

CONTRAT DE REGULATION ÉCONOMIQUE



**DOSSIER PUBLIC DE
CONSULTATION**

INTRODUCTION

Le présent dossier public de consultation s'inscrit dans le cadre de la préparation du Contrat de Régulation Economique (CRE) 2027-2031 entre l'Etat et la Société Concessionnaire de l'Aéroport de Cayenne Félix Eboué (SCAC).

Ce CRE, prévu par les dispositions de la convention de concession signée entre l'Etat et la SCAC le 23 septembre 2025 et par les dispositions du code des transports, vise à établir un cadre pluriannuel déterminant les engagements de la SCAC en matière d'investissements et de performance économique, de qualité de service et de développement durable.

Ce CRE donne une visibilité pour 5 ans sur l'évolution des revenus aéronautiques et sur la performance économique de la SCAC, en l'engageant à maintenir ses efforts de bonne gestion et de maîtrise des charges opérationnelles. Ces efforts sont indispensables pour dégager les moyens nécessaires à la réalisation des investissements initiaux exigés contractuellement par l'Etat dans le délai maximal de 42 mois à compter de l'entrée en vigueur de la concession, le 1^{er} octobre 2025.

Le programme d'investissements initiaux exigés contractuellement par l'Etat répond 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. Cette première phase comprend les éléments suivants :

- 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 périphériques 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.

Ce dossier présente les hypothèses retenues en lien avec l'évolution du trafic aérien et le programme d'investissements initiaux ainsi que les propositions tarifaires associées. Il constitue la base de la concertation avec les usagers, les compagnies aériennes et l'Etat.

L'objectif de cette démarche est de parvenir à un contrat équilibré, soutenant la performance opérationnelle de l'aéroport tout en répondant aux attentes des parties prenantes.

Compte tenu des délais d'élaboration du contrat, le début du contrat est prévu le 1^{er} janvier 2027 pour une fin au 31 décembre 2031.

Cadre réglementaire de la consultation

Les articles L.6325-2 et R6325-39 à R6325-42 du code des transports définissent les Contrats de Régulation Economique comme des contrats pluriannuels entre l'Etat et l'exploitant, visant à déterminer les conditions de l'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires, en tenant compte, notamment, des prévisions de coûts, de recettes, d'investissements ainsi que d'objectifs de qualité des services publics rendus par l'exploitant d'aérodrome. Ces contrats s'incorporent aux contrats de concession d'aérodrome conclus par l'Etat.

Les Contrats de Régulation Economique déterminent :

- 1° Celles des redevances prévues par l'article R. 6325-1 dont les conditions d'évolution font l'objet du contrat. Ces redevances comprennent obligatoirement les redevances prévues par l'article R. 6325-4 et les principales redevances accessoires, à l'exception de celles dont les conditions tarifaires sont fixées par contrat dans les conditions du troisième alinéa de l'article R. 6325-9 ;
- 2° Les périodes tarifaires successives, d'une durée n'excédant pas un an, au titre desquelles les redevances susmentionnées sont établies dans le cadre du contrat. Les dates prévisionnelles d'entrée en vigueur des modifications des tarifs des redevances susmentionnées correspondent au début de chacune de ces périodes ;
- 3° Le plafond du taux moyen d'évolution de ces redevances pour chaque période tarifaire ;
- 4° L'ajustement de ce plafond en cas d'écart entre les éléments prévisionnels pris en compte et ceux réalisés en matière de trafic, d'investissements, de profits issus des activités non incluses dans le périmètre prévu par le deuxième alinéa de l'article L. 6325-1 contribuant à la couverture des coûts de ce périmètre, de charges et en cas d'introduction de nouvelles redevances, ainsi que la possibilité de reporter, en fin de contrat, le solde des ajustements sur les tarifs de la période suivante ;
- 5° Le coût moyen pondéré du capital évalué, pour la période couverte par le contrat, sur le périmètre d'activités prévu par le deuxième alinéa de l'article L. 6325-1 ;
- 6° Les conditions dans lesquelles est vérifié le caractère proportionné des redevances par rapport aux coûts correspondants ;
- 7° Les objectifs de qualité de service, assortis de mécanismes d'incitation financière ;
- 8° Le montant des investissements et les principales opérations d'équipement prévus et leur calendrier ;
- 9° La méthodologie d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre d'activités prévu par le deuxième alinéa de l'article L. 6325-1 ;
- 10° Les conditions de leur révision ou de leur fin anticipée sur demande du ministre chargé de l'aviation civile, notamment lorsque des circonstances exceptionnelles et imprévisibles affectent les éléments prévisionnels pris en compte en matière de trafic et d'investissements, dans une mesure telle qu'elles se traduisent par un bouleversement de l'économie du contrat.

01. REGULATION ECONOMIQUE

Régime de régulation économique

Le régime de régulation aéroportuaire désigne l'ensemble des règles et mécanismes mis en place par les autorités publiques pour encadrer l'activité économique des aéroports, notamment en ce qui concerne les tarifs, la qualité de service et les investissements. Ce régime vise à garantir un équilibre entre les intérêts des gestionnaires d'aéroports, des compagnies aériennes, des passagers et de la collectivité.

Plusieurs mécanismes sont mis en œuvre :

- Contrôle des tarifs des redevances aéroportuaires (pour l'usage des services publics aéroportuaires), soumis à l'approbation d'une autorité publique
- Contrats de régulation économique : contrats pluriannuels conclus entre l'État et les gestionnaires d'aéroports, fixant les modalités de fixation des tarifs et les engagements en matière de qualité et d'investissement.
- Consultation des parties prenantes : Les compagnies aériennes et les usagers sont consultés sur les évolutions tarifaires et les projets d'investissement.
- Suivi de la qualité de service sur la base d'indicateurs de performance.

Les articles L.6325-1 et R.6325-1 et suivants du code des transports, fixent les principes de la régulation économique.

Le contrat de régulation économique pluriannuel donne une vision partagée du projet industriel sur un horizon allant jusqu'à 5 ans et détermine une trajectoire d'évolution tarifaire. Cette vision à un horizon allant jusqu'à 5 ans permet de déterminer le niveau de risque pris par l'exploitant et de définir ainsi, comme prévu par les textes, la juste rémunération des capitaux investis au regard du Coût Moyen Pondéré du Capital (CMPC). Cette rémunération est déterminée de manière prospective et mise en regard du plan d'affaires sur le périmètre régulé dans lequel le retour sur les capitaux employés (ROCE) est comparé au CMPC.

Les objectifs du contrat de régulation économique sont donc multiples :

- Prédicibilité des tarifs : éviter des hausses soudaines des redevances aéroportuaires
- Pertinence du programme d'investissements : assurer que les investissements prévus sont proportionnés aux besoins
- Amélioration de la qualité de service : définir des indicateurs de performance et des objectifs à atteindre
- Responsabilité sociétale et environnementale : définir des indicateurs de développement durable et des objectifs à atteindre
- Dialogue avec les parties prenantes : impliquer les compagnies aériennes et autres usagers dans le processus de décision

Périmètre régulé d'activités

L'article 3 de l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes définit le périmètre d'activités aéroportuaires soumis à régulation et regroupant l'ensemble des activités objet de la concession à l'exception :

- Des activités menées par des entreprises liées au concessionnaire au sens de l'article L. 2511-8 du code de la commande publique ;

- Des activités liées aux services de sécurité-incendie-sauvetage, de lutte contre le péril animalier, et de sûreté, ainsi qu'aux mesures effectuées dans le cadre des contrôles environnementaux ;
- Des activités nécessaires à l'atténuation des nuisances sonores ;
- Le cas échéant, des autres activités sans rapport avec le ou les aérodromes concernés.

Les activités extra-aéronautiques (commerces, parkings auto, immobilier aéroportuaire destiné aux besoins des compagnies aériennes, des assistants en escale pour le traitement des passagers, bagages, fret) contribuent au financement du périmètre de services publics aéroportuaires, en tout ou partie.

Également, la redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite n'est pas soumise au plafond dévolution tarifaire. Elle est établie sur une base annuelle dans les conditions prévues par le code des transports, par le règlement CE n°1107/2006 concernant les droits de personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, de telle sorte que le chiffre d'affaires prévisionnel de cette redevance couvre au plus les coûts d'investissement et de fonctionnement imputables à cette activité.

CMPC cible

Le CMPC (Coût Moyen Pondéré du Capital) est l'indicateur utilisé, dans le cadre de la régulation économique, pour apprécier la rentabilité du périmètre régulé. Si ce périmètre régulé se limite aux activités aéronautiques, la rentabilité est, elle, appréciée après contribution des activités extra-aéronautiques.

Le CMPC évalue le coût global des ressources financières de l'entreprise, pondéré en fonction de la part de chaque source de financement (fonds propres et dettes).

$$\text{CMPC} = \frac{FP}{FP+D} \times \text{KFP} + \frac{D}{FP+D} \times \text{KD} \times (1-t)$$

Où :

FP = valeur de marché des Fonds propres

D = valeur de marché de la Dette financière

KFP = coût des fonds propres

KD = coût de la dette

t = taux d'impôts (taux normatif)

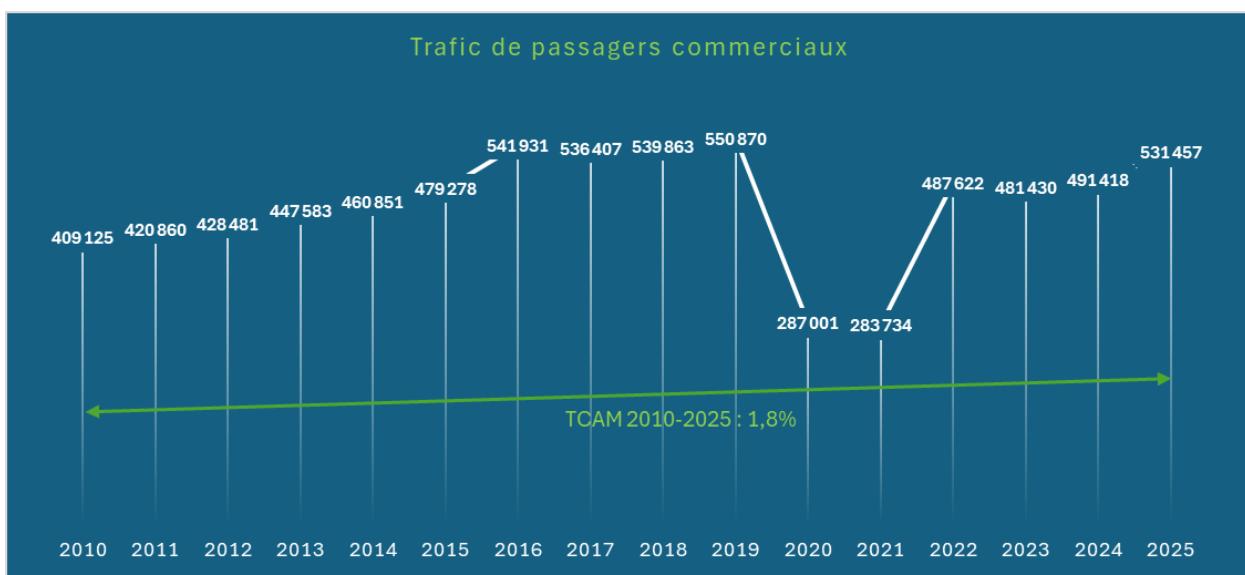
KFP	10%
KD x (1-t)	4,1%
$\frac{FP}{FP+D}$	36,5%
$\frac{D}{FP+D}$	63,5%

Ces hypothèses conduisent à retenir un CMPC cible de 6,24% sur la période 2027-2031.

02. TRAFIC & CAPACITÉ

Trafic historique

Entre 2010 et 2025, le trafic de l'aéroport de Cayenne Félix Eboué a connu une croissance annuelle moyenne de 1,8%. On distingue une première période 2010-2016 où le trafic s'est largement développé grâce aux liaisons internationales proches à un rythme de 4,8% par an puis une phase plateau avec un recul du trafic international proche, avant la forte dépression de trafic liée aux mesures de confinement pendant la pandémie de covid. Il est à noter que depuis 2022 la croissance du trafic est supérieur à son niveau annuel moyen (2,9%), sans permettre de récupérer les niveaux de trafic enregistrés entre 2016 et 2019, avant la crise covid.

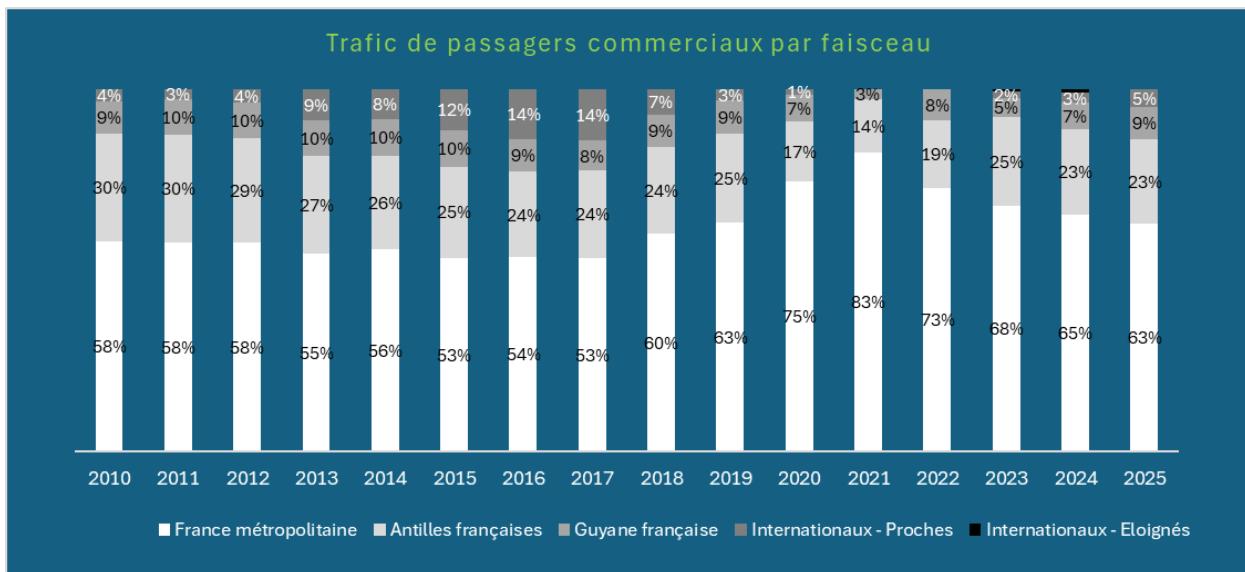
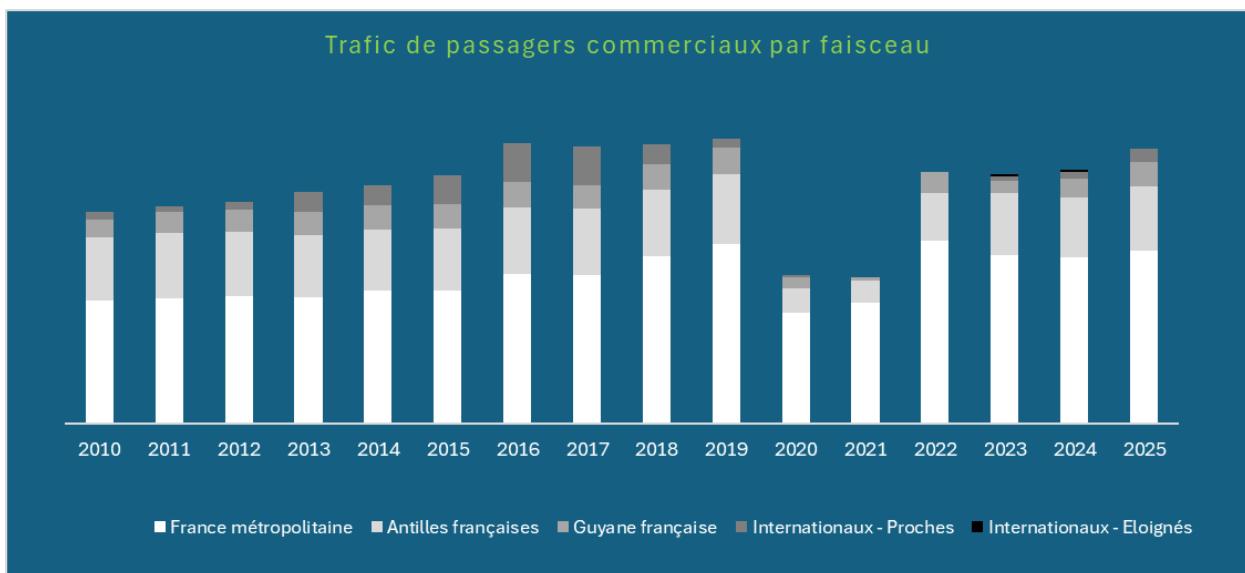


Le trafic de l'aéroport n'a pas encore recouvré son niveau d'avant la crise covid. En 2024, le trafic représentait 89% du trafic de 2019 (-11,2%) et en 2025 il s'élève à 96% du niveau de trafic 2019. Ce retard au retour au niveau pré-covid était semblable en 2024 aux aéroports de Guadeloupe (-13,6%) et de Martinique (-8,5%). Notons que les aéroports de La Réunion, de Tahiti, de Mayotte, de Bora-Bora, Raiatea et Rangiroa ont déjà récupéré et dépassé les niveaux de trafic en 2024.

