

AVANT-PROJET DE CONTRAT DE REGULATION ECONOMIQUE

ENTRE

L'ÉTAT

ET

LA SOCIÉTÉ CONCESSIONNAIRE DE L'AÉROPORT DE CAYENNE (SCAC)

2027 -2031

Version du 02 février 2026

Table des matières

1 OBJET DU CONTRAT	5
2 DUREE DU CONTRAT	5
3 PERIMETRE REGULE	5
4 INVESTISSEMENTS	6
5 QUALITE DE SERVICE	6
6 DEVELOPPEMENT DURABLE	7
7 DEFINITION DES PERIODES TARIFAIRES	8
8 CONDITIONS D'EVOLUTION DES TARIFS DES REDEVANCES	8
8.1 Redevances soumises au contrat	8
8.2 Principes d'évolution des tarifs des Redevances.....	9
8.2.1 Principes généraux.....	9
8.2.2 Ajustement du Plafond Tarifaire (APT)	9
8.2.3 Taux moyen « plafond » d'évolution des tarifs des Redevances	10
8.2.4 Coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances.....	11
8.2.5 Facteurs d'ajustement des tarifs versés à l'APT.....	12
8.3 Politique tarifaire.....	14
8.3.1 Structure de tarification	14
8.3.2 Modulations des redevances.....	14
8.4 Evolution des redevances et évolution des coûts.....	15
8.4.1 Services nouveaux ou évolution des coûts	15
8.4.2 Régime de certaines nouvelles redevances.....	16
9 COMMISSION CONSULTATIVE ECONOMIQUE	17
10 SUIVI DES OPERATIONS MAJEURES D'INVESTISSEMENTS.....	18
11 LANCEMENT DE NOUVELLES OPERATIONS.....	18
12 INFORMATION ET CONTROLE.....	19
12.1 Informations à fournir par la SCAC.....	19
12.2 Comité de suivi.....	19
12.3 Audit.....	19
12.4 Non-homologation des tarifs.....	19
13 REVISION OU FIN ANTICIPEE DU CONTRAT	20
13.1 Circonstances particulières motivant une révision du contrat	20

13.2Faits nouveaux, imprévision, force majeure20

14 SANCTIONS..... 21

15 PREPARATION DU CONTRAT SUIVANT 21

16 TRANSMISSION DE NOTIFICATIONS..... 21

17 PUBLICITE..... 21

PREAMBULE

L'aéroport de Cayenne Félix Eboué est une infrastructure stratégique pour assurer le développement économique, la cohésion sociale et l'attractivité du territoire de la Guyane, seul territoire continental de la France et de l'Union Européenne en Amérique du Sud.

Sur le plan international, l'aéroport est le point de connexion entre la Guyane Française et le reste du monde. C'est aussi le maillon essentiel de la continuité territoriale avec la France métropolitaine, du désenclavement et du développement de cette région monodépartementale d'Outre-mer. Par ailleurs, l'aéroport est un acteur logistique majeur pour les activités du centre spatial guyanais, atout clé de la politique spatiale européenne et un élément moteur de l'économie du territoire.

Sur le plan intérieur, l'aéroport de Cayenne Félix Eboué est un trait d'union vital avec les villes de l'hinterland dans le cadre de l'aménagement du territoire de la Guyane majoritairement constitué d'espaces boisés sans véritable alternative routière ou ferroviaire.

Enfin, l'aéroport joue un rôle stratégique pour la sécurité et l'intégrité du territoire, facilitant les opérations de la base aérienne 367 « Capitaine François Massé », seul relais de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) en Amérique du Sud.

Dans ce rôle de porte d'accès vers le monde et de facilitateur des échanges culturels, économiques, administratifs et familiaux, l'aéroport se doit donc d'être une infrastructure exemplaire au service de la Guyane et des attentes de la population et des autorités publiques. Il doit aussi répondre aux exigences en termes de qualité de service et de coûts d'usage pour les acteurs du transport aérien (compagnies aériennes, prestataires de services...) et le Centre Spatial Guyanais.

Pour accompagner cette ambition de développement et d'efficience, le gestionnaire doit veiller à l'adaptation constante de l'infrastructure aéroportuaire.

En application des articles L. 6325-2 et R6325-39 du code des transports, la régulation économique des exploitants d'aérodromes civils relevant de la compétence de l'Etat repose de manière préférentielle sur des contrats de régulation économique pluriannuels, facteur à la fois de visibilité pour l'entreprise et ses clients, et d'incitation à l'amélioration des performances.

Ces contrats de régulation économique ont pour objet, en particulier, d'établir le plafond d'évolution des principales redevances pour services rendus au vu du programme d'investissements défini, et de fixer les objectifs de qualité de service ainsi que le régime d'incitation financière associé.

Conformément aux articles R.6325-19 et R.6325-20 du code des transports, ces contrats se basent sur l'application du critère de juste rémunération des capitaux investis appréciée sur un périmètre d'activités donné. Ce périmètre, défini par les articles L.6325-1 et R.6325-1 du code des transports complétés par l'article 4 de l'arrêté du 24 mai 2024, couvre l'ensemble des services publics aéroportuaires et est appelé « périmètre régulé ».

En application de ces dispositions, l'État et la SCAC ont décidé de conclure le présent contrat, qui couvre la période 2027-2031.

La préparation de ce contrat a fait l'objet d'un dossier de consultation diffusé le 02/02/2026 par la SCAC, par lequel l'exploitant a fait connaître publiquement ses propositions initiales pour le contrat.

TITRE I : OBJET ET CHAMP D'APPLICATION DU CONTRAT

1 Objet du contrat

Le présent contrat est conclu en application de l'article L.6325-2 et R.6325-39 du code des transports.

Il fixe en particulier, sur la période 2027-2031 et en référence au programme des investissements prévus, le plafond d'évolution des principales redevances pour services rendus.

2 Durée du contrat

Le présent contrat entre en vigueur le 1er janvier 2027 et vient à échéance le 31 décembre 2031.

