



**Contrat de délégation de service public
(concession de services) relatif à l'exploitation de
la liaison maritime Dieppe-Newhaven
(R2017-01T)**

AVENANT N°5

ENTRE LES SOUSSIGNES :

Le SYNDICAT MIXTE DE PROMOTION DE L'ACTIVITE TRANSMANCHE,

Établissement Public de type Syndicat Mixte Ouvert, domicilié à l'Hôtel du Département de la Seine-Maritime, Quai Jean Moulin, 76 101 ROUEN Cedex,

Autorité délégante du Service,

Dûment représentée par Monsieur Alain BAZILLE, Président, ayant tous pouvoirs à l'effet des présentes par délibération du Comité Syndical n°2022/CS/02/06 du 28 février 2022,

Ci-après dénommé « le SMPAT »,

D'une part,

ET

La Société DFDS Seaways, SASU au capital de 37.000€,

dont le siège social est sis 7 QUAI GASTON LALITTE - 76200 DIEPPE, immatriculée au Registre du Commerce et des Sociétés de Dieppe sous le numéro 494 064 355 représentée par Monsieur Jean-Claude CHARLO, Directeur Général, ayant tous pouvoirs à l'effet des présentes,

Ci-après dénommée « Le Délégataire»,

D'autre part,

Ci-après dénommés collectivement « Les Parties ».

SOMMAIRE

1. PREAMBULE	5
2. MODIFICATION DU PLAN DE MAINTENANCE	6
2.1 Régime en vigueur	6
2.2 Contexte	6
2.3 Modification du Contrat	8
3 INTEGRATION DES NOUVEAU TARIFS TOURISME	10
3.1 Contexte	10
3.2 Modification du Contrat	10
4. IMPACT FINANCIER DE L'AVENANT N°5	11
4.1 Modifications du formulaire financier du Contrat (Annexe 6)	11
4.2 Modification de l'Article 30 du Contrat	13
4.3 Impact financier global de l'avenant n°5 sur le Contrat	13
5. ANNEXES	14

GLOSSAIRE

Annexe	Annexe au Contrat ou à l'avenant, ayant valeur contractuelle.
Avenant	Désigne le présent document formalisant les modifications du Contrat conclu entre le SMPAT et le Délégataire. Les stipulations de l'Avenant complètent le Contrat et remplacent toutes les stipulations contraires incluses dans le Contrat ou ses Annexes avant la signature de l'Avenant. En conséquence, en cas de contradiction entre les stipulations des présentes et celles du Contrat initial ou de ses Annexes, il est expressément convenu que les présentes prévaudront.
Contrat	Désigne le Contrat de délégation de service public confiant une mission globale d'exploitation des Navires affectés à la liaison maritime Dieppe – Newhaven au Délégataire, tel que signé par les Parties le 27 décembre 2017.
Grille tarifaire tourisme	Désigne les tarifs de base applicables aux passagers tourisme de la liaison maritime Dieppe – Newhaven objet du Contrat
Navire	Désigne les ferries Côtes d'Albâtre et Seven Sisters, battant pavillon français, propriété du SMPAT et mis à disposition du Délégataire afin de lui permettre d'assurer le service (cf. Annexe 2 du Contrat).
Passagers tourisme	Désigne les clients hors passagers fret de la liaison maritime Dieppe – Newhaven objet du Contrat.
Plan de modernisation	Désigne les prestations de rénovation intérieure des Navires à réaliser pendant la durée du Contrat, identifiées à l'Annexe 7 du Contrat.
Plan de maintenance	Désigne les prestations pluriannuelles d'entretien, et de modernisation des Navires à réaliser pendant la durée du Contrat, identifiées à l'Annexe 7 du Contrat.
Programme de maintenance	Désigne le programme de travaux réalisé sur une année, élaboré sur la base du plan de maintenance.
Scrubbers	Épurateurs installés dans les cheminées des Navires qui nettoient les gaz d'échappement et captent les émissions d'oxydes de soufre (SOx) en « douchant » les fumées avec de l'eau ou des granules. Les Scrubbers sont indissociables des Navires.
Yield management	Désigne la possibilité offerte au délégataire de faire fluctuer à la hausse le tarif de base des passagers individuels en fonction du taux de réservation du navire.

1. PREAMBULE

A l'issue d'une procédure de mise en concurrence organisée conformément aux articles L.1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales, à l'Ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession et à son Décret d'application n° 2016-86 du 1er février 2016, la société DFDS Seaways a été retenue comme titulaire de la délégation de service public (concession de service) ayant pour objet l'exploitation de la liaison maritime Dieppe - Newhaven suite à une délibération du 29 novembre 2017 du Comité Syndical du SMPAT.

Le Contrat de délégation de service public signé a été notifié le 28 décembre 2017 au Délégué après transmission au contrôle de légalité. Le Délégué est chargé de l'exploitation du service du 1^{er} janvier 2018 au 31 décembre 2022.

Dans le cadre de la mise en service du Contrat, certains documents ont dû être actualisés et d'autres intégrés comme pièces contractuelles (inventaires, états des lieux, grilles tarifaires).