Le trafic de l'aéroport de Cayenne Félix Eboué se décompose en plusieurs grands faisceaux de trafic :

- Le premier faisceau, en nombre de passagers, est celui qui relie la Guyane française à la métropole. Il représentait 57% du trafic de passagers avant la crise covid. Depuis, il compte pour 64% du trafic total de passagers.
- Le deuxième faisceau de trafic est celui qui relie la Guyane française aux Antilles françaises. Ce trafic représente environ 23% du trafic de passagers de l'aéroport. Cette part du trafic de passagers est relativement stable depuis 2016 (hors période covid).
- Le troisième faisceau de trafic est le trafic intra-Guyane française. Il représentait environ 10% du trafic de passagers de l'aéroport jusqu'à la crise covid. Depuis et avec la faillite de la compagnie locale Air Guyane, le trafic intra-Guyane française ne compte plus que pour moins de 10% du trafic total de passagers.

- Le quatrième faisceau est constitué par les liaisons internationales proches ou éloignées. La part de ce trafic a progressé entre 2010 et 2017 pour représenter jusqu'à 14% du trafic de passagers de l'aéroport. Depuis 2022, il ne représente plus que moins de 5% du trafic total de passagers.



Perspectives d'évolution du trafic aérien

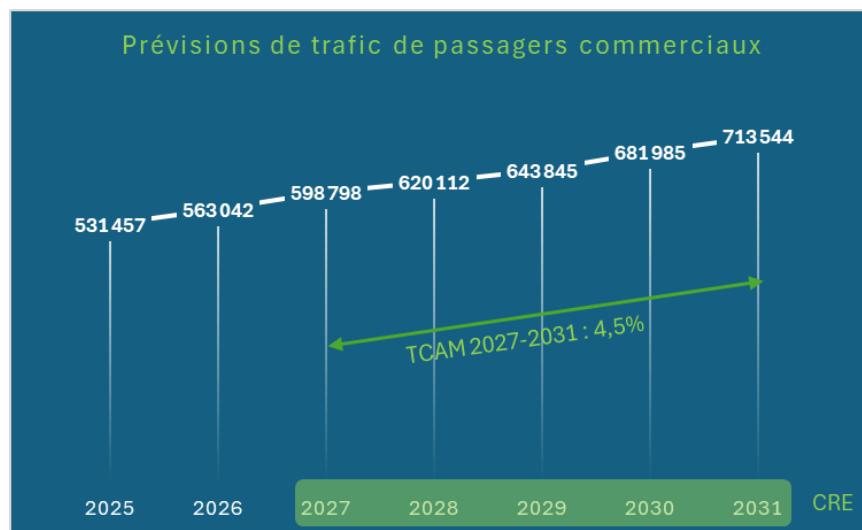
Les prévisions de trafic 2027-2031 sont établies suivant une approche bottom-up qui établit des évolutions de trafic déterminées par le couple compagnie/destination. Elle s'appuie sur les hypothèses concernant :

- Les compagnies aériennes pressenties pour opérer les lignes ;
- La capacité en sièges des aéronefs de la flotte des compagnies aériennes pressenties ;

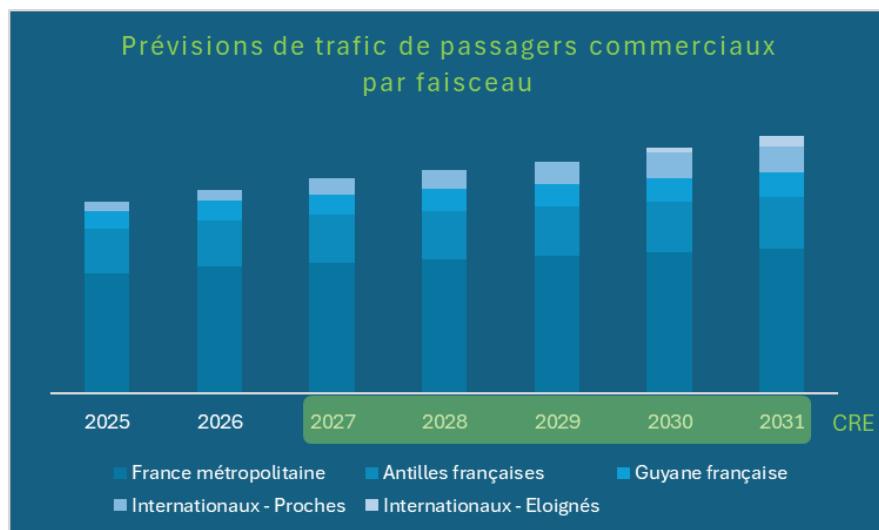
- Les coefficients de remplissage ;
- Le nombre de vols hebdomadaires réalisés.

Cette approche tient également compte de la saisonnalité des vols, des vacances scolaires et de la distinction entre les saisons été et hiver.

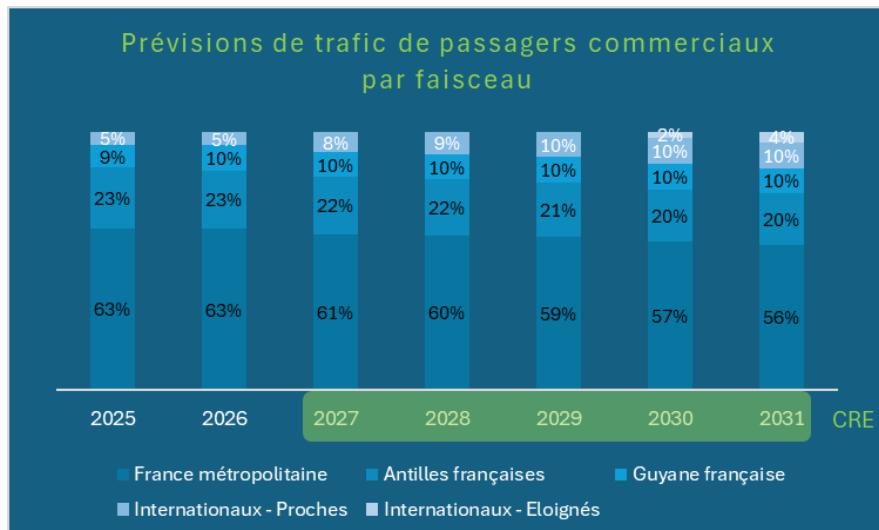
Sur la période 2027-2031, la SCAC prévoit un Taux de Croissance Annuel Moyen (TCAM) de 4,5% pour atteindre 710.000 passagers en 2031.



Les trafics vers la France métropolitaine, principal segment générateur de trafic pour l'aéroport de Cayenne Félix Eboué, poursuit une croissance moyenne de 2,6% par an. Le deuxième segment pourvoyeur de trafic, vers les Antilles françaises, se stabilise. La croissance du trafic enregistré par l'aéroport devrait provenir de l'essor du trafic intérieur Guyane et du trafic international proche et éloigné.



L'analyse du trafic prévisionnel par faisceau montre que la croissance sera portée par le trafic intérieur et international proche et éloigné, avec des opportunités de dessertes nouvelles au Brésil, au Surinam et au Guyana.



Capacités aéroportuaires

Capacité de l'aire de mouvement

L'aéroport dispose d'une unique piste 08/26 de 3.200 mètres de long et 45 mètres de large avec des accotements revêtus de 7,5 mètres. Celle-ci permet d'accueillir tous types d'aéronefs, moyen et gros porteurs. L'aéroport peut également être utilisé de façon ponctuelle par de plus gros aéronefs de transport de fret (Antonov AN124, Lockheed C-5 Galaxy) pour les besoins du Centre Spatial Guyanais (CSG).

La circulation des aéronefs est possible par un réseau de taxiways Alpha, Charlie et Echo accessibles aux aéronefs de code E et desservant l'aire de stationnement commerciale. D'autres taxiways de plus petites dimensions donnent accès à la zone militaire (Mike), à une aire de stationnement hélicoptère (Papa) et à la zone d'aviation générale (Golf).

L'aire de stationnement commerciale est située à proximité de l'aérogare. Elle offre 4 postes de stationnement pour aéronefs de code E (P0, P1, P2 et P3), 1 poste pour aéronefs de code D (P4) et 3 postes pour aéronefs de code C (1.2, 2.3 et 3.4). L'aire de stationnement contient également trois postes à accès autonome sur l'emprise du poste P0, permettant l'exploitation des avions code B desservant les lignes intérieures Guyane, type Let410 ou Twin-Otter. Il est également possible de stationner un aéronef de code F sur l'aire de stationnement. Celui-ci est alors positionné sur l'emprise des deux postes P3 et P4, perpendiculairement aux axes.

L'aire de stationnement d'aviation générale permet de stationnement de 8 aéronefs de code A ainsi que 3 hélicoptères.

Capacité de l'aérogare de passagers

Sur la base du programme actuel de vols et de courbes de présentation de passagers, on détermine des heures de pointe caractéristiques du trafic commercial sur l'aéroport de Cayenne Félix Eboué :

- 322 passagers en heure de pointe Départ
- 595 passagers en heure de pointe Arrivée
- 906 passagers en heure de pointe Départ+Arrivée

L'aérogare n'offre pas les surfaces nécessaires pour traiter les passagers au départ et à l'arrivée dans des niveaux de service Optimum selon la classification IATA, pour certains processus du parcours du passager : le hall public, la zone de contrôle de sûreté, la salle d'embarquement et la zone de contrôle de police à l'arrivée sont sous-dimensionnés.

03. ELEMENTS ECONOMIQUES ET FINANCIERS

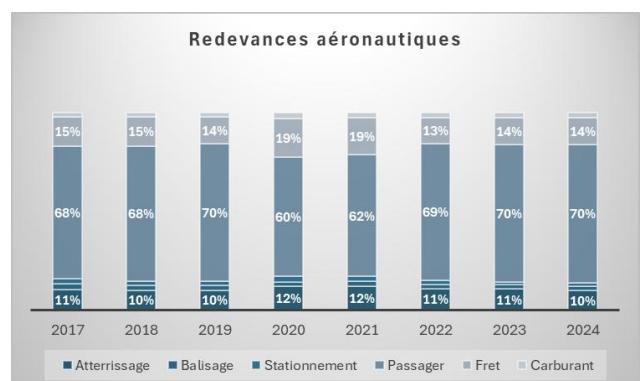
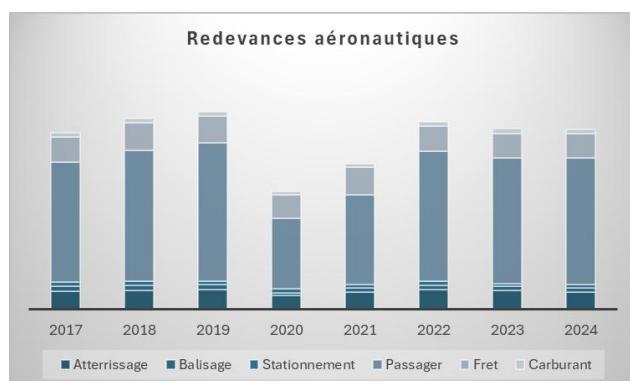
Les tarifs des redevances aéronautiques régulées n'ont pas évolué depuis le 1^{er} février 2020.

Produits d'exploitation (hors missions régaliennes)

Compte tenu de l'évolution du trafic aérien, les revenus issus des redevances aéronautiques régulées n'ont logiquement pas retrouvé les niveaux enregistrés avant la crise covid. Ils s'élèvent à moins de 9,2M€ pour les années 2023 et 2024.

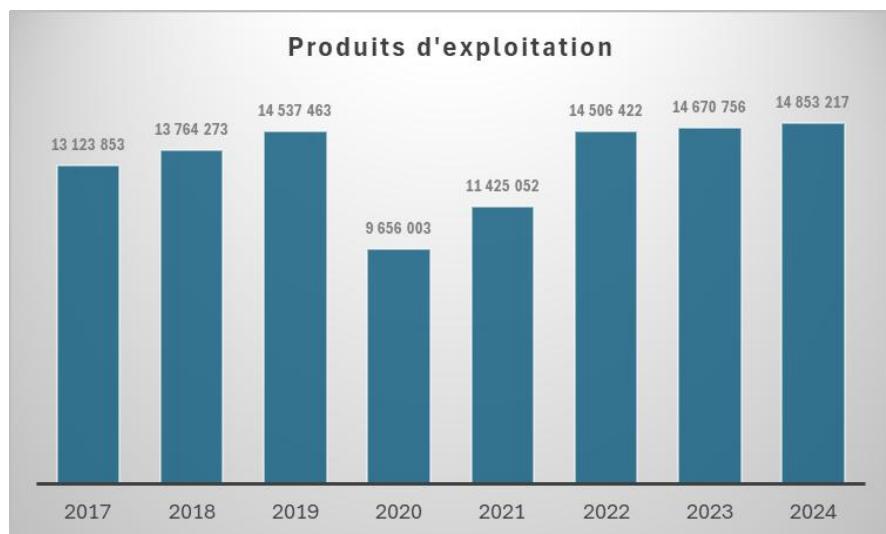


Les principales redevances aéronautiques sont les redevances de passager, de fret et d'atterrissement.

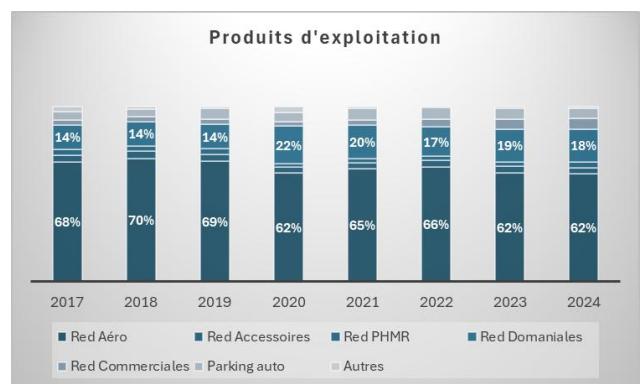
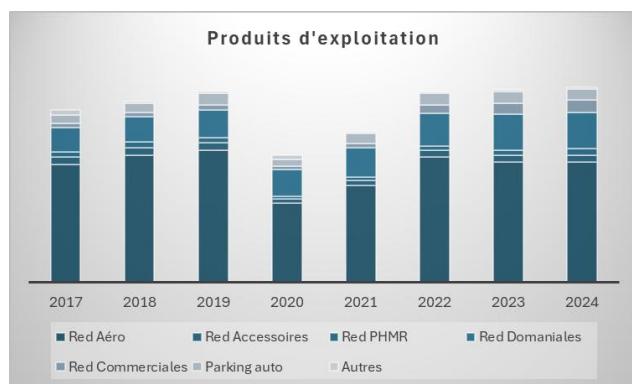


La redevance de passager compte pour 70% du montant total des redevances aéronautiques.