3 Périmètre régulé

A- En application des articles L. 6325-1, R. 6325-1, R. 6325-20 et R. 6235-22 du code des transports et de l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes, le périmètre d'activités de la SCAC pour lequel est appréciée la juste rémunération des capitaux investis de l'exploitant, dit « périmètre régulé », couvre les services publics aéroportuaires de l'aéroport de Cayenne Félix Eboué.

La rémunération des capitaux investis sur le « périmètre régulé » est appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital calculé sur ce périmètre et évalué à 6,24%.

TITRE II : INVESTISSEMENTS, QUALITE DE SERVICE ET DEVELOPPEMENT DURABLE

4 Investissements

Les investissements initiaux, à réaliser d'ici avril 2029, répondent aux besoins immédiats d'amélioration et de mise aux normes de l'aéroport, afin d'opérer dans de meilleures conditions de qualité de service, de confort et de sécurité pour les passagers et les utilisateurs. Ils sont une obligation du contrat de concession entre l'Etat et la SCAC.

Ces investissements comprennent les opérations suivantes :

- L'amélioration du circuit passager en aérogare ;
- La rénovation de la toiture de l'aérogare ;
- La réfection des postes de stationnement avion P1 et P2 et l'électrification des postes au contact ;
- La réfection et le réaménagement de la zone d'aviation générale ;
- La rénovation des clôtures périmétriques et du chemin de ronde ;
- La création de locaux pour les besoins des services vétérinaires en zone fret ;
- La rénovation des installations techniques de l'aérogare ;
- La mise en conformité des installations du SSLIA.

En complément des investissements exigés par l'Etat, le programme d'investissements de la SCAC comprend les opérations suivantes :

- La rénovation des installations électriques de l'aéroport ;
- Le déplacement du hangar de maintenance avion ;
- Le développement d'une ferme photovoltaïque ;
- Le changement des éclairages des parkings.

Le montant total du programme d'investissements sur la période 2027-2031 s'élève à 70,571 millions d'euros constants.

A ces investissements, s'ajoute un programme de gros entretien et renouvellement des biens de la concession, pour un montant total de 41,954 millions d'euros constants sur la période 2027-2031 et qui comprend les opérations suivantes :

- Réfection de la piste 08/26
- Réfection des taxiways Charlie et Alpha
- Rénovation de la vidéo-surveillance
- Rénovation du téléaffichage et du CUTE
- Rénovation du contrôle d'accès
- Rénovation du système de gestion des parkings auto, des bornes de paiements et des barrières
- Renouvellement des véhicules SSLIA
- Rénovation du système de traitement bagages

5 Qualité de service

La SCAC ambitionne d'être le gestionnaire d'une infrastructure efficace, efficiente et offrant un service de qualité satisfaisant les passagers, les compagnies aériennes et tous les usagers.

Pour mesurer l'impact de sa stratégie et de ses mesures opérationnelles sur la satisfaction des passagers, la SCAC s'appuie sur le programme international Airport Service Quality (ASQ), mis en place par l'Airport Council

International. L'ASQ est le seul programme comparatif à l'échelle mondiale qui permette la mesure et l'analyse de la satisfaction des clients lors de leur passage à l'aéroport.

La performance opérationnelle est également un axe important : la SCAC s'engage notamment pour assurer la disponibilité des équipements aux compagnies aériennes et aux assistants.

Ce sont 37 indicateurs qui ont été retenus pour suivre la qualité de service (14 indicateurs de satisfaction des passagers et 23 indicateurs de performance opérationnelle) dans le cadre du contrat de concession entre la SCAC et l'Etat. Ce contrat de concession prévoit un système de pénalités en cas de non-atteinte des niveaux cibles de qualité. Par conséquent, les indicateurs de qualité n'entrent pas dans le mécanisme d'ajustement financier du présent contrat de régulation économique.

6 Développement durable

La SCAC affirme sa volonté de développer la plateforme aéroportuaire de façon durable, en cohérence avec les enjeux d'un développement responsable et les exigences de l'État. Elle vise une exploitation exemplaire en matière de développement durable, notamment au titre des ambitions climatiques et de performance environnementale sous milieu contraint.

En ce sens, la SCAC propose une politique de développement durable conciliant les impératifs opérationnels de l'aéroport, les travaux exigés pour le développement du site et les enjeux de sobriété énergétique, d'adaptation au changement climatique, de préservation du patrimoine naturel et de limitation des nuisances environnementales.

Ce sont 36 indicateurs qui ont été retenus pour suivre les actions de développement durable dans le cadre du contrat de concession entre la SCAC et l'Etat. Ce contrat de concession prévoit un régime de pénalités en cas de non-réalisation des mesures de développement durable. Par conséquent, les indicateurs de développement durable n'entrent pas dans le mécanisme d'ajustement financier du présent contrat de régulation économique.

TITRE III : TARIFICATION

7 Définition des périodes tarifaires

Les cinq périodes tarifaires relatives au présent contrat, sous réserve le cas échéant des dispositions de l'article XX (non-homologation), sont les suivantes :

- Période tarifaire 2027 : du 1^{er} janvier 2027 au 31 décembre 2027 ;
- Période tarifaire 2028 : du 1^{er} janvier 2028 au 31 décembre 2028 ;
- Période tarifaire 2029 : du 1^{er} janvier 2029 au 31 décembre 2029 ;
- Période tarifaire 2030 : du 1^{er} janvier 2030 au 31 décembre 2030 ;
- Période tarifaire 20301 : du 1^{er} janvier 2031 au 31 décembre 2031.

8 Conditions d'évolution des tarifs des redevances

8.1 Redevances soumises au contrat

En application de l'article R. 6325-39 du code des transports, le contrat de régulation économique doit préciser les redevances dont les conditions d'évolution font l'objet dudit contrat. Ces redevances sont définies dans les articles R.6325-1 à R.6325-9 et D.6325-12 du code des transports. Les principales redevances, selon l'article R.6325-4 du même code, sont les redevances d'atterrissage, de stationnement et par passager. Des redevances accessoires peuvent être instaurées comme indiqué dans l'article R.6325-9.