Par ailleurs, des événements nouveaux sont survenus (réduction des consommations de soutes suite aux travaux sur coque, révision des tarifs d'occupation du port de Dieppe, augmentation du prix du pétrole, demande de sous-affrètement des Navires, ajustement des opérations d'investissement des Navires...) nécessitant des adaptations du Contrat.

Pour ce faire, les Parties ont décidé de procéder à des modifications par voie d'avenant.

Un **avenant n°1** au Contrat a été conclu le 26 décembre 2018 ayant pour objet :

- 1 L'annexion de l'état des lieux des Navires formalisé par la Société PEMMOIL ;
- 2 L'actualisation de la grille tarifaire ;
- 3 La baisse des tarifs du port de Dieppe ;
- 4 La modification du Contrat pour autoriser le sous-affrètement des Navires ;
- 5 La modification du formulaire financier (annexe 6 du Contrat) pour prendre en considération l'impact financier des modifications contractuelles précitées.

Certains points n'ayant pu être intégrés dans l'avenant n°1, les Parties ont conclu un **avenant n°2**, le 19 juin 2019, ayant pour objet :

- 1 L'annexion des inventaires (annexer la liste actualisée au 31 décembre 2017) ;
- 2 L'actualisation de la clause d'intéressement sur les soutes ;
- 3 La modification du Contrat pour intégrer l'opération d'installation de Scrubbers ;
- 4 La modification du formulaire financier (annexe 6 du Contrat) pour prendre en considération l'impact financier des modifications contractuelles précitées.

Le Contrat prévoyait la modernisation des Navires (cafétéria, toilettes, point d'information) en 2018. En raison de la date de signature du Contrat, l'organisation et la réalisation des travaux ont dû être décalés sur 2019. Au surplus, les besoins ont été revus et les coûts actualisés. Les Parties ont donc conclu un **avenant n°3**, le 29 janvier 2020, ayant pour objet :

- 1 La modification du Plan de modernisation et du Plan de maintenance 2018 (annexe 7 du Contrat) pour prendre en considération le décalage de l'opération de modernisation des Navires, la suppression de l'installation d'élévateurs sur le Côte d'Albâtre et l'actualisation des besoins et des coûts des arrêts techniques et de la maintenance périodique ;
- 2 La modification du formulaire financier (annexe 6 du Contrat) pour prendre en considération l'impact financier des modifications contractuelles précitées.

L'actualisation des opérations de maintenances et de travaux formalisée au sein de l'avenant n°3 précité, a eu des conséquences sur le Plan de modernisation et le Plan de maintenance 2019 nécessitant des modifications par voie d'avenant.

Par ailleurs, l'opération Scrubbers (notamment le planning des travaux) a dû également être ajustée en raison des restrictions à la circulation et de la crise sanitaire liées au Covid19.

Les Parties ont donc conclu un **avenant n°4**, le 3 novembre 2020, ayant pour objet :

- 1 La modification du Plan de modernisation et du Plan de maintenance 2019 (annexe 7 du Contrat) pour prendre en considération les ajustements des opérations de travaux constatés en 2019 sur le Côte d'Albâtre et le Seven Sisters ;
- 2 La modification de l'échéance de l'opération Scrubbers et des modalités de versement de la subvention d'équipement ;
- 3 La modification du formulaire financier (annexe 6 du Contrat) pour prendre en considération l'impact financier des modifications contractuelles précitées.

A l'instar de l'opération scrubbers, les arrêts techniques des navires ont fortement été impactés par la crise sanitaire avec une réorganisation des travaux sur 2020, 2021 et 2022. DFDS Seaways a également exposé de nouveaux besoins de maintenance sur les Navires.

Par ailleurs, DFDS Seaways a également proposé de modifier les grilles tarifaires de la ligne.

Les parties souhaitent intégrer ces ajustements au Contrat au moyen d'un **avenant n°5**, ayant pour objet :

- 1 La modification du Plan de modernisation et du Plan de maintenance 2020-2022 (annexe 7 du Contrat) concernant l'actualisation des plannings de travaux et l'ajustement des besoins techniques sur le Côte d'Albâtre et le Seven Sisters ;
- 2 La modification des grilles tarifaires ;
- 3 La modification du formulaire financier (annexe 6 du Contrat) pour prendre en considération l'impact financier des modifications contractuelles précitées.

2. MODIFICATION DU PLAN DE MAINTENANCE

2.1 Régime en vigueur

Le titre 1 du Contrat (article 4), relatif à la nature, l'objet et les principes généraux du Contrat, prévoit que le Délégué a pour mission d'entretenir et de maintenir les Navires en état de fonctionnement afin d'assurer la continuité du service dans les conditions détaillées à l'annexe 7 et aux articles 18 et suivants du Contrat.

Le titre 2 du Contrat (articles 18 et 19), relatif à l'exploitation du service, prévoit que le Délégué exécute le Plan de modernisation détaillant les opérations de travaux, dues et budgétées sur la durée du Contrat.

Par ailleurs, sur la base du Plan de maintenance sur la durée du Contrat (cf. annexe 7), la programmation de l'entretien des équipements des Navires fait l'objet d'un Programme de maintenance, sur l'année à venir, élaboré par le Délégué.

Toute modification du Programme de maintenance acceptée par le SMPAT et générant une modification du Plan de maintenance nécessite la passation d'un avenant au Contrat pour actualiser l'Annexe 7 (détaillant ledit Plan de maintenance et le Plan de modernisation) et le cas échéant l'Annexe 6 (formulaire financier).