Les produits d'exploitation ont toutefois dépassé les niveaux enregistrés avant la crise covid, grâce aux redevances domaniales et commerciales acquittées par les occupants de l'aéroport.



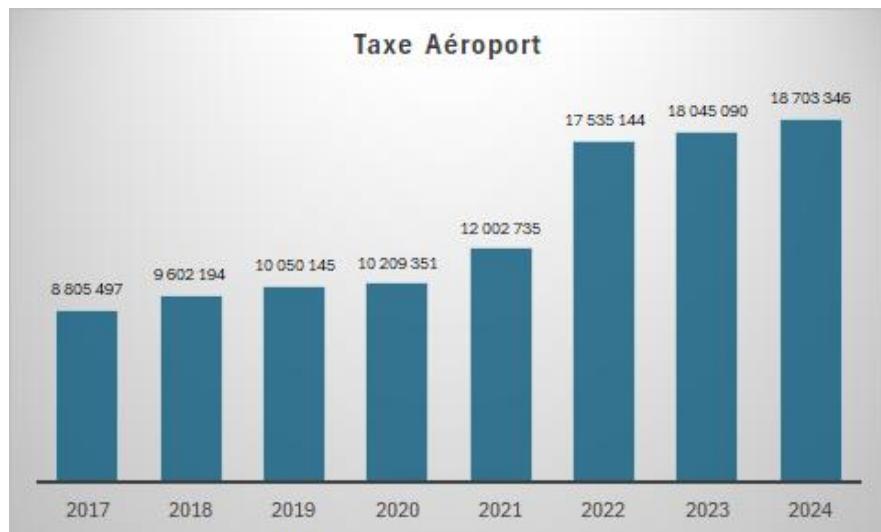
Les redevances aéronautiques et les redevances domaniales constituent les principaux produits d'exploitation.



Ces deux produits d'exploitation représentent environ 80% des produits d'exploitation totaux de l'aéroport. Les redevances commerciales ont vu leur part dans les produits d'exploitation augmenter, passant de 3% à 6%.

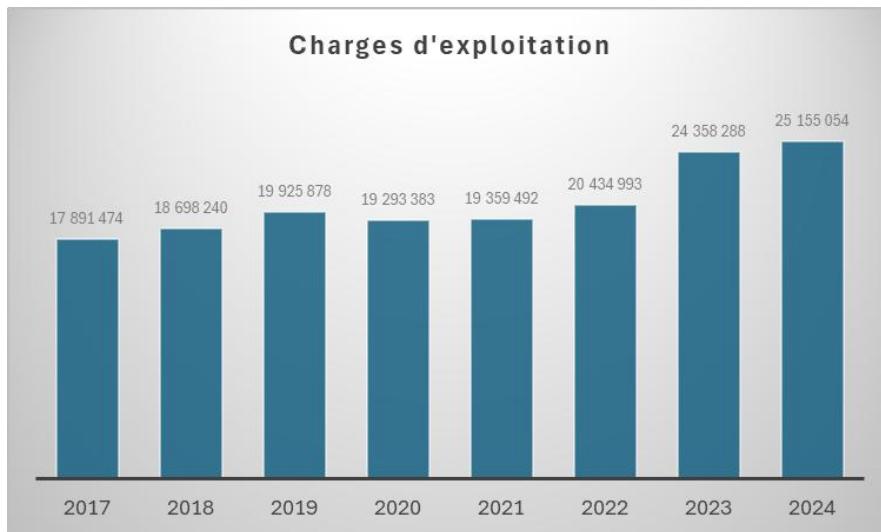
Produits d'exploitation (missions régaliennes)

Les produits de la Taxe de Sécurité et de Sûreté ont fortement progressé entre 2017 et 2024, sous les effets de l'augmentation du taux unitaire de la taxe et du coût des missions régaliennes.

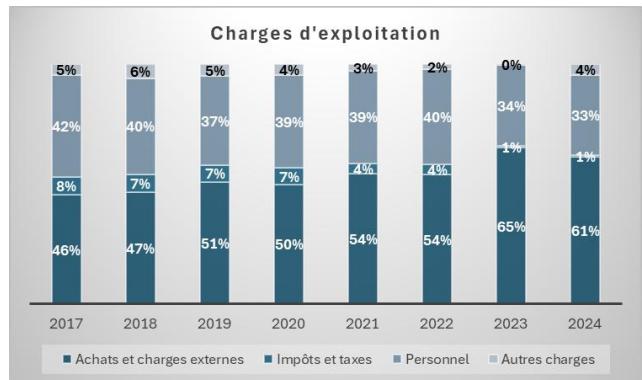
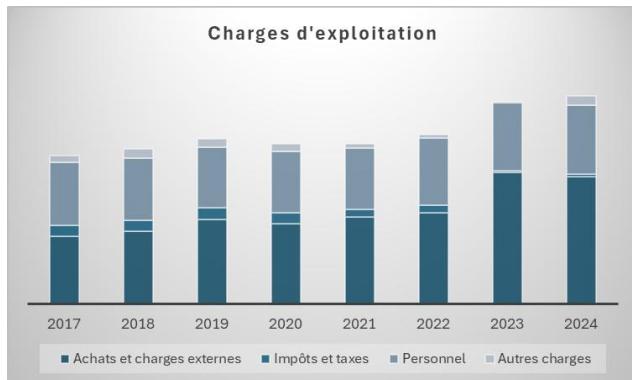


Charges d'exploitation (hors missions régaliennes)

Les charges d'exploitation suivent une tendance haussière entre 2017 et 2024, sur un rythme moyen de 5% par an. Elles s'élèvent en 2024 à plus de 25M€.

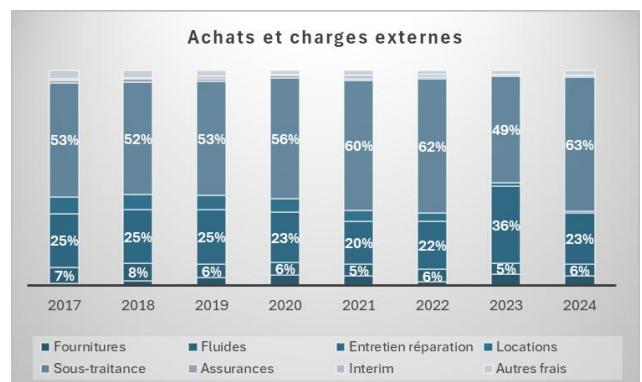
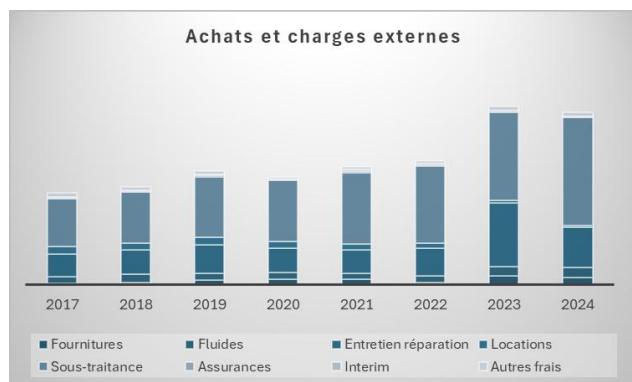


Les achats et charges externes représentent le principal poste de dépenses devant les charges de personnel. Les achats et charges externes augmentent selon un taux de croissance annuel moyen nettement plus élevé (9,5%) que les charges de personnel (1,5%).



Les achats et charges externes représentent en 2023 et 2024 plus de 60% des charges d'exploitation de l'aéroport alors que les charges de personnel n'en représentent que le tiers.

Les achats et charges externes regroupent un ensemble d'items divers. Cependant, les postes Sous-traitance et Entretien-Réparation concentrent plus de 85% des dépenses en achats et charges externes.



04. PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS

Vue générale du programme d'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 :

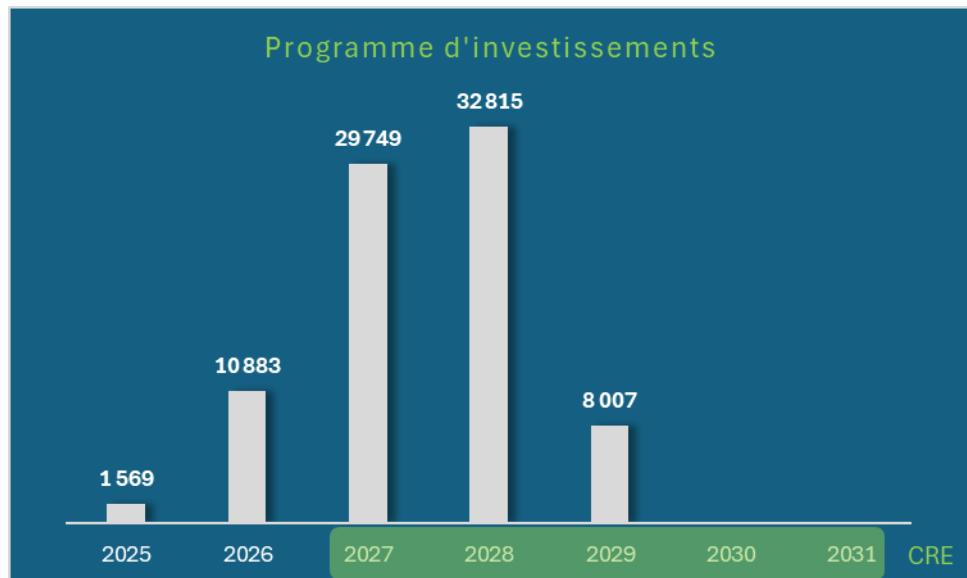
- L'amélioration du circuit passager en aérogare ;
- La rénovation de la toiture de l'aérogare ;
- La réfection des postes de stationnement avion P1 et P2 et l'électrification des postes au contact ;
- La réfection et le réaménagement de la zone d'aviation générale ;
- La rénovation des clôtures périphériques 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.

(en milliers d'euros constants)

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL 2027-2031
Amélioration Aérogare	979	4 501	11 917	14 686	3 717	0	0	30 320
Rénovation de la toiture	33	1 586	1 033	172	0	0	0	1 205
Postes de stationnement P1 et P2	54	2 150	1 391	231	0	0	0	1 622
Electrification des postes au contact	9	688	453	76	0	0	0	529
Zone d'Aviation Générale	39	68	10	1 893	636	0	0	2 539
Clôtures périphériques et chemin de ronde	65	125	2 969	1 177	62	0	0	4 208
Locaux pour les services vétérinaires	6	13	286	96	0	0	0	382
Création poste CSG	133	257	3 477	2 279	376	0	0	6 132
Eclairage Parking P4/P5	0	0	262	175	29	0	0	466
Installations techniques Aérogare	25	44	2 168	3 965	1 087	0	0	7 220
Installations SSLIA	24	51	713	237	0	0	0	950
Installations électriques	40	63	456	1 386	415	0	0	2 257
Hangar Maintenance Avion	162	253	1 853	5 634	1 685	0	0	9 172
Ferme photovoltaïque	0	799	2 665	808	0	0	0	3 473
Eclairage LED parking VL et Airside	0	285	96	0	0	0	0	96
TOTAL Investissements	1 569	10 883	29 749	32 815	8 007	0	0	70 571

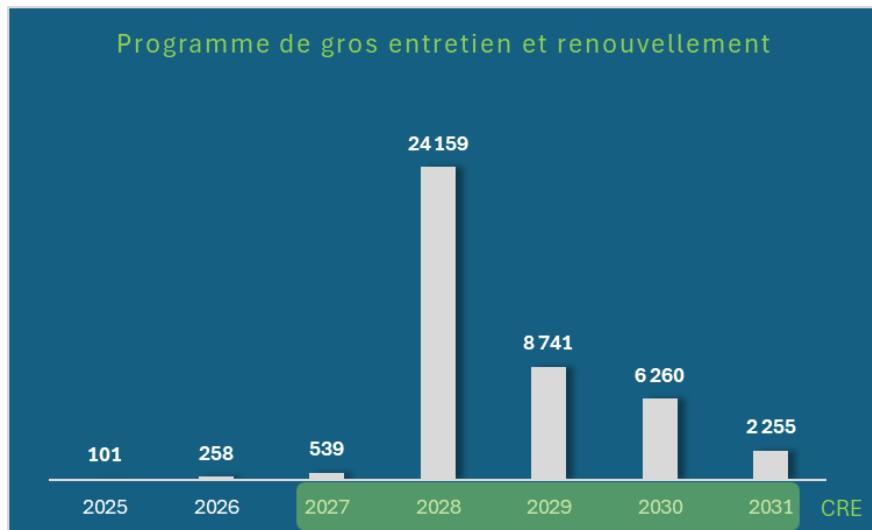


A ces investissements, s'ajoute un programme de gros entretien et renouvellement des biens de la concession, pour un montant total de 70,571 millions d'euros constants sur la période 2027-2031 et qui comprend les opérations suivantes :

- 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

(en milliers d'euros constants)

	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	TOTAL 2027-2031
Chaussées aéronautiques	8	33	33	22 969	7 734	3 970	1 360	36 066
Aérogare Passagers	10	39	39	940	375	1 021	433	2 808
Caserne SSLIA	6	24	24	24	24	24	24	119
Autres bâtiments	25	98	98	98	98	98	98	490
Véhicules	47	47	329	111	494	166	0	1 100
Extérieurs	5	18	16	16	16	981	341	1 371
TOTAL Investissements	101	258	539	24 159	8 741	6 260	2 255	41 954



Les investissements initiaux

Amélioration du circuit passagers

Un réaménagement des fonctions clés du circuit passager est nécessaire pour assurer une amélioration immédiate et significative des niveaux de service au regard du trafic accueilli.

Ce réaménagement de l'aérogare est conçu de façon à répondre à la croissance de trafic jusqu'à l'arrivée d'un 4^{ème} vol gros porteur, ce qui nécessitera des extensions à l'enveloppe actuelle de l'aérogare.

Les travaux portent notamment sur les blocs fonctionnels suivants :

- La zone publique de l'aérogare ;
- La zone d'inspection filtrage des passagers et des bagages cabines ;
- La zone d'embarquement ;
- La zone de contrôles de la PAF à l'arrivée.

Pour atteindre l'objectif d'un niveau de service IATA Optimum, les travaux suivants seront réalisés :

- La création d'une dalle d'environ 430m² au-dessus du hall public à l'ouest du terminal.
- La création d'une seconde dalle d'environ 120m² entre le bloc de bureaux central et la salle d'embarquement International ;
- La relocalisation de certains bureaux exploitant en dehors de l'aérogare.

Le réaménagement de l'aérogare va redonner de l'espace aux passagers en leur permettant d'entrer dans un hall public réaménagé, dans lequel ils pourront profiter d'une nouvelle offre de commerces et de restauration avec leurs accompagnants, au départ comme à l'arrivée. Le parcours passager débutera ensuite par la zone 100% contrôles qui pourra être activée ou non en fonction des besoins spécifiques à chaque vol.

Les passagers n'ayant pas de bagages à enregistrer pourront se rendre directement au contrôle émigration située au rez-de-chaussée en sortie du 100% contrôles.