Les redevances suivantes (ci-après désignées par les « Redevances ») sont donc dans le périmètre couvert par le présent contrat :

- La **redevance de passager** perçue en contrepartie de la mise à disposition des installations aménagées pour la réception des passagers et du public, ainsi que, le cas échéant, de services complémentaires, tels que la mise à disposition de comptoirs d'enregistrement et d'embarquement, et d'installations de tri des bagages.
- La **redevance d'atterrissage** perçue en contrepartie de la mise à disposition au bénéfice des aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements aéroportuaires nécessaires à l'atterrissage, au décollage, à la circulation au sol.
- La **redevance de stationnement** perçue en contrepartie de la mise à disposition au bénéfice des aéronefs de plus de six tonnes, des infrastructures et équipements de stationnement.
- La **redevance de balisage** perçue en contrepartie de l'usage des installations de balisage lumineux nécessaires à l'atterrissage, au décollage et à la circulation des aéronefs sur l'aérodrome de nuit ou par mauvaise visibilité ; ce service complémentaire de la redevance d'atterrissage fait l'objet d'une redevance spécifique à l'aéroport de Cayenne Félix Eboué.
- La **redevance de passerelle** perçue en contrepartie de l'utilisation des passerelles télescopiques mises à disposition pour l'embarquement et le débarquement des passagers depuis ou vers l'aéronef ; ce service complémentaire de la redevance de stationnement fait l'objet d'une redevance spécifique à l'aéroport de Cayenne Félix Eboué.
- La **redevance 400 Hertz** perçue en contrepartie de la mise à disposition des installations fixes de fourniture d'énergie électrique pour les aéronefs ; ce service complémentaire de la redevance de stationnement fera l'objet d'une redevance spécifique à l'aéroport de Cayenne Félix Eboué, à compter de la réception des travaux initiaux concernés. Ce nouveau service fera l'objet d'une redevance propre payable pour chaque avion stationné sur un poste pourvu de ce service.
- La **redevance PCA** perçue en contrepartie de la mise à disposition des installations de pré conditionnement d'air. Ce service complémentaire fera l'objet d'une redevance spécifique à l'aéroport

de Cayenne Félix Eboué, à compter de la réception des travaux initiaux concernés. Ce nouveau service fera l'objet d'une redevance propre payable pour chaque avion utilisateur de ce service.

- La **redevance de carburant** perçue en contrepartie de l'utilisation des installations fixes permettant le ravitaillement en carburant des aéronefs ;
- Le **forfait pour les avions de moins de 6 tonnes** couvrant les redevances d'atterrissage et de stationnement.

Les redevances sont soumises à un plafond d'évolution tarifaire.

La redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite est établie sur une base annuelle et dans les conditions prévues au code des transports, par le règlement (CE) n° 1107/2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens et au Titre IV. Elle n'est pas soumise au plafond d'évolution tarifaire.

8.2 Principes d'évolution des tarifs des Redevances

8.2.1 Principes généraux

L'évolution des tarifs des Redevances d'une période tarifaire à l'autre est déterminée par un taux moyen « plafond ». Ce taux moyen correspond à la variation des tarifs de l'ensemble des prestations concernées.

Conformément à l'article R. 6325-39 du code des transports, la SCAC procède à une vérification du caractère proportionné des Redevances aux coûts correspondants.

Par ailleurs, l'évolution des tarifs des Redevances d'une période tarifaire à l'autre est ajustée, le cas échéant, pour tenir compte de plusieurs facteurs correctifs :

- Un facteur lié au trafic s'applique si le niveau annuel de celui-ci sort d'une plage de franchise prédéfinie. Dans ce cas, le facteur correctif a pour objet de compenser, par les tarifs des Redevances, le déficit ou l'excédent de produit des Redevances ;
- Un facteur lié aux dépenses d'investissement s'applique en cas de retard, d'abandon, de réduction ou d'augmentation des dépenses d'investissement par rapport aux dépenses d'investissement initiales ;
- Un facteur lié aux profits des activités extra-aéronautiques s'applique en cas de baisse ou d'augmentation des profits des activités extra-aéronautiques par rapport aux prévisions initiales ;

Les conditions de mise en œuvre de ces ajustements sont définies ci-après, étant précisé que compte-tenu du décalage de deux ans entre les résultats constatés pour l'année de référence n-2 et la période tarifaire n, les facteurs d'ajustement s'appliquent sur les périodes tarifaires annuelles du contrat de 2029 à 2031 et continuent à produire leurs effets sur les deux périodes tarifaires suivantes 2032 et 2033.

8.2.2 Ajustement du Plafond Tarifaire (APT)

L'Ajustement du Plafond Tarifaire (APT) permet de mettre en œuvre les facteurs d'ajustement des tarifs des Redevances mentionnés ci-dessus.

8.2.2.1 Calcul de l'APT

L'APT de la période tarifaire n est égal à la somme des facteurs d'ajustement de l'année n au titre des résultats de l'année n-2 et de l'éventuel solde résiduel de l'APT qui n'aurait pas été apuré en année n-1.

Par ailleurs, afin d'assurer la neutralité financière du mécanisme d'ajustement des tarifs, les facteurs d'ajustement versés au titre de l'APT pour la période tarifaire n sont actualisés au coût moyen pondéré du capital selon des modalités précisées par le contrat. L'éventuel solde de l'APT qui n'aurait pas été apuré en année n-1 est également actualisé au coût moyen pondéré du capital.

La SCAC détermine l'APT de la période tarifaire n, tel que :

$$APT(n) = RES_{APT}(n-1) \times (1+k) + TRAF(n) + INV(n) + DIV(n)$$

où :

- $RES_{APT(n-1)}$ est le solde résiduel de l'ajustement du plafond d'évolution tarifaire (APT) non apuré en n-1
- k est le coût moyen pondéré du capital
- $TRAF(n)$ est le facteur d'ajustement lié au trafic
- $INV(n)$ est le facteur d'ajustement lié aux investissements
- $DIV(n)$ est le facteur d'ajustement lié aux profits des activités extra-aéronautiques

8.2.2.2 Ajustement des tarifs par l'apurement de l'APT

L'APT de l'année n est apuré après calcul d'un coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances A(n) pour la période tarifaire de l'année n.