2.2 Contexte

Le Plan de modernisation et le plan de maintenance des Navires ont été revus sur 2018 et 2019. Comme déjà indiqué, le Plan de modernisation et le Plan de maintenance (annexe 7 du Contrat) ont dû être modifiés au moyen des avenants n° 3 et 4 pour décaler l'opération de rénovation des espaces intérieurs des navires, pour annuler la création d'un élévateur au sein du Côte d'Albâtre, pour prendre en considération la réparation non prévue de la rampe d'accès du Côte d'Albâtre, pour actualiser le planning de l'opération scrubbers et pour décaler certaines interventions (révision alternateurs attelés, groupes électrogènes) en raison du bon état des équipements, du temps disponible pour faire leur maintenance, de leur volume d'utilisation et des échéances de reclassification.

Les Parties doivent de nouveau passer un avenant pour prendre en considération les modifications du plan de maintenance décrites ci-après, pour la période 2020-2022 :

Concernant le Côte d'Albâtre :

- L'arrêt technique initialement prévu en mars-avril 2020 a été reporté fin 2020, en raison de la fermeture du chantier Fayard (Danemark) suite à la crise sanitaire, avec une prise en charge financière décalée sur 2021 ;
- La révision des alternateurs attelés « shaft generators overhaul » déjà reportée de 2019 à 2020 par l'avenant 4, est décalée à 2022, au regard du volume d'heures de fonctionnement ;
- La révision du groupe électrogène « DG stb overhaul » prévue en 2021 est décalée en 2022 en raison du volume d'heures de fonctionnement ;
- Des nouveaux travaux sur rampes ont été programmés sur 2022 en raison de la présence de cracks ;
- Le remplacement des accouplements élastiques des moteurs principaux « Vulkan couling » est intégré dans le plan de maintenance sur 2022 suite à une visite ayant permis de déceler une usure des équipements ;
- La maintenance scrubbers prévue dans l'avenant n°2 doit être intégrée dans le plan de maintenance pour l'année 2022.

Concernant le Seven Sisters :

- Les opérations de mise aux norme des ballasts, de mesure de coque « flash docking for hull thickness measurement » et d'étude de stabilité « lightweight survey » prévues en 2021 ont été avancées en 2020 pour profiter de l'arrêt technique de l'opération scrubbers intégrée par l'avenant 2 ;
- La révision du groupe électrogène central « DC center overhaul » prévue en 2022 a été avancée en 2021 en raison du volume d'heures de fonctionnement ;
- La révision du groupe électrogène « DG port overhaul » prévue en 2020 est décalée en 2021 en raison du volume d'heures de fonctionnement ;
- La révision des alternateurs attelés « shaft generators overhaul » déjà reportée de 2019 à 2020 par l'avenant 4, est décalée à 2021 en raison du volume d'heures de fonctionnement ;
- La révision du groupe électrogène « DG sb overhaul » prévue en 2021 est décalée en 2022 en raison du volume d'heures de fonctionnement ;
- Le renouvellement de classe prévue fin 2021 est décalée à début 2022 en raison des plannings d'exploitation et de maintenance des navires ;
- Le remplacement des accouplements élastiques des moteurs principaux « Vulkan couling » est intégré dans le plan de maintenance sur 2022 suite à une visite ayant permis de déceler une usure des équipements ;
- La maintenance des scrubbers prévue dans l'avenant n°2 doit être intégrée dans la plan de maintenance pour l'année 2022.

Dès lors, les Parties acceptent de modifier en conséquence le Plan de maintenance (annexe 7 du Contrat) tout en ajustant les coûts constatés à la valeur économique de juillet 2017 (date de la formalisation de l'offre technique déposée dans le cadre de la mise en concurrence du Contrat) pour application de la clause de révision des prix (article 32 du Contrat).

Ces modifications sur les opérations de travaux ne sont pas de nature à impacter la conformité technique des Navires aux règles et législations nationales et internationales en vigueur et son inscription au registre du « Bureau Veritas ».

2.3 Modification de l'annexe 7 du Contrat

Rappel modifications du Plan de maintenance résultant des avenants n°2, n°3 et 4:

Valeur économique 2017

10327,4

9690

637,4

COTE D'ALBATRE AVENANT 2					COTE D'ALBATRE CONTRAT DE BASE (OLD)			Evolution Avenant 2/Contrat de base
	works description	date	Cost	Depr (years)	date	Cost	Depr (years)	Cost
			50			0		50
Maintenance pér.	cf.2022 scrubber maintenance	feb	50	2				50
			Intégré/avt2 sur fev2022 et décalé en avril /avt5		Intégré / avt2			

SEVEN SISTERS AVENANT 2					COTE D'ALBATRE CONTRAT DE BASE (OLD)			Evolution Avenant 2/Contrat de base
	works description	date	Cost	Depr (years)	date	Cost	Depr (years)	Cost
			50			0		50
Maintenance pér.	cf.2022 scrubber maintenance	oct	50	2				50
			Intégré / avt2 sur 2021 et décalé en 2022 / av5		Intégré / avt2			