Une fois ce contrôle effectué, les passagers emprunteront le nouvel escalator qui les mènera directement à la zone d'inspection filtrage des passagers et des bagages cabines (localisée sur la dalle nouvellement créée). La zone centrale de bureaux aujourd'hui alloués à l'exploitant sera relocalisée en dehors de l'aérogare pour permettre de récupérer les surfaces pour le PIF et pour l'aménagement d'un Duty Free traversant de 300m².

En sortie du Duty Free, les passagers pourront accéder à la salle d'embarquement International réaménagée.

Les flux Arrivée restent inchangés par rapport à l'existant. Le réaménagement de l'immigration et du hall public permet néanmoins d'augmenter les surfaces qui leur sont allouées pour offrir une meilleure qualité de service aux passagers. La salle de livraison bagages sera également réaménagée pour améliorer l'efficacité opérationnelle.

Rénovation de la toiture de l'aérogare de passagers

La reprise de l'ensemble de l'étanchéité de la toiture doit permettre une étanchéité parfaite de l'aérogare pour pallier les risques de fuites liées aux intempéries.

La toiture n'a pas connu de travaux lourds de renouvellement depuis la construction de l'aérogare en 1997. Son état est ainsi globalement mauvais et présente un grand nombre de désordres : zones de stagnation d'eau sur la toile « SARNAFIL » avec apparition de végétation, perte d'étanchéité et infiltrations sur la toiture en propre et sur les terrasses, forte corrosion et dégradation généralisée de certaines grilles d'évacuation, forte dégradation de l'ensemble des joints silicone, tassement de l'isolant.

Une dépose intégrale de la membrane de couverture et de l'isolant est préconisée. Cette couverture sera remplacée par une membrane PVC avec vernis protecteur et indice de réflectance solaire élevé ainsi qu'un isolant à forte densité, imputrescible et non hydrophile.

Réfection des postes de stationnement avion P1 et P2

La reconstruction des postes P1 et P2 avec la mise en place de structures rigides sur l'emprise au sol des avions gros porteurs est nécessaire pour réduire significativement les dégradations sous charges statiques et assurer une exploitation pérenne de ces postes.

Afin d'accroître la durée de vie des postes de stationnement, il est envisagé de construire une zone en béton hydraulique élargie couvrant l'ensemble des mouvements des engins de piste qui sont amenés à opérer autour de l'avion (passerelles, catering, chargeurs containers, etc..) et les zones de réacteurs qui sont les plus sensibles en termes de fuite d'hydrocarbures, au-delà de la seule zone d'emprise de tous les atterrisseurs principaux des aéronefs accueillis sur ces postes. Cette zone en béton de 1.650m² par poste sera constituée de 11 rangées de 6 dalles de 5mx5m couvrant les atterrisseurs et la zone d'évolution des engins de piste.

Structurellement, les deux postes nécessitent un renforcement. Vu le linéaire concerné, une solution de démolition/reconstruction est considérée. Les chaussées existantes seront démolies et une couche de fondation en béton maigre sera mise en place. Une dalle de béton de 37cm est prévue avec des goujons entre 2 dalles consécutives.

Les entrées des postes P1 et P2 nécessitent également un renforcement car la structure présente des dégradations de fatigue. Il est prévu un rabotage des chaussées existantes et la mise en place de matériaux bitumineux à modules élevés.

Pour les zones de chaussées non roulées, un rabotage et un resurfaçage de la couche de roulement seront réalisés pour régler les dégradations superficielles observées.

Les deux postes P1 et P2 équipés chacun d'une passerelle seront équipés chacun de 2 équipements 400Hz / 90kVA avec enrouleur installés sous passerelle.

Réfection et aménagement de la zone d'aviation générale

L'aire de trafic pour l'aviation générale disposent aujourd'hui d'une aire d'environ 12.000m² permettant le stationnement de 8 aéronefs de code A et 3 hélicoptères. Cette aire est juxtaposée aux hangars mis à disposition des opérateurs pour la réalisation de leurs activités de maintenance et le stationnement de leurs aéronefs. Cette aire présente de nombreuses non-conformités et des risques liés à la présence simultanée d'activités multiples sur cette zone.

Pour répondre à l'objectif de réduire la congestion de l'aire et supprimer la circulation des aéronefs de code B sur l'aire d'aviation générale, il a envisagé de relocaliser le hangar de maintenance de la compagnie basée opérant les vols intérieurs Guyane vers de nouvelles installations qui seront créées sur la Zone d'Entretien Technique.

Les chaussées de l'aire de stationnement et de la voie de circulation GOLF seront également totalement remaniées afin de réaliser une mise en conformité géométrique.

L'état des enrobés actuels de l'aire de trafic d'aviation générale conduit à les raboter entièrement. Le niveling sera réalisé par la mise en place d'une couche de reprofilage. L'épaisseur de la couche de roulement mise en place sera égale à l'épaisseur rabotée (10cm). Le marquage diurne sera par conséquent repris en totalité en collaboration avec les opérateurs de la zone. Un nouvel ouvrage d'assainissement sera mis en œuvre pour traiter les eaux de ruissellement de l'aire de stationnement.

De même, l'état des enrobés de la voie de circulation GOLF conduit à les raboter entièrement. Le niveling sera réalisé par la mise en place d'une couche de reprofilage. L'épaisseur de la couche de roulement mise en place sera égale à l'épaisseur rabotée (8cm).

Rénovation des clôtures périphériques et du chemin de ronde

En complément du programme de rénovation des clôtures de la plateforme mené au cours des dernières années, il convient de régler les points de vulnérabilité identifiés dans les clôtures périphériques nécessitant leur renforcement, en particulier

- Le long du chemin de maillage, le CRD, le VOR, le glide et le marécage ;
- Entre les installations du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) et la base aérienne.

Par ailleurs, ces clôtures devant être vérifiées régulièrement, un chemin de ronde carrossable doit permettre aux personnels d'entretien d'effectuer des visites de contrôle en tout temps, même lors des périodes de fortes pluies.

La clôture mise en œuvre sera constituée de grillage de 2m de hauteur et de 2m de largeur. La clôture sera surélevée à l'aide de bavoirs sur lesquels sera posé un fil concertina ce qui portera la hauteur totale de la clôture à 2,5m de hauteur en partie haute des bavoirs. Les poteaux intermédiaires de la clôture de sûreté sont espacés de 2m. Un poteau sur cinq est muni d'une jambe de force galvanisée. Tous les 50m, les poteaux sont également munis de jambes de tension. En partie basse, un muret de 50cm sera construit en continu. Une partie minimum de 20cm sera enterrée.

Sur tout le linéaire de clôtures à construire, un débroussaillage de 3m est prévu pour réaliser le projet. Cette largeur sera terrassée pour limiter les décalages de niveau.

Création de locaux pour les besoins des services vétérinaires

Conformément à la réglementation sanitaire en vigueur en matière d'accueil et de prise en charge des animaux, des équipements et installations prévues par l'arrêté du 24 mars 2017 fixant les conditions d'accueil et de prise en charge des animaux dont le statut sanitaire est incertain, sont mis à disposition des services compétents.

Les locaux des services vétérinaires seront localisés dans l'aérogare de fret existante, l'espace disponible étant suffisant pour accueillir à la fois les activités de fret aérien et une zone dédiée aux services vétérinaires.

L'article 2 de l'arrêté du 24 mars 2017 décrit les infrastructures nécessaires aux services vétérinaires. Le service devra disposer d'installations et équipements nécessaires à l'hébergement temporaire des animaux dont le statut sanitaire doit être contrôlé. Ces installations devront à minima comporter :

- Un local facile à nettoyer et à désinfecter, doté de cages adaptées à l'accueil des animaux ;
- Un sas d'entrée permettant aux vétérinaires de s'équiper et de se laver les mains (la porte d'accès à ce sas sera sécurisée) ;
- Des équipements permettant la manipulation, l'examen et l'emballage des animaux ;
- Un congélateur pour la conservation des éventuels cadavres d'animaux ;
- Des équipements pour la collecte et le stockage des déchets.

En complément de ces exigences réglementaires, des zones ont été ajoutées :

- Une zone d'accueil pour les propriétaires des animaux ;
- Un bureau vétérinaire ;
- Une zone permettant la récupération des animaux.

Les locaux vétérinaires ont été dimensionnés pour permettre l'accueil d'animaux susceptibles d'être importés par des particuliers en Guyane.

Rénovation des installations techniques de l'aérogare

Les équipements de production électrique ont été installés au début des années 90, rénovés en 1997 avec la construction de la nouvelle aérogare passagers. L'ancienneté des installations est à l'origine de plusieurs incidents ayant paralysé l'aéroport, notamment une indisponibilité constatée du TGBT aérogare, alimentant l'intégralité des équipements de l'aérogare, sans redondance disponible.

Actuellement le site est alimenté par une boucle HT simple constituée d'un poste de répartition, un poste d'arrivée pour l'aérogare de passagers et un poste d'arrivée pour l'aérogare de fret. Le poste de répartition est alimenté en simple antenne depuis une source normale constituée par un poste de livraison depuis le réseau public et depuis une centrale de secours constituée de deux groupes électrogènes de 650kVA chaque dont la puissance est cumulable.

En vue de fiabiliser l'installation et notamment les liaisons depuis la source normale et la source de remplacement, il est prévu d'intégrer ces deux postes dans une seule et même boucle et de supprimer le bloc de cellules actuel dédié à la répartition. Par ailleurs, un nouveau poste HT/BT sera créé pour alimenter le nouveau hangar de maintenance et le bâtiment de bureaux exploitant et sera intégré dans la boucle HT.

L'ensemble des cellules HT sera remplacé. Un automate de reconfiguration de boucle sera mis en œuvre pour traiter les scénarios lors d'un incident. Ce dernier renverra les informations d'état sur la GTC du site.

La centrale de balisage du SNA est alimentée en haute tension par une liaison HT depuis le poste P1. Avec la création d'un nouveau poste HT dans le nouveau hangar de maintenance, cette liaison HT existante sera déposée et remplacée par une liaison BT. Les 2 groupes électrogènes existants seront conservés. Le transformateur et les cellules HT à l'intérieur de la centrale balisage seront déposés.

Les deux transformateurs 800kVA existants de l'aérogare de passagers seront remplacés par deux transformateurs de 1000kVA, tandis que le transformateur 160kVA dédié à l'aérogare de fret sera conservé. Le TGBT de l'aérogare sera également remplacé en lieu et place.

La GTC a été entièrement refaite à neuf fin 2023 par le précédent concessionnaire. Les adaptations de la GTC devront permettre de réaliser les fonctionnalités suivantes : régulation CTA, report d'information reconfiguration des boucles, communication GE, analyse d'énergie, pilotage de l'éclairage intérieur et extérieur. La solution de GTC sera orientée vers un protocole compatible avec le système mis en place sur site.

La climatisation est assurée par une installation à l'eau glacée localisée en toiture. La localisation des groupes en terrasse soumet les équipements aux intempéries, imposant un vieillissement précoce. L'air est traité par 11 centrales de traitement d'air (CTA) et redistribué en fonction des besoins. Cependant, les locaux techniques hébergeant les CTA sont fortement dégradés (isolation plafond manquante, problèmes de condensations, fuites d'eau depuis la toiture) et le matériel connaît une détérioration précoce. Les problématiques sont similaires pour les gaines de soufflage et de reprise. Globalement, un certain nombre de conduites ne sont pas calorifugées, perdant en efficacité et soumettant les équipements à une humidité constante et donc à une forte dégradation. En toiture, les prises et rejet d'air sont fortement sensibles aux conditions climatiques et sont également à un stade avancé d'usure (rouille, trous, ...). Les variateurs en charge de la régulation du débit d'air en fonction de la température sont globalement inopérants et ont été réglés à débit constant, continu (sans interruption la nuit), par défaut. Concernant les autres systèmes de ventilation, les splits des locaux techniques sont mal positionnés et ne disposent pas d'une ventilation suffisante. Enfin, la VMC (Ventilation Mécanique Contrôlée) est hors service, notamment pour les sanitaires, ce qui constitue une non-conformité réglementaire.

Compte tenu de la localisation de ces équipements situés au R+2 du bâtiment qui ne permet pas une maintenance correcte, il est prévu la rénovation complète de la production d'eau glacée en remplaçant les groupes frigorifiques existants ainsi que la remise à neuf de la panoplie hydraulique. Un troisième groupe complémentaire assurera le secours en cas de panne sur un groupe.

Un réseau d'eau glacée neuf sera créé entre la nouvelle plateforme de production frigorifique et le réseau actuel. Cette rénovation se fera via la remise en état ponctuel du réseau d'eau glacée existant et via son extension au besoin.

L'ensemble de la panoplie d'eau glacée et les organes de régulation hydrauliques sera remplacé par une installation neuve, moins énergivore, fonctionnant à débit variable. Les pompes seront doublées ou triplées suivant le niveau de risque. Un comptage frigorifique est prévu sur la production de froid.

Pour le traitement d'air, il est prévu le remplacement des Centrales de Traitement d'Air (CTA) à eau glacée vieillissantes ainsi que l'installation d'une nouvelle centrale, pour répondre aux besoins d'extension du projet. Au total, huit centrales neuves seront installées.

Dans les locaux techniques courant fort/courant faible, il sera prévu le remplacement des ventilo-convection à eau glacée existants et l'installation d'unités de type plafonnier pour répondre aux besoins d'extension du projet. Les travaux comprendront également la mise en place d'un traitement frigorifique de secours à l'aide de systèmes à détente directe.

Tous les caissons de VMC existants seront remplacés par des modèles basse consommation.

Les travaux sur les réseaux aérauliques comprendront :

- La mise en place des réseaux de soufflage, de reprise, de prise d'air neuf et de rejet, ainsi que des boîtes à débit variable nécessaires au maintien des conditions de température et d'hygrométrie dans le projet d'extension ;
- La rénovation des réseaux de VMC et de ventilation de confort ;
- Le remplacement du calorifuge et des gaines aérauliques vieillissantes ;
- Le remplacement des organes de régulation aérauliques vieillissants ;
- Le remplacement des clapets coupe-feu vieillissants ;
- La remise à neuf des terminaux aérauliques.

Il est prévu la mise en place des installations électriques, de régulation et de GTC nécessaires au contrôle commande et retour alarme pour les différents systèmes de climatisation et de ventilation.

Mise en conformité des installations du SSLIA

La réglementation européenne encadrant la sécurité des aérodromes (règlement (UE) 139/2014) prévoit que, pour les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (SSLIA), les exploitants d'aérodrome veillent à ce que « l'équipement approprié, les agents d'extinction et le personnel suffisant soient disponibles dans un délai adapté » (ADR.OPS.B.010 (a) (2)).

Le moyen acceptable de conformité de cette exigence (AMC5(a)(2) ADR.OPS.B.010) précise les attendus en matière de délai adapté : le Concessionnaire doit ainsi garantir au SSLIA la possibilité de réaliser ses interventions dans un temps de réponse n'excédant pas trois (3) minutes avec un objectif opérationnel de deux (2) minutes au maximum.

A l'issue des derniers exercices réalisés, le temps de réponse a été déclaré non conforme par rapport aux attentes du niveau 9 annoncé. L'AMC5 ADR.OPS.B.010 (a) (2) indique que les véhicules du SSLIA doivent être capable de se rendre en tout point de la piste et d'être en position de déployer 50% du débit réglementaire d'agent extincteur en moins de 3 minutes, avec un objectif opérationnel inférieur à 2 minutes. Ce délai n'est pas respecté aujourd'hui car la configuration de la plateforme ne permet pas aux véhicules d'intervention de circuler de manière fluide jusqu'à la piste. Les documents disponibles à la date de signature du contrat mettent en cause les éléments suivants :

- Le SSLIA ne dispose pas de voie d'urgence dédiée pour ses interventions et utilise l'aire de manœuvre et de trafic pour accéder aux seuils de piste.
- La caserne fait face à une zone non revêtue régulièrement inondée lors des épisodes de fortes pluies. Le convoi doit alors contourner cette zone en passant par la Zone d'Entretien Technique (ZET) à l'ouest, ou par les postes de stationnement aéronefs à l'est.
- Lors de la présence d'aéronefs sur les postes P3 et P4 ou d'un avion-cargo sur le poste dédié aux activités du CSG, le contournement des aéronefs rend compliqué l'accès au taxiway Alpha.
- Les véhicules d'intervention ne peuvent utiliser le taxiway désaffecté et doivent donc obligatoirement circuler par les taxiways Alpha et Charlie pour rejoindre la piste.