Ce coefficient d'ajustement s'applique au taux plafond de base des tarifs des Redevances. Les modalités de calcul de ce coefficient sont définies au 8.2.4.

Afin d'éviter une évolution brusque des tarifs des Redevances, le coefficient A(n) est plafonné à +/-5%. Dans le cas où ce plafond est atteint, le solde résiduel de l'APT est reporté à l'année suivante, selon les modalités définies au 8.2.4.

Le calcul et l'apurement de l'APT s'appliquent également sur les deux périodes tarifaires suivant le contrat (2032 et 2033), afin de refléter dans les tarifs des Redevances les facteurs d'ajustement au titre des périodes tarifaires 2030 et 2031.

8.2.3 Taux moyen « plafond » d'évolution des tarifs des Redevances

Pour chaque période tarifaire n, le taux moyen « plafond » d'évolution des tarifs des Redevances, P(n), est égal à :

Période tarifaire	P(n)
2027	IPCH (2027) + 5,7%
2028	IPCH (2028) + 5,7%
2029	IPCH (2029) + 5,7%
2030	IPCH (2030) + 5,7%
2031	IPCH (2031) + 5,7%

Où IPCH(n) représente l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié par l'INSEE (IPCH 4018 E), calculée pour la période tarifaire n, entre la valeur de l'indice du mois de décembre n-3 et celle du mois de décembre n-2.

RP(n) désigne les recettes prévisionnelles des Redevances des services publics aéroportuaires en euros correspondant au taux plafond de base d'évolution des tarifs des Redevances pour la période tarifaire n.

Pour chaque période tarifaire comprise entre 2027 et 2030, RP(n) est égal à :

N	2027	2028	2029	2030	2031
RP(n)	12.970 k€	14.430 k€	15.992 k€	17.922 k€	20.102 k€

Les valeurs de RP(n) pour les deux périodes tarifaires suivant le contrat (2032 et 2033) seront déterminées ultérieurement.

8.2.4 Coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances

La SCAC détermine un coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances $A(n)$ pour chaque période tarifaire n tel que :

$$A(n) = \frac{APT(n)}{RP(n) \times \frac{(1 + IC(n))}{(1 + IP(n))}}$$

Où :

- $APT(n)$ est l'APT de la période tarifaire n ;
- $RP(n)$ est le montant de recettes prévisionnelles des Redevances pour la période tarifaire n , tel que défini au 8.2.3 ;
- $IC(n)$ est l'évolution constatée en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié par l'INSEE entre la valeur de l'indice du mois de décembre $n-3$ et celle du mois de décembre $n-2$;
- $IP(n)$ est l'évolution prévisionnelle en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié par l'INSEE entre la valeur de l'indice du mois de décembre $n-3$ et celle du mois de décembre $n-2$, utilisée pour le calcul des recettes prévisionnelles $RP(n)$ telles que définies au 8.2.3.

En vue de chaque période tarifaire n , la SCAC établit une Grille Tarifaire des Redevances (GTR) telle que :

$$GTR(n, T_{ref}(n)) = GTR(n-1, T_{ref}(n)) \times [(1+P(n)) \times (1+A(n))]$$

Où,

- $T_{ref}(n)$ est la référence de trafic pour la période tarifaire n , cette référence correspond aux paramètres d'assiette des Redevances constatées lors de l'année civile $n-2$;
- $GTR(i, T_{ref}(n))$ est la recette des Redevances définies au 8.2.1, mesuré par le produit de l'application de la Grille Tarifaire des Redevances établie pour la période tarifaire i à $T_{ref}(n)$;
- $P(n)$ est le taux moyen plafond d'évolution des tarifs des Redevances pour la période tarifaire n défini au 8.2.3 ;
- $A(n)$ est le coefficient d'ajustement des tarifs des Redevances pour la période n défini ci-dessus.

Le coefficient d'ajustement $A(n)$ est plafonné annuellement à $\pm 5\%$. Dans le cas où cette limite est atteinte, le solde résiduel de l'APT est reporté à l'année suivante. Il est déterminé tel que :

- Si $A(n) > 5\%$,

$$RESAPT(n) = APT(n) - [5\% \times RP(n) \times \frac{(1 + IC(n))}{(1 + IP(n))}]$$

- Si $5\% \geq A(n) \geq -5\%$,

$$RESAPT(n) = 0$$

- Si $-5\% > A(n)$,

$$RESAPT(n) = APT(n) + [5\% \times RP(n) \times \frac{(1 + IC(n))}{(1 + IP(n))}]$$

Où :

- $RESAPT(n)$ est le solde résiduel de l'APT pour l'année n ;
- $APT(n)$ est l'APT pour l'année n ;
- $RP(n)$ est le montant de recettes prévisionnelles des redevances SPA pour la période tarifaire n , tel que défini au 8.2.3 ;

- IC(n) est l'évolution constatée en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié par l'INSEE entre la valeur de l'indice du mois de décembre n-3 et celle du mois de décembre n-2 ;
- IP(n) est l'évolution prévisionnelle en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé (IPCH) publié par l'INSEE entre la valeur de l'indice du mois de décembre n-3 et celle du mois de décembre n-2, utilisée pour le calcul des recettes prévisionnelles RP(n) telles que définies au 8.2.3.

8.2.5 Facteurs d'ajustement des tarifs versés à l'APT

8.2.5.1 Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction du trafic

Conformément au code des transports, le plafond d'évolution des tarifs des redevances encadrées par le CRE 2027-2031 intègre un mécanisme d'ajustement fonction de l'écart qui sera constaté entre le trafic réel et la prévision initiale.

Pour les besoins du calcul du facteur TRAF(n), il est défini la quantité de trafic QT(n) de la façon suivante :

$$QT(n) = PAX(n-2)$$

Où :

- PAX(n-2) est le nombre de passagers commerciaux hors transit sur la période allant du 1er janvier au 31 décembre de l'année n-2.