COTE D'ALBATRE AVENANT 3					COTE D'ALBATRE CONTRAT DE BASE (OLD)			Evolution Avenant 3/Contrat de base		
	works description	date	Cost	Depr (years)	date	Cost	Depr (years)	Cost		
			879			2095		-1216		
Arrêts techn.	2018	General Dry Docking jobs and Services	avril	534	2	2018	fev	650	2	-116
Arrêts techn.		Hull sandblasting	avril	101	5	2018	fev	100	5	1
Maintenance pér.	?	Turbochargers overhaul	avril	236	3	2018	fev	120	3	116
Maintenance pér.		DG stbd overhaul	avril	8	3	2018	?	85	3	-77
Investiss. except.	cf.2019	Pax Refit, including elevator	2019	décalé en 2019 / avt3		2018	fev	1140	5 - 10	-1140

SEVEN SISTERS AVENANT 3					SEVEN SISTERS CONTRAT DE BASE (OLD)			Evolution Avenant 3/Contrat de base		
	works description	date	Cost	Depr (years)	date	Cost	Depr (years)	Cost		
			602			1425		-823		
Arrêts techn.	2018	General Dry Docking jobs and Services	nov	471	2	2018	oct	600	2	-129
Arrêts techn.		Hull sandblasting	nov	131	5	2018	oct	100	5	31
Maintenance pér.	?	DG stbd overhaul	?		2018	?	85	3	-85	
Investiss. except.	cf.2019	Pax Refit	2019	décalé en 2019 / avt3		2018	oct	640	5	-640

COTE D'ALBATRE AVENANT 4					COTE D'ALBATRE CONTRAT DE BASE (OLD)			Evolution Avenant 4/Contrat de base		
	works description	date	Cost	Depr (years)	date	Cost	Depr (years)	Cost		
			1556			705		851		
Investiss. except.	2019	Pax Refit	avril	553	5	2019	prévu en 2018 et décalé en 2019/avt3		553	
Maintenance pér.		Main engines overhaul	avril	856	3	2019	fev	600	3	256
Maintenance pér.	?	Stern Ram / Cargo access	avril	98	2	2019			98	
Arrêts techn.		DG overhaul	avril	49	3	2019	fev	65	3	-16
Arrêts techn.	cf.2022	Shaft generator overhaul	2020	décalé en 2020 / avt4		2019	fev	40	5	-40

SEVEN SISTERS AVENANT 4					SEVEN SISTERS CONTRAT DE BASE (OLD)			Evolution Avenant 4/Contrat de base		
	works description	date	Cost	Depr (years)	date	Cost	Depr (years)	Cost		
			1505			825		680		
Investiss. except.	2019	Pax Refit	jan	573	5	2019	prévu en 2018 et décalé en 2019/avt3		573	
Maintenance pér.		Main engines overhaul	nov	693	3	2019	oct	600	2	93
Maintenance pér.	?	Turbo charger	?	239	3	2019	oct	120	3	119
Maintenance pér.		DG center overhaul	?			2019	?	65	3	-65
Arrêts techn.	cf.2021	Shaft generator overhaul	2020	décalé en 2020 / avt4		2019	oct	40	5	-40

Nouvelles modifications du Plan de maintenance résultant de l'avenant n°5 :

COTE D'ALBATRE AVENANT 5					COTE D'ALBATRE CONTRAT DE BASE (OLD)			Evolution Avenant 5/Contrat de base		
		works description	date	Cost	Depr (years)	date	Cost	Depr (years)	Cost	
0					650			-650		
Arrêts techn.	cf.2021	General Dry Docking jobs an Services		décalés à 2021 / avt5		2020	fev	600	2	-600
Maintenance pér.		DG port overhaul					?	50	3	-50
1654,2					1080			574,2		
Arrêts techn.		General Dry Docking jobs an Services	jan	715	2	cf. 2020	Prévu en 2020 et décalé en 2021 / avt5			715
Maintenance pér.		DG port overhaul	oct	37,7	3		fev	60	5	37,7
Maintenance pér.		Class renew al	jan	112,1	5					52,1
Maintenance pér.	2021	Flash docking for hull thickness mesureme	jan	16,4	5		fev	60	5	-43,6
Investiss. except.		Cargo Access renew al maintenance	jan	179,7	2	2021	fev	150	5	29,7
Investiss. except.		Ballast Water Treatment	jan	478,3	10		fev	600	10	-121,7
Maintenance pér.		Turbochargers overhaul	jan	106,3	3		fev	120	3	-13,7
Maintenance pér.		lightw eight survey	jan	8,7	5		fev	40	5	-31,3
Maintenance pér.	cf. 2022	DG stbd overhaul		décalé à 2022 / avt5			?	50	3	-50
1642					950			692		
Investiss. except.		Cargo access (Fw d ramp & flaps stern r)	mars	60	2	New	Intégré / avenant 5			60
Maintenance pér.		Shaft generators overhaul	avril	40	5	cf. 2019	prévu en 2019 puis en 2020 / avt4 puis décalé en 2022/avt5			40
Maintenance pér.		DG stbd overhaul	mars	68	3	cf. 2021	prévu en 2021 et décalé en 2022 / avt5			
Maintenance pér.		Main engines overhaul	mars	856	3		fev	600	3	256
Maintenance pér.	2022	DG center overhaul	oct	68	3	2022	?	50	3	18
Arrêts techn.		General Dry Docking jobs and Services	avril	200	2		fev	200	2	0
Maintenance pér.		scrubber maintenance	avril	Prévu en fev / avt2 et décalé en avr. / avt5		New	Intégré / avt2 et décalé / avt5			0
Investiss. except.		Vulkan Couling	avril	250	10	New	Intégré / avt5			250
Maintenance pér.		General redelivery costs	nov	100	0	2022	dec	100	0	0