A partir de l'évaluation des temps d'intervention pour différents scénarios, la meilleure solution est la création d'une voie d'accès reliant la caserne à la piste, créée au plus près possible de la caserne. Cette voie sera mise en place avec la reconfiguration de l'aire de stationnement, et sera localisée entre les futurs postes de stationnement code C P4 et P5. Elle permettra alors de rejoindre le taxiway Alpha et la piste en direct sans impacter l'exploitation des postes de stationnement.

Les investissements à l'initiative de la SCAC

Les solutions d'aménagement de l'aéroport proposées amènent à intégrer plusieurs investissements majeurs, non-inscrits dans la liste des investissements imposés au Cahier des Charges mais jugés essentiels, afin d'offrir le meilleur niveau de qualité service aux passagers et à l'ensemble des usagers de l'aéroport.

Le réaménagement de l'aérogare en phase 1 de travaux nécessitent la relocalisation des comptoirs de loueurs de voiture, ainsi que de certains bureaux de l'exploitant.

Création d'un bâtiment loueurs de voitures

Au total, 11 agences de loueurs de voitures sont présentes sur l'aéroport de Cayenne. Les comptoirs de ces agences sont actuellement situés dans le hall public, côté Arrivées.

Afin de donner plus d'espace aux loueurs et au hall public, un bâtiment loueurs sera donc créé à l'extérieur de l'aérogare, à proximité du parking P3 sur lequel sont stationnés les véhicules de location.

Ce bâtiment sera conçu selon les principes d'architecture et de construction locaux. Il sera ouvert sur l'extérieur pour permettre une ventilation naturelle. L'attente se fera sur un parvis couvert par un auvent afin de protéger les passagers des intempéries. Cette zone d'attente pourra être fermée à l'aide de portes accordéon en cas de fortes pluies. Six boxes doubles d'environ 8m² seront construits pour accueillir les 11 agences présentes sur l'aéroport. Le bâtiment sera également équipé d'une circulation intérieure à l'arrière des boxes, ainsi que d'une salle de détente et de reprographie pour les employés.

Création d'un bâtiment de bureaux Exploitant aéroportuaire

L'investissement relatif à l'amélioration du parcours passagers suppose que certains bureaux de l'exploitant aéroportuaire soient déplacés pour permettre de redonner de l'espace aux passagers.

La plupart des bureaux qui seront démolis sont les bureaux des fonctions supports situés à l'étage de l'aérogare. La déconstruction de ces bureaux permettra de relocaliser le salon Air France et de proposer une boutique Duty Free traversante en sortie des contrôles de sûreté, eux-mêmes relocalisés à l'étage de l'aérogare dès la phase 1.

Le nombre de bureaux à relocaliser représente environ 500m². Cette surface n'étant pas disponible au cœur de l'aérogare, il a été décidé de créer un bâtiment de bureaux dédié à l'exploitant, à proximité de l'activité aéroportuaire.

Le bâtiment situé à l'ouest de l'aérogare offrira 25 bureaux de 18m² ainsi que 3 salles de réunion (deux petites et une grande).

Le bâtiment de bureaux de l'exploitant est conçu comme une nouvelle vitrine ouverte sur le site de l'aérodrome. La volumétrie générale du bâtiment se constitue d'un corps minéral se développant sur deux niveaux (un étage sur rez-de-chaussée) et d'une charpente bois qui le surmonte. Le bâtiment s'intègre dans le contexte climatique local grâce à de grands débords de toiture qui viennent couvrir un parvis et protéger les usagers qui accèdent au bâtiment. Une structure verticale en bois en forme de V vient soutenir cette charpente et rappeler le langage architectural du terminal. Le bâtiment présente des façades chaleureuses faites de bois et de couleurs chaudes percées par de larges ouvertures. Les grands châssis vitrés des bureaux viennent apporter un maximum de lumière aux espaces de travail et offrir un visuel privilégié avec l'environnement extérieur.

Relocalisation du hangar maintenance pour avions assurant la desserte locale

La maintenance légère des avions qui opèrent les vols intérieurs Guyane, de type LET410, est réalisée sur l'aéroport, dans un hangar de maintenance implanté à l'est de la zone d'aviation générale. La zone d'aviation générale n'est pas dimensionnée pour accueillir des avions de cette envergure. Ces derniers sont donc tractés jusqu'au hangar de maintenance. Cette manœuvre, couverte par une étude de sécurité, entraîne de nombreuses contraintes sur la zone, notamment en limitant le stationnement de l'aviation légère lors de la manœuvre d'un LET. Les avions ne pouvant être stationnés sur la zone sont alors délestés sur la ZET (Zone d'Entretien Technique) située de l'autre côté de l'aéroport à une distance non négligeable (plus de 700 m) des hangars liés à cette activité.

La vétusté des installations et les nombreuses contraintes sur la zone d'aviation générale militent pour la relocalisation de la maintenance de la flotte basée opérant les vols intérieurs Guyane. Cette modification

pas par la construction et la mise en service d'un nouveau hangar. Ce hangar sera localisé sur la ZET, entre le projet de développement de la sécurité civile et la centrale de balisage.

Le hangar de maintenance a été dimensionné de façon à être certifié Part 145 pour la maintenance des LET410 et de potentiels ATR42-600 qui seraient opérés sur la desserte locale, en cas de développement du trafic.

Pour permettre ces activités, le bâtiment devra être équipé des espaces suivants :

- Une zone de maintenance/Aire avion pour stationner l'aéronef en maintenance dans le hangar. Cette zone devra être suffisamment dimensionnée pour permettre la circulation et les manipulations autour de l'aéronef. Ainsi, elle devra respecter 10m de part et d'autre des ailes de l'avion, et 5 à 10m à l'avant/arrière de l'aéronef. La hauteur de cette zone devra être de 10m pour assurer les marges nécessaires en cas d'opérations de levage.
- Au rez-de-chaussée, seront localisés le magasin de pièces détachées et la réception du magasin, l'atelier mécanique et les bureaux techniques ;
- A l'étage, seront localisés les bureaux, la zone administration, les sanitaires et la salle de pause.
- Afin de minimiser les espaces construits et donc imperméabilisés, ce bâtiment offrira une salle de repos demandée par le CSG, qui sera donc située à proximité immédiate de la zone de chargement/déchargement des avions et qui permettra aux employés d'utiliser les commodités et de se mettre à l'abri en cas d'intempéries.

La maintenance et le renouvellement

Réfection de la piste 08/26

La nature et la période de réalisation des travaux de réfection des différentes chaussées aéronautiques ont été définis en fonction de la date de la dernière opération, des derniers relevés d'indices de service ainsi que de la géométrie actuelle de la piste, puis il a été considéré une durée de vie de 15 ans avant renouvellement de la couche de roulement uniquement.

La piste de l'aéroport de Cayenne présente actuellement un niveau de conformité géométrique globalement satisfaisant dans les 30m centraux. Les non-conformités identifiées sont généralement mineures et localisées, les principales zones d'attention se situant au niveau des accotements et des extrémités de la piste pour les rayons de raccordement. L'application des ELOS lors des précédentes réfections de piste a permis d'appliquer un profil en travers jusqu'à 2,5% au-delà des 30m centraux. Or depuis l'abrogation des ELOS, la conformité de la piste à la réglementation EASA n'est pas vérifiée. Toutefois, l'aéroport de Cayenne étant dans une zone de forte pluviométrie, une pente de 2,5% au-delà des 30m centraux (au lieu des 1,5% réglementaire de l'EASA) permettrait un meilleur écoulement des eaux favorable à la sécurité des aéronefs. L'hypothèse a été prise de l'obtention d'une nouvelle dérogation sur ce point de réglementation.

Le dimensionnement des chaussées aéronautiques est calculé pour déterminer pour les chaussées souples l'épaisseur équivalente de la chaussée nécessaire à l'accueil du trafic futur (10 ans). De cette épaisseur équivalente, on déduit les épaisseurs de matériaux à mettre en œuvre, par le biais de coefficient d'équivalence. Le dimensionnement des chaussées a été défini selon le référentiel réglementaire français.

Structurellement, la piste nécessite un renforcement, la structure présente des dégradations de fatigues. Une solution de rabotage de la chaussée existante et de mise en place de nouvelles couches de chaussées est considérée.

Réfection des taxiways Charlie et Alpha

Les taxiways Alpha et Charly sont majoritairement conformes aux normes de l'EASA concernant les pentes longitudinales et transversales, avec quelques non-conformités mineures qui n'affectent pas significativement l'exploitation sécurisée des taxiways.

Le dimensionnement des chaussées des taxiways prévoit un rabotage des chaussées existantes et la mise en place des nouvelles couches de chaussées.

Rénovations de la vidéo-surveillance, du contrôle d'accès, du téléaffichage et du CUTE

Ces rénovations sont basées sur des durées de vie prévisionnelles théoriques de 6 ans et après un audit des équipements afin de confirmer la période de renouvellement et statuer sur la performance, l'opérabilité et la maintenabilité des systèmes actuels. Elles concernent le serveur de vidéosurveillance et les stations de travail associées, le serveur de contrôle d'accès et les stations de travail associées, les équipements d'information et de traitement des passagers en aérogare.

Rénovations du système de gestion, des bornes de paiement et des barrières du parking auto

Ces rénovations sont basées sur des durées de vie prévisionnelles théoriques de 6 ans pour le système de gestion et de 10 ans pour les bornes de paiement et les barrières et après un audit des équipements afin de confirmer la période de renouvellement et statuer sur la performance, l'opérabilité et la maintenabilité des systèmes actuels.

Renouvellement des véhicules SSLIA

Il est prévu de renouveler les véhicules légers tous les 15 ans, de reconditionner les VIM tous les 10 ans et de les remplacer tous les 20 ans.

Rénovation du système de traitement bagages

Cette rénovation est basée sur une durée de vie prévisionnelle théorique de 10 ans du système de traitement bagages et après un audit des équipements afin de confirmer la période de renouvellement et statuer sur la performance, l'opérabilité et la maintenabilité des systèmes actuels.

Réfection de l'aire de stationnement commercial avion

L'aire de stationnement commercial avion montre un état acceptable des chaussées, qui évoluera défavorablement au fil du temps et qui nécessitera une évaluation périodique pour préciser et confirmer la période de réfection prévue en 2030/2031.

05. QUALITE DE SERVICE

Stratégie Clients

Le Concessionnaire de l'aéroport de Cayenne Félix Eboué souhaite inscrire l'aéroport dans le programme 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. Il permettra à l'aéroport de se comparer à des aéroports de sa catégorie, sur le plan national et international, de mieux détecter les axes d'amélioration de sa qualité de service et de mesurer les impacts du programme de travaux initiaux sur la satisfaction des clients.

Proposition d'indicateurs

Ce sont 37 indicateurs qui ont été retenus pour suivre la qualité de service :

- 14 indicateurs de satisfaction des passagers
- 23 indicateurs de performance opérationnelle

Confort et satisfaction des passagers

Description de l'indicateur	Niveau cible
1.1 Non-saturation de la salle d'embarquement	Cible : < 2 A compter de la date d'entrée en vigueur de la Concession (T0) + 42 mois
1.2 Nombre de places assises équipées de prises électriques (secteur ou USB) en salle d'embarquement	1 prise (secteur ou USB) / 2 sièges A compter de T0 + 42 mois
1.3 Satisfaction des passagers sur la propreté en aérogare	Note ASQ : 3,4/5 A compter de T0 + 12 mois
1.4 Satisfaction des passagers sur le confort en salle d'embarquement	Note ASQ : 3,3/5 A compter de T0 + 12 mois Note ASQ : 3,8/5 A compter de T0 + 42 mois
1.5 Diversité de l'offre commerciale en aérogare	4 types de commerces différents
1.6 Satisfaction globale des passagers au départ	Note ASQ : 3,6/5 A compter de T0 + 12 mois Note ASQ : 3,8/5 A compter de T0 + 42 mois

1.7 Satisfaction globale des passagers à l'arrivée	Note ASQ : 3,4/5 A compter de T0 + 12 mois
1.8 Qualité du Wi-Fi	Note ASQ : 4/5 A compter de T0 + 12 mois Note ASQ : 4,1/5 A compter de T0 + 42 mois
1.9 Temps de réponse moyen aux réclamations écrites (courrier, internet...) de passagers	Internet : 12 heures Courrier : 48 heures
1.10 Indicateur relatif à la prise en charge des personnes handicapées ou à mobilité réduite	100%
1.11 Note Google & Réseaux Sociaux	4/5
1.12 Ouverture des commerces	90%
1.13 Disponibilité des chariots bagages	90%
1.14 Taux de remplissage de la Zone Activité Economique	65% à horizon de 10 ans

Parcours passager

Description de l'indicateur	Niveau cible
2.1 Part des passagers attendant moins de 15 min au passage de l'inspection-filtrage (PIF)	90% A compter T0 + 42 mois
2.2 Temps d'attente au passage des contrôles aux frontières (PAF)	10 minutes A compter de T0 + 12 mois
2.3 Délai de livraison du dernier bagage à l'arrivée d'un vol (hors gros porteur)	< 15 minutes A compter de T0 + 12 mois
2.4 Délai de livraison du dernier bagage à l'arrivée d'un vol (gros porteur)	< 25 minutes A compter de T0 + 12 mois
2.5 Taux de bagages laissés au sol	8%...
2.6 Disponibilité, qualité et accessibilité pour tous de la signalétique	100%
2.7 Disponibilité des équipements de circulation verticale	100%
2.8 Part des passagers attendant moins de 20 minutes pour entrer dans l'aérogare, contrôle douanes	100%

Desserte de l'aéroport

Description de l'indicateur	Niveau cible
3.1 Taux d'occupation moyen des parkings véhicules légers	90%
3.2 Temps de gratuité des stationnements automobiles de courte durée	25 minutes
3.3 Taux de satisfaction des passagers vis-à-vis de l'accès à l'aéroport	Note ASQ : 3,5/5 A compter de T0 + 12 mois
3.4 Durée de saturation des accès routiers de l'aéroport (embouteillage)	Présence de 100 véhicules en simultané sur la voie de desserte de l'aéroport A compter de T0 + 12 mois
3.5 Disponibilité des bornes de paiement du parking auto	90%
3.6 Fonctionnement des barrières du parking auto	90%
3.7 Diminution du parking sauvage	80% A compter d'un état initial

Qualité de service rendu aux compagnies aériennes

Description de l'indicateur	Niveau cible
4.1 Retard des vols	90% de taux de ponctualité
4.2 Taux d'avions au contact (vols long-courriers)	100%
4.3 Taux de disponibilité des banques d'enregistrement	95% de disponibilité (hors période de maintenance préventive et programmée)
4.4 Nombre de bornes libre-service	2028 : 1 2041 : 1
4.5 Nombre de bornes dépose-bagage automatique	2028 : 2 2041 : 2
4.6 Taux de disponibilité des systèmes de traitement des bagages	95% de disponibilité (hors période de maintenance préventive et programmée)
4.7 Taux de disponibilité des tapis de livraison des bagages	95% de disponibilité (hors période de maintenance préventive et programmée)
4.8 Taux de disponibilité des passerelles à l'arrivée	90% de disponibilité (hors période de maintenance préventive et programmée)

06. DEVELOPPEMENT DURABLE

Stratégie Développement Durable

Le Concessionnaire affirme sa volonté de développer la plateforme aéroportuaire de façon durable, en cohérence avec les enjeux qu'y déploient et les exigences de l'État. Il vise à faire de l'exploitation de la concession un exemple d'excellence en matière de développement territorial, notamment au titre des ambitions climatiques et de performance environnementale sous milieu contraint.