Le scénario de référence retenu pour le présent contrat correspond à une évolution du trafic de passagers de 3,8% en 2029, 5,9% en 2030, 4,6% en 2031 et 2,6% en 2032 et 2,6% en 2033.

2029	2030	2031	2032	2033
643 845	681 985	713 544	731 969	750 828
3,8%	5,9%	4,6%	2,6%	2,6%

Il conduit aux valeurs suivantes en QTref(n) du facteur QT :

n	2029	2030	2031	2032	2033
n-2	2027	2028	2029	2030	2031
QTref(n)	598 798	620 112	643 845	681 985	713 544

Il est en outre défini deux séquences QTM(n) et QTm(n) qui correspondent aux bornes haute et basse de la plage de franchise au sein de laquelle le facteur TRAF(n) est nul.

N	2029	2030	2031	2032	2033
QTM(n)	604 786	626 313	650 284	688 805	720 679
QTm(n)	592 810	613 911	637 407	675 165	706 408

Le facteur d'ajustement TRAF(n) est alors calculé de telle sorte qu'au-delà de cette plage de franchise, le déficit ou l'excédent de produit prévisionnel des Redevances soit intégré à l'APT et ainsi compensé par l'ajustement des tarifs de ces Redevances.

Il est actualisé deux fois au coût moyen pondéré du capital afin de garantir la neutralité financière du mécanisme d'ajustement des Redevances et est versé à l'APT.

8.2.5.2 Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction des investissements

La SCAC propose que les mécanismes d'ajustement en fonction des investissements distinguent le programme d'investissement de travaux initiaux exigés par l'Etat des autres investissements (investissements à l'initiative de la SCAC et investissement de maintenance et renouvellement) au sein du programme d'investissements pluriannuel.

Les travaux initiaux comprennent les opérations suivantes :

- L'amélioration du circuit passager en aérogare ;
- La rénovation de la toiture de l'aérogare ;
- La réfection des postes de stationnement avion P1 et P2 et l'électrification des postes au contact ;
- La réfection et le réaménagement de la zone d'aviation générale ;
- La rénovation des clôtures périmétriques et du chemin de ronde ;
- La création de locaux pour les besoins des services vétérinaires en zone fret ;
- La rénovation des installations techniques de l'aérogare ;
- La mise en conformité des installations du SSLIA
- La rénovation des installations électriques de l'aéroport.

Le programme d'investissements à l'initiative de la SCAC comprend les opérations suivantes :

- La création d'un bâtiment loueurs de voitures ;
- La création d'un bâtiment de bureaux Exploitant aéroportuaire ;
- Le déplacement du hangar de maintenance avion ;
- Le développement d'une ferme photovoltaïque ;
- Le changement des éclairages des parkings.

Le programme de gros entretien et renouvellement des biens de la concession comprend les opérations suivantes :

- Réfection de la piste 08/26
- Réfection des taxiways Charlie et Alpha
- Rénovation de la vidéo-surveillance
- Rénovation du téléaffichage et du CUTE
- Rénovation du contrôle d'accès
- Rénovation du système de gestion des parkings auto, des bornes de paiements et des barrières
- Renouvellement des véhicules SSLIA
- Rénovation du système de traitement bagages

Les investissements de travaux initiaux font l'objet d'un mécanisme de pénalités en cas de retard dans la réalisation des différentes opérations au titre du contrat de concession. Il n'est donc pas prévu de facteur d'ajustement lié au décalage dans le temps de ces investissements de travaux initiaux.

Les autres investissements à l'initiative de la SCAC et de maintenance et renouvellement font l'objet d'un facteur d'ajustement lié à la réduction ou l'augmentation des dépenses d'investissements.

Ce facteur vise à compenser la différence de coûts résultant d'un dépassement ou d'une diminution des investissements réels par rapport aux prévisions initiales ramenées en euros courants.

L'écart de charge lié aux investissements est rapporté à la base d'actif prévisionnelle diminuée de l'écart d'investissements

Si les dépenses sont inférieures ou supérieures au montant prévu initialement, l'écart sera pris en compte pour corriger l'évolution des tarifs.

Pour les dépenses d'investissement de l'année n-2, incluses dans le périmètre des autres investissements de la SCAC, pour chaque période tarifaire n le facteur INV(n) est égal à :

$$\text{Si } DC(n-2) < DP(n-2) : \text{Bonus } INV(n) = (DP(n-2) - DC(n-2)) \times (1 + k)^2$$

$$\text{Si } DP(n-2) < DC(n-2) : \text{Malus } INV(n) = (DP(n-2) - DC(n-2)) \times (1 + k)^2$$

Où :

- DC(n-2) et DP(n-2) correspondent respectivement aux dépenses constatées et initialement prévues pour chaque période tarifaire n-2, exprimées en euros constants ; les charges de capital sont égales à la somme des amortissements et de la rémunération de la base d'actifs régulée au coût moyen pondéré du capital ;
- k est le coût moyen pondéré du capital.

8.2.5.3 Ajustement du plafond d'évolution des tarifs des Redevances en fonction des profits des activités extra-aéronautiques

Un facteur d'ajustement s'applique à partir de la période tarifaire 2029 pour compenser, par les tarifs des Redevances, le déficit ou l'excédent de profits des activités extra-aéronautiques.

Ce facteur vise à compenser la différence de profits des activités extra-aéronautiques réels par rapport aux prévisions initiales ramenées en euros courants.

Si les profits sont inférieurs ou supérieurs au montant prévu initialement, l'écart sera pris en compte pour corriger l'évolution des tarifs.

Le facteur d'ajustement DIV(n) est calculé de sorte que le déficit ou l'excédent de profits des activités extra-aéronautiques sont actualisés au coût moyen pondéré du capital :

$$DIV(n-2) = (VC(n-2) - VP(n-2)) \times (1 + k)^2$$

Où :

- VC(n-2) et VP(n-2) correspondent respectivement aux profits des activités extra-aéronautiques constatées et initialement prévues pour chaque période tarifaire n-2, exprimées en euros constants ;
- k est le coût moyen pondéré du capital.