SEVEN SISTERS AVENANT 5					SEVEN SSITERS CONTRAT DE BASE (OLD)					
		works description	date	Cost	Depr (years)	date	Cost	Depr (years)		
1453,3					650			803,3		
Arrêts techn.	cf.2021	DG port overhaul		décalé à 2021 / avt5		2020	?	50	3	-50
Arrêts techn.		General Dry Docking jobs and Services	Mai	739,2	2		nov	600	2	139,2
Maintenance pér.		Stern Ramp / Cargo access	Avr	223,2	2	New	Intégré par avenant 5			223,2
Maintenance pér.	2020	Flash docking for hull thickness mesureme	Avr	15,5	5	cf. 2021	prévus initialement en 2021 et avancés en 2020 / avt 5			15,5
Investiss. except.		Ballast Water Treatment	Avr	456,1	10					456,1
Maintenance pér.		lightw eight survey	Oct	19,3	5					19,3
177,9					960			-782,1		
Maintenance pér.	cf.2020	Flash docking for hull thickness mesureme		avancés en 2020 / avt5		2021	oct	60	5	
Maintenance pér.		Ballast Water Treatment					oct	600	10	-600
Arrêts techn.		lightw eight survey					oct	40	5	-40
Maintenance pér.		DG center overhaul	oct	39,6	3	cf.2022	prévu en 2022 et avancé en 2021 / avt5			39,6
Maintenance pér.	2021	Shaft generator overhaul	nov	42,5	5	cf.2019	prévu en 2019 puis en 2020 / avt4 puis décalé en 2021 / avt5			42,5
Maintenance pér.		Class Renew al		décalé à 2022 / avt5		2021	oct	60	5	-60
Investiss. except.		Cargo access (Fw d ramp and flaps stern	nov	60	2		oct	150	5	-90
Maintenance pér.		DG SB overhaul		décalé à 2022 / avt5			?	50	3	-50
Maintenance pér.		DG PS oberhaul	nov	35,8	3	cf.2020	prévu en 2020 et décalé en 2021 / avt5			35,8
758					350			408		
Maintenance pér.	cf.2021	DG center overhaul		avancé en 2021 / avt5		2022	?	50	3	-50
Maintenance pér.		Class Renew al	jan	20	5	cf.2021	prévus en 2021 et décalé à 2022 / avt5			20
Maintenance pér.		DG SB overhaul	nov	68	3					68
Arrêts techn.		General Dry Docking jobs and Services	nov	200	3	2022	oct	200	2	0
Maintenance pér.		General redelivery costs	nov	100	0		dec	100	0	0
Maintenance pér.	2022	Turbochargers overhaul	nov	120	3	New	Intégré par avenant 5			120
Maintenance pér.		scrubber maintenance	nov	Prévu en 2021 / avt2 et décalé en 2022 / avt5			Intégré / avt2 et décalé / avt5			0
Investiss. except.		Vulkan Couling	nov	250	10		Intégré / avt5			250

Evo. totale Av 2-3-4-5
637,4

L'annexe 7 du contrat est donc modifiée en conséquence par le présent avenant n°5.

3 INTEGRATION DES NOUVEAUX TARIFS TOURISME

3.1 Contexte

Le Contrat initial fait état d'une grille tarifaire tourisme applicable aux passagers tourisme, soumis au yield management, et figurant en Annexe 9. Suite à des actualisations tarifaires, la grille tarifaire tourisme a été remplacée dans le cadre de l'avenant n°1.

Cette grille tarifaire a fait l'objet de nouvelles actualisations au fil de l'eau issues de propositions du délégataire :

- Les réductions octroyées ont été simplifiées (réduction pour les étudiants de moins de 27 ans, pour les jeunes de moins de 25 ans, les seniors de plus de 60 ans, les personnes handicapées, les adhérents de partenariats, demi-tarif pour les enfants de moins de 16 ans et gratuité pour les enfants de moins de 4 ans) ;
- Des ajustements tarifaires ont été opérés. Ces ajustements ont été rendus nécessaires par le changement de logiciel de réservation. Les tarifs cabines ont été actualisés au regard des taux de remplissage. Les tarifs piétons et vélos ont fait l'objet d'une augmentation en 2021.

Ces grilles ont été communiquées au SMPAT conformément à l'article 28.02 du Contrat et n'ont fait l'objet d'aucune objection.

Il convient d'une part de remplacer la grille tarifaire applicable aux passagers tourisme individuels (Annexe 9 du Contrat) afin d'intégrer les dernières modifications et, d'autre part, de mettre en cohérence le contrat avec les catégories de réduction effectives.

Dans une logique d'exhaustivité, deux autres grilles tarifaires complémentaires utilisées par le délégataire doivent être annexées au contrat, à savoir :

- La grille tarifaire applicable aux groupes d'un minimum de 10 personnes ;
- La grille tarifaire applicable aux opérateurs offrant des offres packagées.