En ce sens, le Concessionnaire propose une politique de développement durable conciliant les dispositions générales de gestion de la plateforme, les travaux exigés pour le développement du site et de l'exploitation avec les enjeux de sobriété énergétique, l'adaptation au changement climatique, la préservation du patrimoine naturel et la limitation des nuisances environnementales.

Cette politique de développement durable sera appliquée par le Concessionnaire et l'ensemble des sous-traitants et co-contractants.

La politique de développement durable et son exécution seront sous la responsabilité du Responsable Energie et Environnement, sous la supervision du Directeur Général.

Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Infrastructure majeure du territoire, l'aéroport de Cayenne doit diminuer son empreinte carbone et tout mettre en œuvre pour réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre qui découlent de l'activité de la plateforme, qu'elles soient directement liées à l'exploitant ou liées à des tiers.

La politique de réduction des émissions sera concrétisée au travers des actions suivantes :

- Poursuite des efforts en termes de certification ACA pour passer graduellement au niveau 5, le plus élevé de cette certification à l'horizon 9 ans
- Établissement d'une feuille de route Net Zéro Carbone, en cohérence avec les directives de l'ACI Europe
- Renouvellement les certifications ISO 50001 et 14001, afin de garantir un management global de l'environnement et de l'énergie
- Disposition de filtres de protection solaire ou de brise-soleils sur le vitrage des bâtiments
- Généralisation des LEDs à l'ensemble des bâtiments et balisage des aires aéronautiques
- Implémentation d'une ferme solaire au sol couplé à un système de stockage d'énergie pour couvrir 90% des besoins en électricité de la plateforme. D'autres projets d'implantation d'installations photovoltaïques, notamment avec production d'hydrogène, seront étudiés.
- Investissement dans des véhicules moins polluants : nous mettrons en œuvre une démarche d'acquisition de véhicules fonctionnant au GNV ou électriques, moins polluants que les véhicules à essence de dernière génération. Les véhicules électriques, notamment, constitueront une alternative intéressante compte tenu de l'installation de bornes sur la plateforme aéroportuaire. Ces véhicules bénéficieront de l'électricité décarbonée présente sur la plateforme. Enfin, il conviendra de suivre l'évolution du développement des véhicules à hydrogène, sous réserve que l'hydrogène soit produit à partir de sources d'énergie renouvelable, le cas échéant directement sur le site de l'aéroport.
- Participation à la démarche d'établissement d'un transport public permettant de desservir l'aéroport : la mise en place d'un moyen de transport public entre l'agglomération et l'aéroport ne relève pas de la compétence de l'aéroport. Cependant, celui-ci prendra toute sa part pour soutenir la navette de bus déjà existante et participer à son adaptation aux besoins spécifiques

des passagers en concertation avec la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral de Guyane. Ce service permet aux passagers de bénéficier d'une solution de déplacement flexible et adaptée à leurs besoins, tout en réduisant leur impact environnemental. Le concessionnaire encouragera également l'usage du dispositif de covoiturage. Nous souhaitons développer des parkings réservés aux covoitureurs, avec la matérialisation de places dédiées.

Contribution à la lutte contre les nuisances sonores

Caractéristiques indissociables du transport aérien, les nuisances sonores doivent être maîtrisées afin de protéger les usagers de la plateforme et les riverains, et garantir la pérennité de l'aéroport ainsi que son développement. L'exploitant de l'aéroport contribuera directement sur les nuisances au sol et indirectement au travers d'incitations concrètes vers les tiers directement liés.

La politique de contribution à la lutte contre les nuisances sonores s'articulera autour des actions suivantes :

- Mise en place d'un dispositif de suivi acoustique (mesures) pour permettre de quantifier les éventuelles nuisances sonores issues de l'exploitation de l'aéroport et communiquer les résultats régulièrement aux riverains dans le cadre de la politique globale d'information et de concertation développement durable de l'aéroport.
- Mise en œuvre d'une démarche de gestion des réclamations.
- Le soutien à la mise en place de procédure de moindre bruit par les compagnies aériennes et toutes les parties prenantes concernées.

Réduction des polluants atmosphériques

La nature des opérations au sol engendre un certain nombre de polluants atmosphériques (Oxyde d'Azote, Particules), non seulement nocifs pour l'environnement, mais également pour la santé des riverains et usagers de la plateforme.

Les actions pour réduire ces émissions seront les suivantes :

- En lien avec la certification ACA, l'aéroport étudiera à minima les conséquences des actions 'Carbone' sur les émissions de polluants atmosphériques, et essayera d'explorer des pistes indépendantes pour renforcer la diminution de l'émission de ces polluants.
- Mesurer la pollution atmosphérique. Il n'existe pas à ce jour de dispositif permanent de suivi de la qualité de l'air propre à l'aéroport. Afin de développer un tel dispositif, et sans toutefois se doter de station(s) de mesure de référence, un dispositif léger et robuste de suivi sera développé. Un partenariat avec l'ATMO Guyane sera aussi proposé.
- Déploiement d'Unités Autonomes (GPU) électriques sur les postes avions pour l'alimentation 400Hz des aéronefs et déploiement d'air conditionné aux aéronefs.
- Un plan d'action à suivre en cas de pic de pollution sera établi.

Protection de la santé des riverains de la plateforme

L'ensemble des activités de la plateforme se doivent d'être menées dans le respect absolu de la réglementation environnementale en vigueur afin de garantir la protection de la santé des riverains de la plateforme. À cet effet, une attention particulière sera portée sur la contribution à la réduction des nuisances sonores, la gestion des déchets et la qualité du traitement des eaux de rejet et de ruissellement.

Les actions déployées seront les suivantes :

- Mise en œuvre d'une démarche de dialogue avec les riverains pour identifier les principaux risques sur la santé.
- Maintien d'une politique stricte « Zéro phyto ».
- Lutte contre la prolifération et la transmission des maladies vectorielles.

Protection de la ressource en eau

Bien que ressource éminemment disponible sur le territoire Guyanais, le besoin en eau pour les activités de la plateforme est non négligeable. Il apparaît donc primordial à la fois de diminuer la consommation au regard de l'enjeu de sobriété, de prémunir toute pollution ou dégradation des eaux de ruissellement découlant d'une activité de la plateforme, et de contrôler rigoureusement la qualité des eaux rejetées.

Les actions correspondantes seront les suivantes :

- Mise en place et systématisation des équipements hydroéconomies.
- Récupération des eaux pluviales pour un usage sanitaire dans l'aérogare actuelle.
- Récupération des eaux pluviales pour un usage sanitaire dans la prochaine extension et le bâtiment loueur.
- Incitation des prochains prestataires à utiliser des équipements économies en eau et des produits d'origine biologique dans leurs interventions.
- Valoriser l'installation des sous-compteurs énergie et eau via un programme d'installation de sous-compteurs de flux (eau & énergie).
- Suivi de la consommation moyenne en eau par passager en fonction de la localisation/usage.
- Installation de séparateurs d'hydrocarbure sur les nouvelles extensions.
- Établissement d'un plan de prévention des pollutions accidentelles pour limiter leurs impacts sur l'environnement.

Protection de la biodiversité

Inscrit au cœur du territoire guyanais, l'emprise de la plateforme est naturellement située dans une zone extrêmement riche en biodiversité, au cœur d'un milieu naturel fragile, sur un lot de savanes à haute valeur environnementale (savanes du tour de l'île) ainsi que sur des zones humides. Ainsi l'ensemble des projets, travaux et activités (y compris le programme de travaux initiaux) susceptibles d'avoir un impact feront l'objet d'études spécifiques, et seront dimensionnés de façon raisonnée, afin de minimiser les impacts potentiels, et éviter autant que faire se peut la création de nouvelles zones artificialisées.

- Systématiser la collaboration avec les associations agissant en faveur de la biodiversité pour en partie compenser les impacts de l'aéroport.
- Organiser la gestion de l'EEE Acacia mangium, et plus généralement de toutes les espèces invasives.
- Étude sur la lutte contre le péril animalier. En lien avec l'étude écologique effectuée dans le cadre du projet d'extension, un focus spécifique sera réalisé sur les pratiques actuelles de lutte contre le péril animalier et ses éventuelles possibles évolutions, en incluant les pratiques les plus écologiquement acceptables.
- Installer des dispositifs afin d'éviter la destruction de petits mammifères ou animaux par les activités aéroportuaires et les dérangements liés à la grande faune.
- Mise en place d'action de protection et de restauration de la biodiversité et notamment des corridors écologiques et des espèces protégées.
- Partenariat avec l'association Aérobiodiversité.

Lutte contre le trafic illégal d'espèces animales et végétales

En sa qualité de responsable de la sûreté de la plateforme, l'exploitant est un maillon essentiel dans cette lutte, en coopération avec les services compétents de l'Etat. Une attention particulière doit être prise en compte dans la supervision et le contrôle des prestataires de sûreté, ainsi qu'à travers une communication ciblée vers l'ensemble des tiers concernés. Des campagnes de sensibilisations seront menées à l'aéroport à destination des passagers pour attirer leurs attentions sur la valeur de la biodiversité en Guyane.

Recours aux énergies propres et renouvelables

En cohérence avec les objectifs du territoire et de l'Etat, le recours massif aux énergies propres est au cœur de la politique durable de la plateforme. L'utilisation optimisée du foncier conséquent, du bâti existant et futur, est un des enjeux clés dans la trajectoire de décarbonation de l'aéroport, et à plus grande échelle du territoire.

- Installation d'une ferme solaire au sol couplé à un système de stockage d'énergie pour couvrir 90% des besoins en électricité de la plateforme. D'autres projets d'implantation d'installations photovoltaïques, notamment avec production d'hydrogène, seront étudiés.
- Augmentation de la pose d'IRVE Côté piste et côté public. En lien avec les actions précédentes, le nombre d'infrastructures de recharge des véhicules électriques sera augmenté à la fois côté piste (pour permettre la mise en place des actions propres à la communauté aéroportuaire) et côté public (pour encourager l'utilisation des véhicules électriques pour les clients, prestataires et partenaires). Le Concessionnaire s'engage pleinement à se conformer à la loi LOM en ce qui concerne l'installation de bornes de recharge électrique sur les parkings de l'aéroport.

Gestion des déchets sur l'ensemble du cycle de vie

Lieu d'activités et de flux multiples, la plateforme génère un volume non négligeable de déchets. Une gestion globale du sujet à l'initiative de l'exploitant et en lien direct avec les tiers et sous-traitants permettra de réduire leur volume et améliorer leur prise en charge et traitement sur l'ensemble du cycle de leur vie.

- Contrats de sous-traitance avec stipulations "zéro déchets" et communications/formations internes seront également dispensés pour une meilleure sensibilisation du personnel de la plateforme à la valorisation des déchets.
- Réflexion systématique avec les fournisseurs sur la mise en place de la reverse logistique

Le Concessionnaire s'attachera, dans sa démarche environnementale à performer la gestion des déchets et à inscrire l'exploitation dans une logique de reverse logistique.

- Révision des contrats. Les évolutions réglementaires et contextuelles (papier et plastique notamment) font constamment évoluer les prix de revente, rachat et traitement des déchets. L'action proposée ici est de systématiser la réflexion pour que les contrats d'élimination suivent le vrai coût du traitement
- Partenariat pour aider à la réduction des déchets. L'aéroport explorera les pistes de partenariats possibles avec les entreprises présentes sur la plateforme aéroportuaire afin de les aider à diminuer leur production de déchets, ou à défaut de mieux les traiter (par exemple par mutualisation de la filière d'élimination/de traitement).

Offre de tourisme durable

En étroite coopération avec les acteurs du tourisme et en particulier le Comité du Tourisme de Guyane, l'exploitant de l'aéroport prendra toute sa part dans la promotion d'une offre de tourisme durable.

- Bien connaître les passagers par la mise en place d'un sondage régulier et des concertations avec tous les acteurs du tourisme.
- Connecter l'aéroport au reste du territoire par la mise en avant de moyen de transport durable.
- Promouvoir les solutions durables par des campagnes de promotion en ligne et sur les réseaux sociaux.
- Rendre le tourisme durable attractif par l'information et la mise en avant à l'aéroport des solutions de tourisme durable.

Résilience et adaptation aux aléas climatiques

Face à la recrudescence des aléas climatiques, il est primordial d'assurer la meilleure résilience du système aéroportuaire, d'autant plus pour un territoire isolé comme la Guyane et ultra-dépendant du transport aérien. À cet effet un dispositif d'adaptation au changement climatique sera conçu et mis en œuvre afin d'aboutir à l'identification des actions à mettre en œuvre pour réduire les principales vulnérabilités de la plateforme. Les risques identifiés par le concessionnaire (chaleurs extrêmes et inondations) seront pris en compte dans la conception des futures infrastructures.

Emploi local et solidarité

Infrastructure essentielle à l'économie du territoire, l'aéroport de Cayenne est un pôle d'activité et d'emplois majeur. À ce titre il incombe à l'exploitant de mettre en œuvre un développement au profit de l'emploi et du territoire local, et centré autour d'une politique globale de responsabilité sociale.

Les actions concrètes déployées seront les suivantes :

- Renforcement de la concertation avec les riverains et les instances représentatives. Au-delà de la mise en application de chartes (de développement durable en autres), le Concessionnaire s'engage à créer un véritable lieu d'échange d'informations et une vitrine structurée de l'ensemble des démarches de l'aéroport : la Maison Virtuelle de l'Environnement Aéroportuaire.
- Création d'une boutique éphémère pour les propositions de commerçants locaux (alimentaire, textile, offre culturelle...).
- Mise en place d'une charte de dialogue territorial au plus tard 3 ans après le début de la concession.
- Valorisation des actions sur l'ensemble des impacts sociaux, environnementaux et économiques via la production d'un bilan annuel sur l'exécution de la politique DD et RSE
- Organisation d'événements ponctuels en lien avec les événements territoriaux et nationaux ((journée mondiale de l'environnement, challenge de la mobilité...))