8.3 Politique tarifaire

8.3.1 Structure de tarification

Dans le but de refléter la proportionnalité aux coûts et de s'inscrire dans des schémas tarifaires homogènes à ceux d'aéroports européens de taille comparable, la SCAC pourra pour la période du présent contrat faire évoluer la structure des tarifs dans les conditions prévues par le 3.4 et 5.2 du présent contrat ; ces évolutions feront l'objet, pour chaque période tarifaire, d'un avis de la commission consultative économique compétente dans le cadre des articles R. 6325-18 et R. 6325-23 du code des transports.

Dans le cadre du présent contrat, la SCAC prévoit la création d'une redevance liée au nouveau service de 400Hz et une redevance liée au nouveau service de pré-conditionnement d'air (PCA), dès que ces services seront disponibles. Ces nouveaux services feront l'objet d'une redevance propre payable pour chaque avion stationné. Ces nouvelles redevances seront proposées à la concertation au sein de la commission consultative économique préalablement à leur mise en application.

8.3.2 Modulations des redevances

Sur la période du présent contrat, la SCAC prévoit un système de modulations tarifaires incitatives au développement du trafic et à la meilleure utilisation des infrastructures.

Lorsque les redevances font l'objet de modulations tarifaires pour motif d'intérêt général mentionnées aux articles L.6325-1, R. 6325-14 à R. 6325-16 du code des transports, ces modulations sont soumises aux limites suivantes :

- La réduction des redevances destinée à favoriser la création de nouvelles liaisons à une durée d'au plus trois ans à compter de l'ouverture de la liaison, une amplitude dégressive qui n'excède pas 75% la première année, une exploitation régulière à destination d'un aéroport non desservi de façon régulière ;
- La Grille Tarifaire mentionnée au 8.2.4 est établie sans prendre en compte les effets de cette modulation sur les tarifs.

8.4 Evolution des redevances et évolution des coûts

8.4.1 Services nouveaux ou évolution des coûts

A. Un ajustement des taux d'évolution des redevances s'applique en tant que de besoin, dans les conditions du B- dans les cas suivants se produisant en cours de contrat :

- au cas où la SCAC se trouverait amenée à rémunérer par des redevances des services aéroportuaires relevant de l'article R. 6325-1 du code des transports, représentant un coût annuel pour la société de plus de 100.000€ hors taxes (valeur 2026, indexation sur l'indice des prix à la consommation harmonisé – IPCH – du mois de décembre), et qui étaient jusqu'alors rémunérés par des recettes extérieures à ce périmètre ;
- au cas où, en raison de dispositions législatives ou réglementaires nouvelles spécifiques aux exploitants d'aéroports, de stipulations nouvelles du contrat de concession ou sur décision de l'Etat, les coûts ou les produits annuels de la SCAC au titre du périmètre régulé seraient amenés à évoluer, à la hausse ou à la baisse, de plus de 100.000€ hors taxes (valeur 2026, indexation sur l'indice des prix à la consommation harmonisé – IPCH – du mois de décembre) ;
- au cas où, en raison de dispositions législatives ou réglementaires nouvelles non spécifiques aux exploitants d'aéroports (fiscale, sociale, environnementale...), les coûts ou les produits annuels de la SCAC au titre du périmètre régulé seraient amenés à évoluer, à la hausse ou à la baisse, de plus de 100.000€ hors taxes (valeur 2026, indexation sur l'indice des prix à la consommation harmonisé – IPCH – du mois de décembre) ;
- au cas où la SCAC, en raison de dispositions législatives ou réglementaires nouvelles spécifiques aux exploitants d'aéroports, de stipulations nouvelles du contrat de concession ou sur décision de l'Etat, se trouverait déchargée, au titre du périmètre régulé, de la fourniture de services aéroportuaires relevant de l'article R. 6325-1 du code des transports, qui représentaient un coût annuel pour la société de plus de 100.000€ (valeur 2026, indexation sur l'indice des prix à la consommation harmonisé – IPCH – du mois de décembre) ;
- au cas où la SCAC prévoirait, pour répondre à des besoins exprimés par des transporteurs aériens ou d'autres usagers, de réaliser une nouvelle opération d'investissement ou d'anticiper une opération prévue (par rapport au programme d'investissement figurant en annexe 1) et que cela conduise à accroître le volume prévisionnel d'investissements sur la période du contrat de plus de 500.000€ (valeur 2026, indexation sur l'indice des prix à la consommation harmonisé – IPCH – du mois de décembre) par rapport au montant initialement prévu.

B. La SCAC propose à l'Etat, après avis de la commission consultative économique, des modalités d'ajustement des taux d'évolution des Redevances afin de compenser les écarts prévisionnels de coûts ou de produits au titre du périmètre régulé, nets le cas échéant des écarts prévisionnels d'autres recettes associées. La mise en œuvre de la proposition de la SCAC est soumise à l'accord de l'Etat. L'Etat, représenté par le ministre chargé de l'aviation civile, notifie sa position à la SCAC dans un délai d'un mois suivant la notification de la proposition accompagnée de l'avis de la commission consultative économique. Au terme de ce délai, le silence conservé par l'Etat vaut acceptation de la proposition de la SCAC

C. Dans le cas où la SCAC se trouverait amenée, en cours de contrat, à fournir de nouveaux services aéroportuaires relevant de l'article R. 6325-1 du code des transports, celle-ci est admise à couvrir par de

nouvelles redevances, ne faisant pas l'objet du présent contrat, les coûts prévisionnels de ces services, nets des autres recettes associées.

8.4.2 Régime de certaines nouvelles redevances

Dès lors qu'une redevance nouvelle est instituée, en application du 8.4.1 ou du 8.4.2, représentant un chiffre d'affaires annuel supérieur à 100.000€ (valeur 2026, indexation sur l'indice des prix à la consommation harmonisé – IPCH – du mois de décembre), celle-ci entrera nécessairement dans le champ du présent contrat et serait notamment soumise au plafond d'évolution défini au 8.2.3.

TITRE IV : CONCERTATION AVEC LES USAGERS

Afin d'améliorer la qualité des services rendus aux usagers et de répondre au mieux à leurs besoins au moindre coût, la SCAC s'engage à développer le partage d'informations et la concertation avec les usagers aéronautiques de sa plate-forme, notamment dans les instances de concertation existantes.