3.2 Modification du Contrat

1. L'article 28.02 du Contrat est modifié comme suit :

~~« La grille tarifaire « Tourisme » du Service est arrêtée par l'organe délibérant du SMPAT. Elle figure en Annexe 9.~~

~~Les tarifs sont fixés en fonction des classes d'usagers suivantes :~~

- ~~— Adultes ;~~
- ~~— Seniors (plus de 60 ans) ;~~
- ~~— Etudiants (moins de 27 ans) ;~~
- ~~— Jeunes (moins de 25 ans) ;~~
- ~~— Enfants (moins de 12 ans) ;~~
- ~~— Enfants (moins de 4 ans) ;~~
- ~~— Handicapé(e)s ou invalides ;~~
- ~~— Groupes (à partir de 10 personnes) ;~~
- ~~— Familles.~~

Les tarifs tourisme sont encadrés par trois grilles tarifaires :

- une grille tarifaire applicable aux individuels ;
- une grille tarifaire applicable aux groupes d'un minimum de 10 personnes ;
- une grille tarifaire applicable aux opérateurs offrant des offres packagées.

Ces trois grilles tarifaires sont arrêtées par l'organe délibérant du SMPAT et figurent en Annexe 9.

La grille tarifaire applicable aux individuels dispose des réductions suivantes :

- Gratuité de la traversée des enfants de moins de 4 ans
- 50% de réduction sur la traversée des enfants de moins de 16 ans ;
- 20% de réduction sur la réservation octroyée aux étudiants (moins de 27 ans), aux jeunes (moins de 25 ans), aux séniors (plus de 60 ans), aux personnes en situation de handicap, et aux adhérents de partenariats avec le délégataire.

La gamme tarifaire fixée respecte le principe d'égalité entre les usagers. Cette exigence ne fait pas obstacle à la vente d'abonnements à des conditions préférentielles, dès lors que cette vente est faite à des conditions égales pour tous. Elle ne fait pas non plus obstacle à toutes autres modulations tarifaires trouvant leur justification à la fois dans certaines différences de situation appréciables entre usagers et dans des considérations d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation.

Les tarifs votés s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée. Le Délégué appliquera à chaque tarif le taux de taxe sur la valeur ajoutée en vigueur à la date de perception du tarif auprès des usagers. Les tarifs toutes charges comprises qui en résultent sont arrondis au dixième d'euro le plus proche.

Les tarifs individuels découlent, d'une part, de la gamme tarifaire détaillée en Annexe 9 et, d'autre part, de l'application du principe de yield management pouvant varier autour de la gamme tarifaire en fonction de la fréquentation attendue, de la saisonnalité du trafic et des réservations enregistrées. Pour chaque année, les tarifs de chaque gamme, sur lesquels est assis le yield management, sont arrêtés au 1^{er} septembre de l'année précédente dans les conditions prévues au présent article.

Les modalités de fixation des tarifs yield respectent les principes suivants :

- *Un écart maximum de 200 % (à la hausse) est respecté entre les tarifs de base et les tarifs yield ;*
- *Les tarifs yield tiennent compte des coûts correspondants, des taux de réservation et de l'équilibre global de l'exploitation ;*
- *La modulation des tarifs ne doit pas générer de pratiques commerciales déloyales ou trompeuses, ni compromettre l'égal accès au service public ;*
- *L'information du public doit être assurée.*

Le Délégué fournira un état des variations dues au yield management au sein du Rapport Annuel.

Le Délégué pourra proposer des tarifs promotionnels s'écartant ~~de la grille tarifaire votée~~ des grilles tarifaires votées, chaque campagne de promotions devant être communiquée au SMPAT au plus tard 15 jours avant sa mise en œuvre. Le SMPAT dispose d'un délai de 15 jours à compter de leur réception pour manifester un éventuel désaccord. Tout refus doit être motivé par écrit. Passé ce délai, la campagne promotionnelle sera implicitement acceptée par le SMPAT. Un compte-rendu des opérations de promotion menées (tarifs et réservations associées) sera fourni au SMPAT au sein du Rapport Annuel. »

4 IMPACT FINANCIER DE L'AVENANT N°5

4.1. Modifications du formulaire financier du Contrat (Annexe 6).

Les modifications relatives aux grilles tarifaires tourisme du Contrat n'ont pas d'incidence sur le formulaire financier.

L'actualisation du plan de maintenance 2020-2022 (cf. point 2.3 ci-dessus) induit la modification des amortissements des dépenses d'investissement référencées dans le formulaire financier (annexe 6 du Contrat).

Pour rappel, l'ajustement des besoins techniques et le décalage des plannings de travaux sur 2018-2019 intégrés dans le contrat au moyen des avenants n°3 et n°4 ont induit une baisse des amortissements prévisionnels de 547,3 K€ (-314,2 K€ en 2018 et -233,1K€ en 2019).

