de garanties à chacun.

Article 2 : Axes prioritaires de partenariat

Les parties ont pour objectif d'assurer la pérennité de la seule plateforme aéroportuaire Bourgui-Comtoise disposant du certificat de sécurité aéroportuaire européen, permettant le maintien d'activités commerciales au-delà du seuil limitatif fixé à 10 000 passagers par an, et ont identifié plusieurs axes prioritaires sur lesquels elles souhaitent asseoir leur partenariat :

- Favoriser la connectivité régionale, nationale et internationale et faciliter la mobilité des populations,
- Soutenir le stimulus économique, touristique,
- Agir en faveur de l'aménagement du territoire, de l'emploi, de l'inclusion, de la cohésion sociale et de la sécurité des personnes et des biens (vols sanitaires, positionnement stratégique dans la lutte contre les incendies de forêt notamment),
- Travailler, en ce sens, à la préfiguration d'une future structure de portage commune de la plateforme.

Article 3 : Pilotage du partenariat

3.1 – Comité d'orientation

Afin d'assurer la pérennité du partenariat, un Comité d'orientation, composé à parité d'élus représentants chacun des partenaires, chargé de fournir des directives, de formuler des recommandations et des orientations stratégiques, sera constitué.

Les décisions du Comité d'orientation seront prises à l'unanimité.

Ce Comité d'orientation se réunira au minimum une fois par an.

3.2 – Comité technique

Le Comité d'orientation se verra secondé par un Comité technique, composé des techniciens des collectivités, auxquels viendront s'adjoindre, au besoin, toutes personnes ayant compétence sur l'un des sujets à l'ordre du jour des séances.

Ce Comité technique se réunira au minimum trois fois par an.

Le Comité technique devra assurer la coordination des actions contribuant à la satisfaction de l'objectif et des axes prioritaires de l'article 2 :

- Veiller au respect des plannings, procédures et plans d'actions,
- Veiller à diligenter les ajustements requis pour surmonter les obstacles et les problèmes rencontrés,
- Fournir une expertise (externalisée ou non),
- Coordonner les initiatives et faciliter la communication entre les parties prenantes en partageant les informations et en favorisant le dialogue,
- Veiller à diligenter les actions et les ajustements nécessaires en fonction des informations recueillies et des discussions tenues au sein du Comité d'orientation

Article 4 : Engagements financiers des partenaires

Les Départements du Jura, de Côte-d'Or, de Saône-et-Loire, Dijon Métropole et le Grand Dole, sous réserve de la mise en œuvre des dispositions visées à l'article 5.2 des présentes, s'engagent à contribuer financièrement, au fonctionnement de l'aéroport de Dole-Jura pour la période 2024 / 2027.

4.1 – Détermination de l'assiette des participations

L'assiette des participations réciproques des partenaires est constituée des seules dépenses de fonctionnement, restant à charge du Département du Jura, pour l'exécution du scénario dit « au fil de l'eau » du contrat de Délégation de Service Public évoqué en préambule.

Il est convenu que les dépenses d'investissement demeureront intégralement à charge et sous la responsabilité du Département du Jura.

Il est précisé :

- qu'un partenaire souhaitant initier de nouvelles lignes, sans modification substantielle du scénario dit « au fil de l'eau », sera susceptible de le faire à sa seule charge. Le Département du Jura, de par son statut de délégant, sollicitera alors les fonds requis directement auprès du ou des l'intéressés et ce, dès l'exercice N.

4.2 – Montants des participations

Sous réserves de dispositions contraires qui pourront prendre la forme d'avenants, les participations des Départements de Côte-d'Or, de Saône-et-Loire, de Dijon Métropole et du Grand Dole sont fixes et arrêtées pour les 4 années à venir.

Au regard des dispositions du scénario dit « au fil de l'eau » du contrat de Délégation de Service Public visant à assurer une activité de l'ordre de 110 000 passagers, des données moyennes rétrospectives et prospectives, les participations annuelles des collectivités sont arrêtées comme suit :

Pour les Départements, au titre du fonctionnement d'ensemble de la plateforme et de son développement :

- Département de Côte-d'Or : xxx xxx €,
- Département de Saône-et-Loire : xxx xxx €,

Pour les Agglomérations, au titre du maintien opérationnel de l'outil et de son développement :

- Dijon Métropole : xxx xxx €,
- Communauté d'Agglomération du Grand Dole : xxx xxx €,

Il est convenu :

- que compte tenu de l'entrée en vigueur de la présente au 1^{er} juillet 2024, les participations 2024 des Départements de Côte-d'Or, de Saône-et-Loire et de Dijon Métropole seront réduites de moitié.

Article 5 : Versement des participations

5.1 – Appels de fonds

Les versements des participations prévus à l'article 4.2 de la présente seront effectués de la façon suivante pour chacun des partenaires :

- en un seul versement,
- au travers d'appels de fonds diligentés au cours du 1^{er} semestre de l'année N.

5.2 – Versement des participations

Le versement des participations visées à l'article 4.2 précité sera subordonné :

- au respect des dispositions du scénario dit « au fil de l'eau » du contrat de Délégation de Service Public évoqué en préambule,
- au respect du programme de vol négocié pour l'année,
- au respect des engagements visés à l'article 4.