9 Commission consultative économique

La commission consultative économique de l'aéroport de Cayenne Félix Eboué constitue l'un des lieux privilégiés d'information et de concertation entre la SCAC et ses usagers aéronautiques sur le service public aéroportuaire rendu par la SCAC, en particulier sur la qualité de service, les investissements aéroportuaires et les tarifs des redevances. La SCAC réunit la commission consultative économique au moins une fois par an pour débattre de ces questions.

En application des articles R. 6325-18 et R. 6325-23 du Code des transports, la SCAC réunit notamment la commission préalablement à chaque nouvelle période tarifaire et fait parvenir au moins quatre mois avant le début de celle-ci le dossier préparatoire aux membres de la commission.

Sans préjudice des dispositions législatives ou réglementaires relatives à la commission consultative économique, celle-ci est destinataire des éléments suivants :

En matière financière :

- Le taux de retour sur les capitaux investis du périmètre régulé au titre du dernier exercice connu ;
- Le compte d'exploitation au titre du dernier exercice connu ;
- Le total des coûts liés relatifs aux services rendus en contrepartie des redevances mentionnées aux articles R.6325-4 à R.6325-9 du code des transports, en précisant la structure d'ensemble de ces coûts, au titre du dernier exercice connu ;
- Les recettes liées à ces redevances, au titre du dernier exercice connu ;
- La base d'actif se rapportant à ce même périmètre au titre du dernier exercice clos ;
- Tout financement public des installations et services auxquels se rapportent ces redevances.

En matière d'investissements :

- Un point d'avancement du programme d'investissements en cours ainsi que l'actualisation de ce programme jusqu'à l'échéance du contrat et les prévisions de dépenses annuelles d'investissement pour les cinq exercices suivants, comprenant une distinction par opération de plus de 2 M€ ;
- Une information sur l'utilisation des infrastructures et des équipements aéroportuaires au cours de la dernière période connue ;
- Le résultat attendu de tout investissement majeur proposé quant à ses effets sur la capacité aéroportuaire.

En matière de trafic :

- Les résultats de trafic de passagers pour la dernière année civile connue et pour les mois connus depuis le début de l'année civile suivante, en distinguant le nombre de passagers par faisceau géographique ;
- Les résultats de trafic de fret et de poste transportés par avion, sur les deux mêmes périodes ;
- Les résultats de trafic en nombre de mouvements d'aéronefs sur les deux mêmes périodes ;
- Les hypothèses de trafic de passagers et de nombre de mouvements globaux pour les cinq exercices suivants (année en cours et quatre années suivantes)

En matière de tarifs des redevances pour services rendus :

- La liste des différents services et infrastructures fournis en contrepartie des redevances perçues mentionnées aux articles R. 6325-4 à R. 6325-9 du code des transports ;
- La proposition détaillée de tarifs des redevances pour la période annuelle à venir ;
- La méthodologie utilisée pour fixer les tarifs des redevances concernées ;
- Le compte de résultat opérationnel du périmètre d'activité mentionné à l'article L. 6325-1 du code des transports au titre du dernier exercice connu ainsi que la base d'actifs régulés s'y rapportant, calculé sur l'aérodrome conformément aux dispositions de l'arrêté du 23 mai 2024 ;
- Au titre de la redevance d'assistance aux personnes à mobilité réduite, le bilan de financement le plus récent des missions correspondantes, en distinguant produits et charges, ainsi que les prévisions pour la période tarifaire suivante.

En matière de modulation des tarifs des redevances :

- Les informations sur les conditions dans lesquelles des contreparties financières peuvent être accordées à un transporteur aérien par l'exploitant en vue de développer le trafic ou de créer de nouvelles liaisons ;
- Un bilan annuel anonymisé des contreparties ainsi accordées, incluant le montant financier agrégé et le nombre de passagers concernés, au titre de l'exercice précédent.

10 Suivi des opérations majeures d'investissements

La SCAC s'engage à proposer aux usagers des dispositifs permettant leur consultation sur les opérations d'investissements majeures en cours ou prévues, notamment en ce qui concerne leurs caractéristiques et leur déroulement.

11 Lancement de nouvelles opérations

Avant de s'engager dans un nouveau projet d'investissements pouvant impacter la période ultérieure à celle visée au présent contrat et dont le montant est supérieur à 15% du chiffre d'affaires du périmètre régulé du dernier exercice connu, la SCAC s'engage à consulter les usagers au préalable dans le cadre des concertations annuelles menées au sein de la commission consultative économique.

TITRE V : MODALITES D'EXECUTION DU CONTRAT

12 Information et contrôle

12.1 Informations à fournir par la SCAC

Sans préjudice des dispositions législatives ou réglementaires, en plus de ceux prévus par l'article R. 6325-23 du code des transports et visés à l'article 9 du présent contrat et ceux de l'article R. 6325-27 du code des transports, la SCAC fournit chaque année à la direction générale de l'aviation civile et à la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, aux fins de vérifier le caractère proportionné des redevances par rapport aux coûts correspondants, au titre du dernier exercice connu, notamment les éléments suivants relatifs au périmètre des services publics aéroportuaires mentionnés à l'article R. 6325-1 du code des transports, issus de la comptabilité de la SCAC :

- Le compte de résultat opérationnel
- Les éléments constitutifs de la base d'actifs immobilisés ;
- Une estimation du besoin en fonds de roulement.

12.2 Comité de suivi

Un comité de suivi du présent contrat réunissant la SCAC et la direction générale de l'aviation civile se réunit, sur demande de l'une ou l'autre des parties, pour examiner sur la période couverte par le présent contrat l'évolution des tarifs, du trafic, du programme d'investissements ou de la maîtrise des coûts opérationnels.

Dans ce cadre, la SCAC met à sa disposition les données informatisées permettant notamment d'apprécier les éléments précités.