Proposition d'indicateurs

Ce sont 36 indicateurs qui ont été retenus pour suivre les actions de développement durable :

Politique de l'exploitant aéroportuaire

Description de l'indicateur	Niveau cible
1.1 Niveau atteint par l'exploitant d'aérodrome dans le programme <i>Airport Carbon Accreditation</i> de l'ACI	Niveau 2 – Réduction : T0 + 12 mois Niveau 3 – Optimisation : T0 + 36 mois Niveau 3+ - Neutralité : T0 + 36 mois Niveau 4 – Transformation : T0 + 60 mois Niveau 4+ – Transition : T0 + 60 mois
1.2 Part du chiffre d'affaires du Concessionnaire investie dans des opérations en faveur du développement durable sur l'Aérodrome	2,5%
1.3 Consommation énergétique annuelle moyenne par passager	Évolution globale : T0 à T0 + 7ans (T1) : - 20% T1 à T1 + 7ans (T2) : - 30%
1.4 Émission de gaz à effet de serre de l'exploitation aéroportuaire par passager	Évolution globale : T0 à T0 + 5ans (T1) : - 50% T1 à T1 + 5ans (T2) : - 90%
1.5 Part des déchets recyclés par le concessionnaire	T0 + 24 mois : 20% T0 + 48 mois : 30% Fin 2038 : 50%

Réduction des émissions des aéronefs

Description de l'indicateur	Niveau cible
2.1 Temps de roulage moyen	Suivi
2.2 Fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement au faux contact ou au large	T0 + 42 mois Equipement : 100% Disponibilité : 95%
2.3 Fourniture d'air conditionné aux aéronefs en stationnement au contact (avec passerelle)	T0 + 42 mois Equipement : 100% Disponibilité : 95%

2.4 Fourniture d'air conditionné aux aéronefs en stationnement au faux contact ou au large	T0 + 42 mois Equipement : 100% Disponibilité : 95%
2.5 Temps maximum d'utilisation des APU	5 minutes avec moyen de substitution 20 minutes sans moyen de substitution
2.6 Part de l'approvisionnement en carburant durable d'aviation	Objectifs d'incorporation minimale de SAF : - 6% en 2030 - 20% en 2035 - 34% en 2040
2.7 Emissions des engins de piste	Réduction de toutes émissions des engins de piste avec un objectif de suppression.
2.8 Établir un nouveau programme d'actions visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques.	Étude sous 5 ans
2.9 Net Zéro émissions carbone en 2050	Engagement pour atteindre des émissions de carbone nettes nulles pour des opérations entièrement sous contrôle, avec établissement d'une feuille de route Net Zéro à T0 + 12 mois

Réduction des nuisances sonores et gestion de la qualité de l'air

Description de l'indicateur	Niveau cible
3.1 Modalités de suivi des nuisances sonores aux abords de l'aérodrome <i>Nombre de stations de mesure de bruit</i>	T0 + 12 mois 2
<i>Périodicité de l'information aux riverains sur les résultats des stations de bruit</i>	Biannuelle
3.2 Modalités de suivi de la qualité de l'air aux abords de l'aérodrome <i>Nombre de stations de mesure de la qualité de l'air</i>	T0 + 36 mois 1
<i>Périodicité de l'information aux riverains sur les résultats des campagnes de mesure de la qualité de l'air</i>	Biannuelle

Mesures visant à réduire l'impact de l'exploitation aéroportuaire sur l'environnement

Description de l'indicateur	Niveau cible
4.1 Part d'énergies renouvelables utilisées pour l'alimentation du réseau énergétique de la plateforme	

<i>à la production</i>	85 % à la date du T0 + 5 ans
<i>à l'achat</i>	5 % à la date du T0 + 5 ans
4.2 Part de la flotte de véhicules utilisés « côté piste » à motorisation non carbonée	
<i>Véhicules du concessionnaire</i>	50 % en 2030
4.3 Part des contrats de sous-traitance incluant des stipulations « zéro déchet »	2030 : 50%
4.4 Consommation moyenne en eau par passager	Évolution globale : T0 à T0 + 60 mois : - 20%
4.5 Taux de récupération des eaux pluviales	T0 + 42 mois : installation de cuves de récupération des eaux de pluie pour l'aérogare de passagers, le bâtiment loueur et le bâtiment de bureaux
4.6 Quantité de produits phytosanitaires utilisés sur l'Aérodrome	0

Desserte de l'Aérodrome

Description de l'indicateur	Niveau cible
5.1 Moyens d'accès à l'aérodrome	Suivi
5.2 Nombre de places de parkings véhicules légers équipées de bornes de recharge électriques	50 places avant 2030
5.3 Augmentation de la pose d'IRVE Côté piste et côté public	En plus de l'existant, T0 + 36 mois : 3 T0 + 60 mois : 8
5.4 Proposer un plan des déplacements propre à l'aéroport	Étude de faisabilité du PDE sous 5 ans

Emploi local et solidarité

Description de l'indicateur	Niveau cible
6.1 Part des marchés (en valeur) confiée à des PME	40%
6.2 Formaliser une politique d'achats responsables pour l'aéroport (environnement, RSE (handicap, insertion), circuit court...).	Elaboration d'un document guide A compter de T0 + 12 mois

6.3 Favoriser l'incitation aux bonnes pratiques au travers de contreparties physiques ou financières	1 programme annuel à définir A compter de T0 + 12 mois
--	---

Résilience et adaptation aux changements climatiques

Description de l'indicateur	Niveau cible
7.1 Suivi des évènements météorologiques	Suivi des événements météo ayant impacté l'aéroport et identification de solution d'adaptation à ces événements.

Offre de tourisme durable

Description de l'indicateur	Niveau cible
8.1 Nombre de partenariats conclus avec des acteurs locaux (parcs nationaux, conservatoires, associations ...)	3 partenariats
8.2 Valoriser la démarche en termes d'image	Création d'une Maison de l'Environnement Virtuelle dans un délai de trois ans après la date d'entrée en vigueur de la concession
8.3 Création d'une boutique éphémère	A compter de T0 + 42 mois
8.4 Renforcement de la concertation avec les riverains et les instances représentatives	Mise en place de la charte de dialogue territorial, 3 ans après la date d'entrée en vigueur de la concession
8.5 Valorisation des actions sur l'ensemble des impacts sociaux, environnementaux et économiques.	Rapport annuel et référentiel
8.6 Organisation d'événements ponctuels en lien avec les événements territoriaux et nationaux (journée mondiale environnement, challenge de la mobilité...)	4 événements par an

07. PROPOSITION TARIFAIRES

Redevances concernées par le contrat de régulation économique

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 sont définies dans ledit contrat. Il s'agit à minima des redevances mentionnées à l'article R. 6325-4 (redévances d'atterrissage, de stationnement et par passager) et des principales redevances accessoires, à l'exception de celles dont les conditions tarifaires sont fixées par contrat dans les conditions du 3^{ème} alinéa de l'article R.6.325-9 du Code des Transports.

Redevances principales et accessoires

Au regard de ces dispositions, les redevances dont les conditions d'évolution sont stipulées dans le contrat de régulation économique sont les suivantes :

La redevance passagers 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 passerelles 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 ;

Un forfait pour les avions de moins de 6 tonnes couvre les redevances d'atterrissage et de stationnement.

La liste des redevances ci-dessus est susceptible d'évoluer en cours d'exécution du CRE, dans les limites fixées par les dispositions précitées du Code des Transports.

Une nouvelle redevance relevant d'un service public aéroportuaire mise en place dans le contrat de régulation économique entrerait dans la liste des redevances soumises au plafond d'évolution tarifaire défini. La SCAC se laisse la possibilité de faire évoluer la structure tarifaire en créant de nouvelles redevances pendant la période du CRE, ces évolutions éventuelles seraient sans incidence sur la détermination du plafond tarifaire envisagé.

Redevance PHMR

La redevance d'assistance aux personnes handicapées et à mobilité réduite n'est pas soumise au plafond d'évolution tarifaire. Elle est établie sur une base annuelle dans les conditions prévues par le Code des Transports, par le règlement (CE) n° 1107/2006 concernant les droits de personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, de telle sorte que le chiffre d'affaires prévisionnel de cette redevance soit destiné à couvrir au plus les coûts imputables à cette activité.

Périodes tarifaires

L'article R. 6325-39 du Code des transports définit les éléments constitutifs du contrat de régulation économique (CRE). Il indique notamment que le CRE doit spécifier des périodes tarifaires successives, d'une durée n'excédant pas un an, qui déterminent les dates prévisionnelles d'entrée en vigueur des modifications des tarifs des redevances correspondant au début de chacune de ces périodes.

La SCAC propose que les périodes tarifaires concernées par le contrat de régulation économique soient les suivantes :

PÉRIODE TARIFAIRES 2027 : du 1er janvier 2027 au 31 décembre 2027

PÉRIODE TARIFAIRES 2028 : du 1er janvier 2028 au 31 décembre 2028

PÉRIODE TARIFAIRES 2029 : du 1er janvier 2029 au 31 décembre 2029

PÉRIODE TARIFAIRES 2030 : du 1er janvier 2030 au 31 décembre 2030

PÉRIODE TARIFAIRES 2031 : du 1er janvier 2031 au 31 décembre 2031

En fonction du délai d'instruction du contrat, la date de prise d'effet des tarifs de redevances pour l'exercice 2026 pourra être postérieure au 1er janvier. Dans ce cas, la hausse globale exposée dans le paragraphe suivant sera appliquée de façon rétroactive.

Proposition d'évolution tarifaire moyenne des redevances concernées

La SCAC s'engage à activer tous les atouts dont elle dispose pour garantir une politique de modération tarifaire envers les compagnies aériennes tout en présentant un plan d'investissements conséquent.

L'objectif de cette politique tarifaire est d'apporter aux compagnies aériennes et aux autres usagers une visibilité toujours plus précise afin d'éviter les écarts et modifications de tarifs imprévisibles.

La maîtrise des charges à laquelle la SCAC s'efforce de se conformer permet d'améliorer le niveau de rentabilité de la plateforme afin de proposer un plan d'investissements ambitieux.

Ainsi, la proposition de la SCAC pour le contrat de régulation économique 2027-2031 est une évolution annuelle moyenne des tarifs de redevances aéroportuaires de IPCH +5,70% à périmètre de services constant.

Période tarifaire	01/01/2027 31/12/2027	01/01/2028 31/12/2028	01/01/2029 31/12/2029	01/01/2030 31/12/2030	01/01/2031 31/12/2031
Évolution	IPC + 5,7%				

Cette proposition est basée sur une prévision de trafic dont le taux de croissance annuel moyen sur la période 2027-2031 est de 5,0%.

IPCH représente l'évolution en pourcentage de l'indice des prix à la consommation hors tabac publié par l'INSEE (IPCH 4018 E). L'augmentation annuelle de la grille tarifaire prévue dans le contrat CRE est calculée comme suit :

$$RSP(n) = RSP(n-1) \times (1+TP)$$

Où

$RSP(n-1)$ est le prix de l'ensemble des prestations considérées du périmètre SPA fixé à partir de la grille tarifaire de référence des redevances en vigueur à l'année $n-1$;

TP est le taux « plafond » d'évolution des tarifs, soit le taux d'évolution des tarifs sans ajustements (IPCH+5,7%).

Modulation des redevances et mesures incitatives

Conformément à l'article L. 6325-1 du Code des Transports, le montant des redevances peut faire l'objet, pour des motifs d'intérêt général, de modulations limitées tendant à réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures, favoriser la création de nouvelles liaisons ou répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire.

Modulation de la redevance d'atterrissement

Au titre de la réduction ou de la compensation des atteintes à l'environnement, l'article R. 6325-15 du Code des Transports prévoit que la redevance d'atterrissement peut faire l'objet d'une modulation en fonction de la période de la journée, du jour de la semaine et de la performance des aéronefs en matière acoustique, de navigation aérienne ou d'émissions polluantes.

La SCAC permet aux usagers de bénéficier d'une modulation de la redevance d'atterrissement en fonction de la performance acoustique des appareils et de la période de la journée afin de dissuader les atterrissages de nuit (entre 22h00 et 6h00).

Il est proposé de reconduire cette modulation pour la période 2027-2031.

Mesures incitatives à la création de lignes et au développement du trafic

L'article R. 6325-15 du Code des Transports prévoit la mise en place de mesures incitatives temporaires :

- Au titre de l'incitation à la création de nouvelles lignes : le montant des redevances peut faire l'objet d'une réduction temporaire pour des transporteurs aériens qui exploitent de nouvelles

liaisons au départ de l'aérodrome et dont les zones de chalandise au départ et à l'arrivée ne coïncident pas avec celles d'une autre ligne aérienne existante.

- b) Au titre du développement de trafic aérien : le montant des redevances peut également faire l'objet d'une réduction temporaire pour les exploitants d'aéronefs dont le volume ou l'évolution de tout ou partie du trafic, avec prise en compte éventuelle de la capacité offerte, dépassent certains seuils.

La SCAC propose les mesures incitatives suivantes :

Modulations à la création de nouvelles lignes

Afin de contribuer au développement du réseau de lignes régulières de transport de passagers au départ et à l'arrivée de l'aéroport Cayenne Félix Eboué, un nouveau dispositif de modulation des redevances est mis en place pour une durée temporaire de 3 ans, conformément aux articles R6325-14 et R6325-15 du code des transports. Ce nouveau dispositif peut être accordé sur demande écrite de la compagnie avant l'ouverture de toute nouvelle ligne et ne peut être rétroactif au-delà d'une saison IATA.

Eligibilité :

Toute création de ligne régulière, sans escale entre CAY et un aéroport non desservi en direct au départ de CAY durant les 6 mois précédant l'ouverture avec au moins 2 fréquences hebdomadaires sur 12 mois.

Est donc considéré comme nouvelle ligne commerciale régulière de transport de passagers éligible à la modulation tarifaire à la création de nouvelle ligne, toute nouvelle ligne vérifiant les conditions suivantes :

- Relier CAY à un aéroport non desservi durant les 6 mois précédant l'ouverture de ligne
- Être opérée par une compagnie aérienne régulière qui ouvre le vol à la vente directe au public, soit par le transporteur, soit par ses agents agréés
- Être opérée sur la base de 2 A/R hebdomadaire sur une période à minima de 12 mois consécutifs
- Être effectuée selon un horaire publié dont la régularité et la fréquence constituent des séries systématiques évidentes
- Être une ligne directe de point à point
- Être opérée par une compagnie aérienne ayant acquitté l'intégralité des redevances qui lui ont été facturées dans les délais prévus
- Ne pas faire l'objet d'autre subvention d'aménagement du territoire

Principe :

Modulation dégressive de la redevance de passager :

Du 1^{er} au 12^{ème} mois : -70%

Du 13^{ème} au 24^{ème} mois : -50%

Du 25^{ème} au 36^{ème} mois : -30%

Mécanismes d'ajustement du plafond d'évolution tarifaire

Conformément à l'article R.6325-39 du code des Transports, le plafond d'évolution tarifaire, présenté plus haut, doit faire l'objet d'un ajustement en cas d'écart entre les éléments prévisionnels et ceux réalisés sur les différents paramètres du CRE :

- Trafic

- Investissements
- Profits issus des activités extra-aéronautiques de diversification contribuant à la couverture des coûts de ce périmètre

Calcul de l'ajustement du plafond d'évolution tarifaire (APT) :

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

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 à l'évolution des profits des activités extra-aéronautiques de diversification

Ajustement lié au 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 lié à l'écart entre le trafic réel et la prévision initiale.

Trafic de référence

Pour calculer le facteur d'ajustement lié au trafic de l'année n , le trafic de référence retenu correspond au nombre de passagers commerciaux hors transit (arrivées + départs) enregistré sur la période du 1^{er} janvier au 31 décembre de l'année $n-2$.

Période tarifaire	2029	2030	2031	2032	2033
Période de référence	jan-déc 2027	jan-déc 2028	jan-déc 2029	jan-déc 2030	jan-déc 2031
QTRef(n)	598 798	620 112	643 845	681 985	713 544

Le mécanisme d'ajustement lié au trafic de passagers se déclenche si le trafic annuel sort d'une zone de franchise correspondant à une évolution annuelle du trafic de passagers de +/- 1% par rapport au trafic de référence.

Période tarifaire	2029	2030	2031	2032	2033
Période de référence	jan-déc 2027	jan-déc 2028	jan-déc 2029	jan-déc 2030	jan-déc 2031
QTMax(n)	604 786	626 313	650 284	688 805	720 679
QTMin(n)	592 810	613 911	637 407	675 165	706 408

Le facteur TRAF s'applique à la grille tarifaire en année n , se calcule en année $n-1$ sur la base des données de trafic de l'année $n-2$.