En conséquence, l'annexe 6 du Contrat pour 2019 a été modifiée comme suit par les avenants n°3 et n°4 :

millier d'euro	2018		2019	
	Avenant 3	Base	Avenant 4	Base
	Prév	Prév	Prév	Prév
Revenu total	€25 334,9	€25 334,9	€26 065,4	€26 065,4
Charges totales	-€38 209,2	-€38 523,3	-€39 300,1	-€39 533,2
Dépenses maritimes	-€10 330,5	-€10 330,4	-€10 602,2	-€10 602,2
Dépenses navires	-€14 973,1	-€15 287,3	-€15 528,8	-€15 762,0
Running costs	-€14 413,1	-€14 727,3	-€14 968,8	-€15 202,0
<i>Personnel nav (pont/machine/hotel)</i>	-€10 015,8	-€10 015,8	-€9 767,8	-€9 767,8
<i>Entretien courant (hors A/T)</i>	-€2 557,2	-€2 557,2	-€2 539,2	-€2 539,2
Dépenses d'investissement	-€267,4	-€581,6	-€1 078,1	-€1 311,2
Arrêts techniques	-€213,3	-€340,8	-€549,0	-€673,0
Maintenance périodique	-€54,1	-€71,1	-€340,8	-€332,2
Investissements exceptionnels	€0,0	-€169,7	-€188,3	-€306,0
Assurances	-€1 077,4	-€1 077,4	-€1 088,5	-€1 088,5
Dépenses vivres et annexes	-€428,0	-€428,0	-€428,0	-€428,0
Dépenses armement/communication	-€67,2	-€67,2	-€67,2	-€67,2
Autres dépenses navire	-€560,0	-€560,0	-€560,0	-€560,0
Redevances SMPAT (affret coque nue)	-€3 400,0	-€3 400,0	-€3 400,0	-€3 400,0
Frais de structure	-€9 505,6	-€9 505,6	-€9 769,1	-€9 769,1
Résultat avant compensation de SP	-€12 874,2	-€13 188,4	-€13 234,6	-€13 467,8
Compensation de service public	€13 274,2	€13 588,4	€13 634,6	€13 867,8
Résultat après compensation - provisoire	€400,0	€400,0	€400,0	€400,0

Avec les avenants n°3 et n°4, la compensation de service public est passée de 13 588 415 € à 13 274 238 € pour 2018 et de 13 867 772 € à 13 634 644 € pour 2019.

Pour la période 2020-2022, les modifications des plannings de travaux et l'ajustement des besoins techniques décrits aux points 2.2 et 2.3 ci-dessus impactent également le formulaire financier (annexe 6 du Contrat) comme décrit ci-après :

1. Concernant les amortissements des arrêts techniques, la modification du planning des travaux 2020-2022 impactent à la hausse **(+209,3K€)** le montant des amortissements prévisionnels comme suit :

Sur 2020 le montant des amortissements prévisionnels passe de 660,2K€ à 597,7K€ (-62,5K€)

Sur 2021 le montant des amortissements prévisionnels passe de 656K€ à 773,4K€ (+117,4K€).

Sur 2022 le montant des amortissements prévisionnels passe de 456K€ à 610,4K€ (+154,4K€).

2. Concernant les amortissements de la maintenance périodique, le décalage des travaux de 2018, 2019 sur 2021 et 2022, la nouvelle maintenance des scrubbers et les opérations imprévues sur les rampes impactent à la hausse **(+745,2K€)** le montant des amortissements prévisionnels comme suit :

Sur 2020 le montant des amortissements prévisionnels passe de 602,2K€ à 819,6K€ (+217,4K€)

Sur 2021 le montant des amortissements prévisionnels passe de 633,9K€ à 936,8K€ (+302,9K€)

Sur 2022 le montant des amortissements prévisionnels passe de 853,2K€ à 1 078,1K€ (+224,9,9K€)

3. Concernant les investissements exceptionnels, la baisse du coût de certaines opérations (ballasts, mesures de coques) impactent favorablement **(-252,2K€)** le montant des amortissements prévisionnels comme suit :

Sur 2020 le montant des amortissements prévisionnels passe de 306K€ à 255,6K€ (-50,4K€);

Sur 2021 le montant des amortissements prévisionnels passe de 396K€ à 320,7K€ (-75,3K€)
 Sur 2022 le montant des amortissements prévisionnels passe de 486K€ à 359,1K€ (-126,5K€)
 Le remplacement des accouplements élastiques des moteurs principaux représente une charge de de 16,7K€ pour le CDA et une charge de 4,2K€ pour le SVS avec un fort impact sur la valeur nette comptable des biens de retours (de l'ordre de 240K€ / navire) en fin de DSP2 (solde prévu en 2023).