12.3 Audit

La SCAC s'engage à ce que l'ensemble des informations fournies à l'État dans le cadre de l'exécution du présent contrat ainsi que les méthodes employées pour les recueillir puissent faire l'objet à tout moment de missions d'audit diligentées par l'Etat. La SCAC est informée des décisions d'audit de l'État avec un préavis d'au moins quinze jours. Il reçoit communication des résultats obtenus.

Les audits sont effectués selon les modalités choisies par l'État et sont à sa charge.

12.4 Non-homologation des tarifs

En cas de non-homologation, en application des articles R. 6325-25 à R. 6325-38 du code des transports, des tarifs des redevances, la SCAC peut faire une nouvelle proposition sans nouvelle consultation des usagers en appliquant la procédure mentionnée à l'article R. 6325-34 du code des transports. Dans ce cas, d'une part, les tarifs de la période tarifaire précédente restent en vigueur jusqu'à l'application de nouveaux tarifs et, d'autre part, l'ouverture de la période tarifaire concernée est décalée en conséquence, sans que son terme ne soit changé.

La nouvelle proposition de la SCAC peut prendre en compte le raccourcissement de cette période tarifaire de telle sorte à rétablir un produit prévisionnel équivalent à celui qui aurait résulté de l'application sur la durée initiale de la période tarifaire de tarifs conformes au présent contrat. Dans ce cas, la grille tarifaire servant de référence pour le calcul du plafond d'évolution des tarifs de la période tarifaire suivante ne tient pas compte de l'ajustement de l'évolution induite par cette situation.

13 Révision ou fin anticipée du contrat

13.1 Circonstances particulières motivant une révision du contrat

A. Au cas où l'une des conditions suivantes est réunie, les parties conviennent d'examiner la nécessité de réviser le contrat suivant les modalités fixées au B. :

- Au cas où la quantité de trafic, mesurée par l'indicateur QT(n) défini au 8.2.5.1, dépasserait deux années d'affilée la valeur QTMM(n) définie ci-dessous, ou resterait deux années d'affilée en-deçà de la valeur QTmm(n) ;

N	2029	2030	2031
QTMM(n)	610 774	632 514	656 722
QTmm(n)	586 822	607 710	630 968

- Au cas où, IC(n) représentant l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation harmonisé publiée par l'INSEE, défini au 8.2.3, sort d'une fourchette comprise entre -2% et +5%.

B. Dès lors que l'une des conditions prévues au A. est remplie, les Parties conviennent, à la demande de l'une d'entre elles, d'examiner de bonne foi les conséquences, notamment financières, de cette situation nouvelle et de rechercher un accord amiable pour réviser le contrat.

A défaut d'accord amiable dans un délai d'un mois suivant la demande de la Partie requérante, les parties révisent alors le contrat de manière à rétablir les conditions économiques du contrat telles qu'elles existaient avant la situation nouvelle.

C. Les dispositions du B. du présent article s'appliquent également en cas :

- D'évolution législative, réglementaire ou de tout autre acte ayant force obligatoire ;
- Ou de création, suppression ou modification, changement d'interprétation des autorités compétentes après l'entrée en vigueur du présent contrat, d'un impôt, d'une taxe ou d'une redevance y compris non fiscale

ayant pour effet d'entraîner une modification substantielle des conditions économiques du contrat, étant précisé que par modification substantielle on entend une dégradation supérieure ou égale à 4% par an du montant des redevances pour services publics aéroportuaires.

13.2 Faits nouveaux, imprévision, force majeure

A la demande de l'une des Parties, si celle-ci estime que des faits ou circonstances, quels qu'ils soient (épidémies entraînant la suppression partielle ou totale de l'activité sur la plateforme aéroportuaire, ...) insusceptibles d'être prévus dans leur nature et/ou dans leur ampleur au moment de la conclusion du présent contrat ou des événements relevant de l'imprévision ou de la force majeure, sont de nature à bouleverser l'économie du présent contrat, les Parties conviennent d'examiner de bonne foi les conséquences, notamment financières, de ces événements, et de rechercher un accord amiable pour réviser le présent contrat ou y mettre fin de manière anticipée.

A défaut d'accord amiable dans un délai d'un mois suivant la demande de la Partie requérante, en cas de fin anticipée du présent contrat et sauf accord des Parties, les tarifs des redevances restent en vigueur jusqu'à la fin de la période tarifaire prévue par le contrat.

Pour l'application de la présente clause, on entend par bouleversement de l'équilibre économique du contrat, toute dégradation supérieure ou égale à 7% du montant annuel des redevances pour services publics aéroportuaires, à compter de la survenance de ce bouleversement.

TITRE VI : DISPOSITIONS DIVERSES

14 Sanctions

Dans le cas de l'application par la SCAC de tarifs de redevances non homologués en vertu des articles R. 6325-25 à R. 6325-38 du code des transports, la société est passible d'une sanction administrative.

15 Préparation du contrat suivant

Les Parties conviennent de l'intérêt de préparer un contrat de régulation économique pour une période pluriannuelle suivant celle du présent contrat. La SCAC s'engage à publier au plus tard le 1er mars 2031 le dossier de consultation relatif à ce deuxième contrat. Dès la publication du dossier, la SCAC sollicite l'avis de la commission consultative économique.

Ces engagements valent également, le cas échéant avec des délais différents, en cas de fin anticipée du présent contrat.

16 Transmission de notifications

Les notifications de la SCAC à l'Etat en application du présent contrat sont adressées à l'adresse suivante :

Direction générale de l'aviation civile / Direction du transport aérien

50, rue Henry Farman

75720 Paris Cedex 15

Et

Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes

59, boulevard Vincent-Auriol

75703 Paris Cedex 13.

17 Publicité

En application de l'article R. 6325-50 du code des transports, le présent contrat est rendu public. A cet effet, la Direction générale de l'aviation civile se charge de sa publication au Bulletin officiel du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, des transports, de la transition énergétique, de la mer.

Paris, le

Le ministre chargé de l'aviation civile

Le président de la SCAC

Annexe 1 : Programme d'investissement sur la période du contrat

Annexe 2 : Grille des Redevances à la date de signature du contrat

Annexe 3 : Modulations tarifaires