5.3 – Non versement des participations

Les partenaires se réservent le droit de ne pas verser les participations au bénéficiaire ou d'émettre des titres de recettes pour mise en recouvrement, de tout ou partie des montants des participations versées :

- en cas de manquement total ou partiel du bénéficiaire à ses engagements et obligations ;
- en cas d'utilisation non conforme à l'objet de l'opération ;
- en cas d'inexactitude des informations fournies et des déclarations faites par le bénéficiaire ;
- en cas de cessation de l'activité ou de la réalisation de l'opération financée ;
- en cas de non présentation par le bénéficiaire de l'ensemble des documents exigés à l'article 7.2 de la présente convention ;
- s'il apparaît, au moment de l'examen des comptes de l'opération transmis par le bénéficiaire, un financement supérieur au coût réel des dépenses nécessaires à l'opération (trop perçu) ;

Article 6 : Vers une future structure de portage commune de la plateforme

La préfiguration d'une future structure de portage commune est un axe prioritaire de la présente convention cadre.

Bien que les modalités futures de gouvernance restent à définir, que celles-ci dépendront des besoins spécifiques du projet et des approbations des instances compétentes, la forme juridique qui sera retenue devra permettre de mutualiser moyens et compétences et de réfléchir à d'éventuelles synergies entre les plateformes Bourgui-Comtoises.

Compte tenu du contexte, de l'existence d'une Délégation de Service Public en cours, la structure de portage commune verra nécessairement son champ d'action évoluer, afin de veiller respect du principe de continuité de service public.

De simple structure de coopération permettant aux différentes entités territoriales concernées de collaborer pour préparer l'avenir et ce, jusqu'à échéance de la DSP jurassienne, elle deviendra davantage opérationnelle, à l'issue du choix des modalités futures d'exploitation et de gestion.

Article 7 : Engagements du bénéficiaire, information et contrôle

En cas de non-respect des engagements visés ci-dessous, les partenaires pourront procéder à des demandes de reversement des participations, en totalité ou au prorata temporis ou materiae, par l'émission d'un titre de recette.

7.1 – Réalisation du projet

Le bénéficiaire s'engage à employer l'intégralité des participations pour mener à bien le seul scénario dit « au fil de l'eau » du contrat de Délégation de Service Public évoqué en préambule, ainsi que le seul programme de vol négocié en concertation avec les parties prenantes à la convention.

Le bénéficiaire s'engage à faire mention des concours financiers des partenaires et à apposer leurs logos types sur les divers supports de communication susceptibles de prendre place sur le tènement de l'aéroport, afin d'assurer la transparence sur l'octroi de fonds publics et la valorisation de l'action des collectivités.

7.2 - Information et contrôle

Le bénéficiaire s'engage à fournir, les comptes d'exploitation prévisionnels du scénario dit « au fil de l'eau » tels que négociés au contrat de Délégation de Service Public, ainsi que les caractéristiques du programme de vol de la saison considérée (coûts, rotations, destinations...).

Pour permettre le contrôle de l'utilisation des fonds, le bénéficiaire s'engage à transmettre aux partenaires le compte d'exploitation de l'aéroport de Dole-Jura, dans un délai d'un mois après son approbation et à transmettre tout document et tout renseignement qu'ils pourront lui demander, dans un délai d'un mois à compter de la demande.

Le bénéficiaire s'oblige à laisser les partenaires effectuer, à tout moment, des opérations de contrôle sur pièces qu'ils jugeront utiles, de quelque nature qu'elles soient, afin que ces derniers soient en mesure de vérifier qu'il est pleinement satisfait aux obligations et engagements issus des présentes. Le bénéficiaire tiendra à disposition les documents nécessaires à l'accomplissement de cette mission.

Le bénéficiaire s'engage à faire connaître à ses partenaires les autres financements publics dont il dispose.

Article 8 : Entrée en vigueur et durée de la convention

La présente convention cadre est conclue pour la période 2024 / 2027, son entrée en vigueur est fixée 1^{er} juillet 2024 et cette dernière prendra fin au 31 décembre 2027.

Article 9 : Résiliation

La mise en œuvre d'une des dispositions visées à l'article 5.3 précité, à l'exception du cas de trop perçu, est susceptible d'entraîner la résiliation de plein droit de la présente convention, sauf cas de force majeure ou accord entre les Collectivités.

Article 10 : Règlement amiable

En cas de difficulté quelconque liée à la conclusion ou l'exécution de la présente convention, quel qu'en soit la cause ou l'objet, il est expressément convenu et ce, avant tout recours contentieux, que les parties procéderont par voie de règlement amiable.

Pour ce faire, les parties s'obligent à entamer, sans délai et sans condition préalable, des négociations aux fins de résoudre tout différend.

Article 11 : Attribution de la juridiction

A défaut de règlement amiable, visé à l'article 10, le tribunal administratif de Besançon sera seul compétent pour connaître du contentieux.

Article 12 : Dispositions diverses

Toute modification des conditions ou modalités d'exécution de la présente convention, d'un commun accord entre les parties, fera l'objet d'un avenant.

Fait à Lons-Le-Saunier, le XX/XX/2024
en cinq exemplaires originaux

**Le Président du Conseil
départemental
du Jura**

**Le Président du Conseil
départemental
de Côte-d'Or**

Monsieur Gérôme FASSET

Monsieur François SAUVADET

**Le Président du Conseil
départemental
de Saône-et-Loire**

**Le Président du Conseil
métropolitain
de Dijon Métropole**

Monsieur André ACCARY

Monsieur François REBSAMEN

**Le Président du Conseil
d'agglomération
du Grand Dole**

Monsieur Jean-Pascal FICHÈRE