millier d'euros	2020		2021		2022	
	Avenant 5	Base avenant 2	Avenant 5	Base avenant 2	Avenant 5	Base avenant 2
	Prév	Prév	Prév	Prév	Prév	Prév
Revenu total	€26 428,0	€26 428,0	€26 755,4	€26 755,4	€27 134,4	€27 134,4
Charges totales	-€40 172,4	-€40 067,9	-€40 860,4	-€40 515,5	-€41 711,6	-€41 458,8
Dépenses maritimes	-€10 748,0	-€10 748,0	-€10 902,1	-€10 902,1	-€11 044,2	-€11 044,2
Dépenses navires	-€16 195,7	-€16 091,2	-€16 667,3	-€16 322,3	-€16 703,0	-€16 450,2
Running costs	-€15 621,2	-€15 516,7	-€16 082,3	-€15 737,4	-€16 118,1	-€15 865,3
<i>Personnel nav (pont/machine/hotel)</i>	-€9 759,0	-€9 759,0	-€9 773,9	-€9 773,9	-€9 844,5	-€9 844,5
<i>Entretien courant (hors AVT)</i>	-€2 588,4	-€2 588,4	-€2 657,2	-€2 657,2	-€2 589,2	-€2 589,2
Dépenses d'investissement	-€1 672,9	-€1 568,4	-€2 030,9	-€1 685,9	-€2 048,0	-€1 795,2
Arrêts techniques	-€597,7	-€660,2	-€773,4	-€656,0	-€610,4	-€456,0
Maintenance périodique	-€819,6	-€602,2	-€936,8	-€633,9	-€1 078,1	-€853,2
Investissements exceptionnels	-€255,6	-€306,0	-€320,7	-€396,0	-€359,5	-€486,0
Assurances	-€1 105,7	-€1 105,7	-€1 125,1	-€1 125,1	-€1 141,3	-€1 141,3
Dépenses vivres et annexes	-€428,0	-€428,0	-€428,0	-€428,0	-€428,0	-€428,0
Dépenses armement/communication	-€67,2	-€67,2	-€67,2	-€67,2	-€67,2	-€67,2
Autres dépenses navire	-€574,6	-€574,6	-€585,0	-€585,0	-€585,0	-€585,0
Redevances SIMPAT (affret coque nue)	-€3 400,0	-€3 400,0	-€3 400,0	-€3 400,0	-€3 400,0	-€3 400,0
Frais de structure	-€9 828,7	-€9 828,7	-€9 891,0	-€9 891,0	-€10 564,4	-€10 564,4
Résultat avant compensation de SP	-€13 744,4	-€13 639,9	-€14 105,0	-€13 760,1	-€14 577,2	-€14 324,4
Compensation de service public	€14 144,4	€14 039,9	€14 505,0	€14 160,1	€14 977,2	€14 724,4
Résultat après compensation - provisoire	€400,0	€400,0	€400,0	€400,0	€400,0	€400,0

De manière générale, les amortissements prévisionnels des dépenses d'investissement 2020-2022 passent de 5 049,5K€ à 5 751,8K€ (+702,3K€).

Avec l'avenant n°5, la compensation de service public passe donc :

- De 14 039 881 € à 14 144 386 € pour 2020 ;
- De 14 160 079 € à 14 505 009 € pour 2021 ;
- De 14 724 398 € à 14 977 199 € pour 2022.

4.2 Modification de l'Article 30 du Contrat

Suite à la modification du formulaire financier, le tableau figurant au 4^{ème} alinéa de l'article 30 est remplacé par le tableau suivant :

Année	2018	2019	2020	2021	2022
C_N	13 274 238	13 634 644 €	14 039 881 € 14 144 386 €	14 160 079 € 14 505 009 €	14 724 398 € 14 977 199 €

4.3 Impact financier global de l'avenant n°5 sur le Contrat

Montant total du Contrat initial : 240 042 500 € (recettes d'exploitation + montant de la compensation de service public + remboursement des soutes).

Impact de l'avenant n° 1 : - 113 400 € (réduction des frais de port de Dieppe sur 2018) ;

Impact de l'avenant n°2 : + 4 318 746 € (comprenant le coût d'investissement des scrubbers, les frais de fonctionnement supplémentaires et la réduction prévisionnelle des charges de soutes induites) ;

Impact de l'avenant n°3 : - 314 177 € (baisse des amortissements 2018 résultant du décalage de l'opération de modernisation des Navires, de la suppression de l'installation d'élévateurs sur le Côte d'Albâtre et de l'actualisation des besoins et des coûts des arrêts techniques et de la maintenance périodique).

Impact de l'avenant n°4 : - 233 128 € (baisse des amortissements 2019 résultant principalement de la baisse des coûts et du décalage dans le temps de l'opération de modernisation des Navires et des arrêts techniques).

Impact de l'avenant n°5 : + 702 236 € (hausse des amortissements 2020-2022 résultant des modifications des plannings de travaux et de l'ajustement des besoins techniques).

Montant total du Contrat après passation des avenants n°1, n°2, n°3, n°4 et n°5 : 244 402 777 € (+1,82% par rapport au montant initial).

5 ANNEXES

Sont annexés à l'avenant n°5 les documents suivants :

1. Détail du calcul des nouveaux amortissements pour les dépenses d'investissements 2020-2022 ;
2. Nouvelles grilles tarifaires tourisme applicables aux individus (annexe 9 du Contrat), au groupe d'un minimum de 10 personnes et aux opérateurs offrant des offres packagées ;
3. Nouveau formulaire financier intégrant les nouveaux amortissements pour les dépenses d'investissements 2020-2022 (nouvelle Annexe 6 du Contrat pour 2020-2022) ;
4. Contrat de délégation de service public (concessions de services) relatif à l'exploitation de la liaison maritime Dieppe – Newhaven tel que modifié par le présent avenant n°5.

Fait à Rouen, le

En deux exemplaires originaux

Pour le SMPAT,

Monsieur Alain BAZILLE

Pour le Délégué,

Monsieur Jean-Claude CHARLO