Le facteur correctif compense le déficit ou l'excédent de produits des redevances généré par le trafic. Il se calcule de la manière suivante :

Si $QTMin(n-2) \leq QT(n-2) \leq QTMax(n-2)$, alors $TRA(n) = 0$

Si $QT(n-2) > QTMax(n-2)$, alors $TRA(n) = \left(\frac{QT(n-2) - QTMax(n-2)}{QTRef(n-2)} \right) \times RC(n-2) \times (1+k)^2$

Si $QT(n-2) < QTMin(n-2)$, alors $TRA(n) = \left(\frac{QTMin(n-2) - QT(n-2)}{QTRef(n-2)} \right) \times RC(n-2) \times (1+k)^2$

où :

- $QT(n)$ est le trafic constaté à l'année n
- $QTRef(n)$ est le trafic de référence de l'année n
- $QTMax(n)$ est le trafic maximum de la zone de franchise de l'année n
- $QTMin(n)$ est le trafic minimum de la zone de franchise de l'année n
- $RC(n)$ est le montant des recettes constatées des redevances sur la période tarifaire de l'année n

Plage de validité

Dans le cas où l'évolution du trafic s'écarteait pendant 2 années consécutives de la plage de validité correspondant à une évolution annuelle de +/- 2% cumulés du trafic de référence, la révision du CRE serait examinée.

Période tarifaire	2029	2030	2031	2032	2033
Période de référence	jan-déc 2027	jan-déc 2028	jan-déc 2029	jan-déc 2030	jan-déc 2031
QTMaxRévision(n)	610 774	632 514	656 722	695 625	727 815
QTMinRévision(n)	586 822	607 710	630 968	668 345	699 273

Ajustement lié à la réalisation des investissements

Conformément au code des transports, le plafond d'évolution des tarifs des redevances encadrées par le CRE 2027-2031 intègre un mécanisme d'ajustement lié à l'écart entre les montants d'investissements prévisionnels et les montants d'investissements réalisés.

On distingue 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 périphériques 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.

Le facteur d'ajustement vise à compenser la différence de coûts des investissements réels par rapport aux prévisions initiales, rapportées 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.

Ajustement lié aux profits des activités extra-aéronautiques de diversification

Le facteur d'ajustement vise à compenser la différence de produits réels par rapport aux prévisions initiales, rapportées en euros courants, en cas de non-réalisation des activités de diversification ou d'un décalage de leur implémentation.

Le facteur d'ajustement s'applique à partir de la période tarifaire 2029.

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.

Autres ajustements

En cas d'évolution législative ou réglementaire impactant le niveau de coûts ou de revenus du périmètre régulé ou en cas de changements du périmètre de services couverts par les redevances soumises au plafond tarifaire, le principe de neutralité de ces événements sera appliqué.

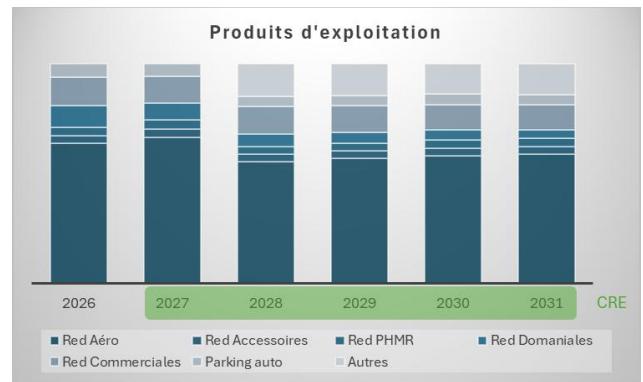
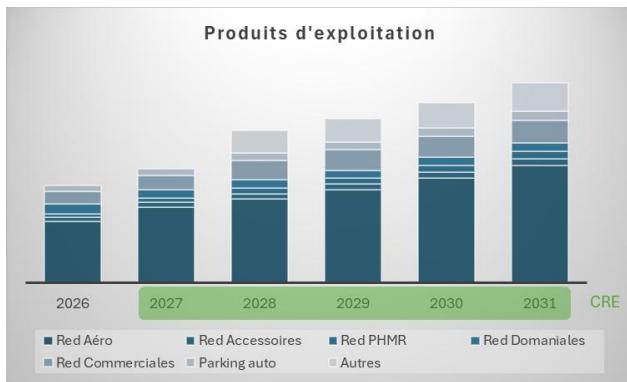
08. EVOLUTION DE LA PERFORMANCE ECONOMIQUE ET FINANCIERE

Evolution des revenus opérationnels

Les produits d'exploitation augmenteront de 15% en moyenne par an sur la durée du CRE, passant de 17 à 30 millions d'euros courants.



Les revenus aéronautiques représenteront en moyenne un peu moins de 60% des produits d'exploitation.

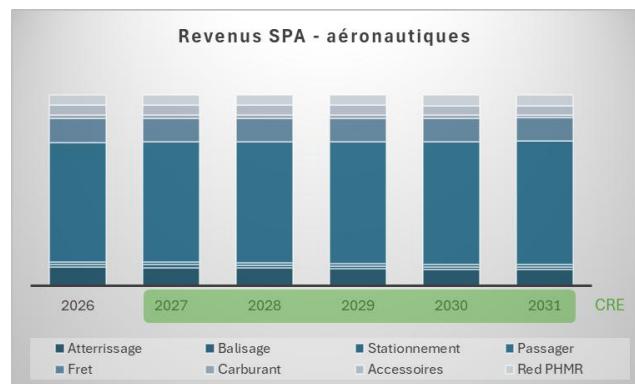


La croissance des revenus aéronautiques, de 12% en moyenne par an sur le CRE 2027-2031, sera la combinaison de la progression du trafic de passagers de 5% par an en moyenne et de la hausse des tarifs proposée à IPCH + 5,7% (avec une hypothèse de progression moyenne annuelle de l'IPCH de 2%).

Les revenus SPA aéronautiques augmenteront de 12% en moyenne par an sur la durée du CRE, passant de 13 à 20 millions d'euros courants.



Les redevances de passager représenteront en moyenne 64% des revenus SPA aéronautiques.



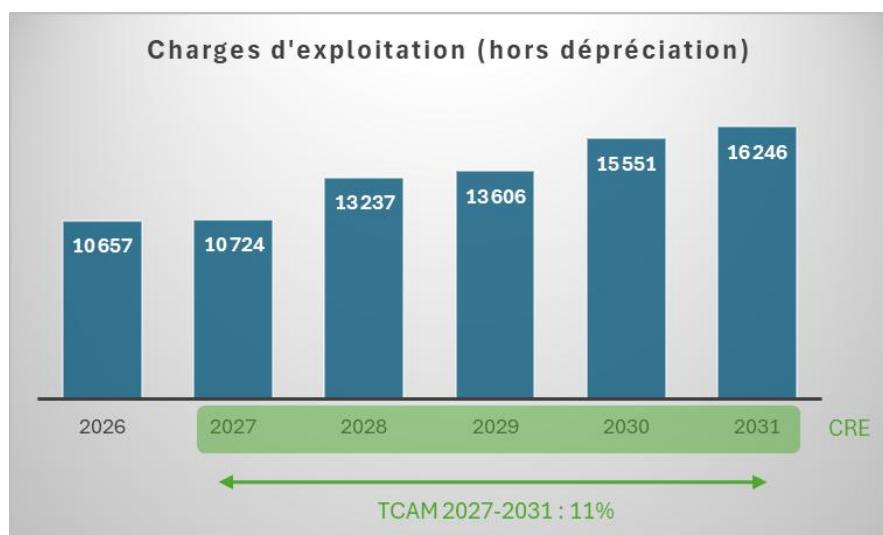
Les revenus SPA aéronautiques sont constitués des redevances suivantes :

- La redevance atterrissage : elle représente 9% des revenus SPA aéronautiques en moyenne sur la durée du CRE et son taux de croissance annuel moyen est de 8%, sous l'effet des prévisions de trafic, de l'inflation et de son tarif.
- La redevance balisage : elle représente 1% des revenus SPA aéronautiques en moyenne sur la durée du CRE et son taux de croissance annuel moyen est de 12%, sous l'effet des prévisions de trafic, de l'inflation et de son tarif.
- La redevance de stationnement : elle représente 1% des revenus SPA aéronautiques en moyenne sur la durée du CRE et son taux de croissance annuel moyen est de 8%, sous l'effet des prévisions de trafic, de l'inflation et de son tarif.
- La redevance de passager : premier contributeur aux revenus SPA aéronautiques, elle représente 64% des revenus SPA aéronautiques en moyenne sur la durée du CRE et son taux de croissance annuel moyen est de 12%, sous l'effet des prévisions de trafic, de l'inflation et de son tarif.
- La redevance de fret : elle représente 12% des revenus SPA aéronautiques en moyenne sur la durée du CRE et son taux de croissance annuel moyen est de 11%, sous l'effet des prévisions de trafic, de l'inflation et de son tarif.
- La redevance d'utilisation des installations de distribution de carburant : elle représente 2% des revenus SPA aéronautiques en moyenne sur la durée du CRE et son taux de croissance annuel moyen est de 6%, sous l'effet des prévisions de trafic, de l'inflation et de son tarif.
- La redevance PHMR : elle représente 6% des revenus SPA aéronautiques en moyenne sur la durée du CRE et son taux de croissance annuel moyen est de 13%. Cette redevance couvre les coûts d'investissement et de fonctionnement de cette activité.

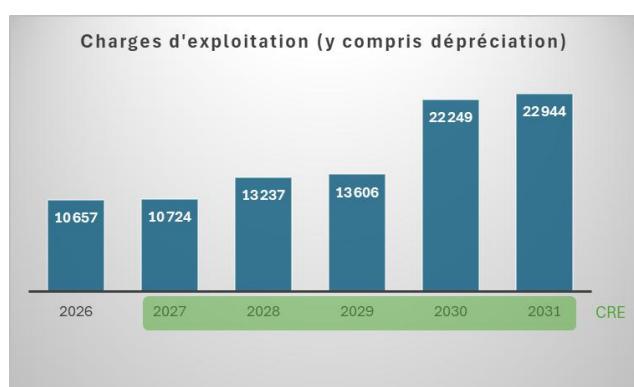
- Les redevances accessoires : elles sont composées des redevances d'utilisation des passerelles et des comptoirs d'enregistrement. Elles représentent 5% des revenus SPA aéronautiques en moyenne sur la durée du CRE et leur taux de croissance annuel moyen est de 11%.

Evolution des charges opérationnelles

Les charges d'exploitation (hors dépréciation et amortissement) augmenteront de 11% en moyenne par an sur la durée du CRE, passant de 10,7 à 16,2 millions d'euros courants.



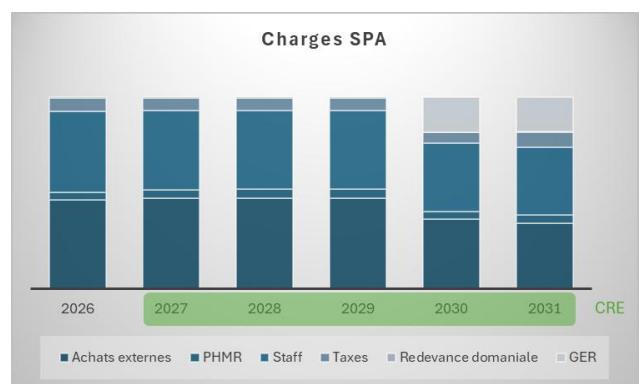
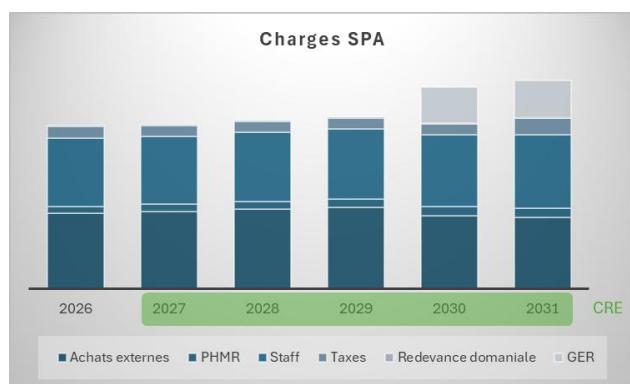
La maîtrise des coûts et la rigueur budgétaire, qui guident l'action de la SCAC, marquent la volonté d'assurer la compétitivité et l'attractivité de l'aéroport et de proposer une politique tarifaire répondant aux exigences du marché et adaptée aux compagnies aériennes.



Les charges SPA (hors dépréciation et amortissement) augmenteront de 6% par an sur la durée du CRE, en passant de 10 à 13 millions d'euros courants.



Les achats externes et les charges de personnel représentent respectivement 43% et 39% des charges totales SPA. Ce sont les principaux postes de charges. Les achats externes enregistrent une légère décroissance de 2% par an en moyenne sur la durée du CRE tandis que les charges de personnel affichent une légère croissance de 2% par an en moyenne sur la durée du CRE.



Evolution du résultat opérationnel

Le résultat opérationnel augmentera de 3% en moyenne par an sur la durée du CRE, passant de 6,7 à 7,6 millions d'euros courants.



Le résultat opérationnel sera fortement impacté par la mise en service et le début des amortissements des investissements initiaux réalisés entre 2025 et 2029.

L'évolution du résultat opérationnel repose sur l'ensemble des éléments détaillés précédemment, notamment la croissance du trafic, la trajectoire des tarifs aéronautiques fixée à IPCH + 5,7%, l'optimisation des revenus extra-aéronautiques et la maîtrise des charges d'exploitation.

Le résultat opérationnel SPA après évolution tarifaire enregistrera néanmoins une diminution annuelle moyenne de 26% sur la durée du CRE. Le résultat opérationnel extra-aéronautique, quant à lui, s'améliorera de 16% par an en moyenne, grâce à l'optimisation des revenus et à la bonne maîtrise des charges opérationnelles.



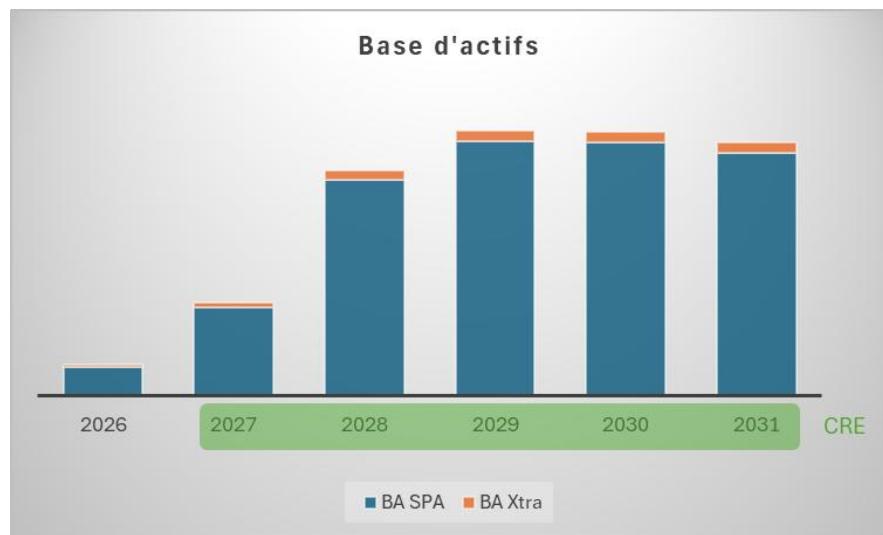
Evolution de la base d'actifs

Au regard des investissements structurants et contractuels, décrits précédemment, la base d'actifs du périmètre régulé d'activités augmente fortement en amont (2025 et 2026) et pendant la période du CRE 2027-2031. Cette base d'actifs augmentera de 28% par an en moyenne sur la durée du CRE.



Cette augmentation de la base d'actifs est plus concentrée sur le SPA (+29% par an en moyenne) que sur l'extra-aéronautique (+20% par an en moyenne).

En 2031, la base d'actifs s'élèvera à 113M€ pour le SPA (96% de la base d'actifs totale) et à 5M€ pour l'extra-aéronautique (4% de la base d'actifs totale).



Evolution du ROCE

L'augmentation significative de la base d'actifs dégrade le ROCE. La dynamique du résultat opérationnel extra-aéronautique, la hausse des tarifs proposée à IPCH + 5,7% et la maîtrise des charges opérationnelles SPA permettront de stabiliser le ROCE et d'assurer l'objectif de convergence du ROCE avec le CMPC cible.

