

EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DES DELIBERATIONS
DU COMITE SYNDICAL
DU SYNDICAT MIXTE DE PROMOTION DE L'ACTIVITE TRANSMANCHE

SEANCE DU 19 JUIN 2023

PRE-CONVOCATION EN DATE DU 30 MAI 2023
CONVOCATION EN DATE DU 9 JUIN 2023

DELIBERATION N°2023/CS/06/01

**CONTRAT DE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC (CONCESSION DE SERVICES) RELATIF À
L'EXPLOITATION DE LA LIAISON MARITIME DIEPPE-NEWHAVEN – AVENANT 1**

Le Comité Syndical du Syndicat Mixte de Promotion de l'Activité Transmanche ;
Vu les arrêtés préfectoraux des 19 octobre 2000 et 27 décembre 2018 ;
Vu les articles L 5721-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales ;
Les propositions du Président entendues ;
Après avoir constaté la présence du quorum légal de ses membres ;

Vu les articles L. 1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales, les articles L.1121-1 à L.1121-4, L.3000-1 et suivants, et R.3111-1 et suivants du Code de la commande publique, relatifs aux contrats de concession ;

Vu le contrat de délégation de service public (contrat de concession de services) n° R2022-01T relatif à l'exploitation de la liaison maritime Dieppe-Newhaven du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2027, conclu avec DFDS Seaways, le 15 novembre 2022 (ci-après « Contrat ») ;

Vu le projet d'avenant n°1 au Contrat, ci-annexé ;

Considérant que dans le cadre de la mise en service du Contrat, un inventaire et un état des lieux des navires ont été effectués, en décembre 2022 et en janvier 2023, pour apprécier l'état des biens au début et à l'échéance de la concession ;

Considérant la nécessité de contractualiser l'inventaire et l'état des lieux, en les intégrant à l'Annexe 2 du Contrat ;

Considérant la nécessité d'intégrer, au sein de l'Annexe 4 du Contrat, le guide de marque « Transmanche Ferries » et son applicatif de cobranding avec la marque du délégataire ;

Considérant la nécessité d'intégrer, au sein de l'Annexe 16 du Contrat, l'accord de partage des données personnelles, entre le Délégataire et le SMPAT, relatives aux passagers et au personnel de la ligne et régies par le Règlement Général sur la Protection des Données dit « RGPD » ;

Considérant l'intérêt de compléter le régime fiscal applicable, au sein de l'article 36 du Contrat, afin de cadrer la taxe sur les salaires due par le délégataire au cours de l'année suivant la fin du Contrat dans les conditions prévues à l'Avenant ci-annexé ;

Considérant l'opportunité de financer le paiement d'une partie des travaux d'investissement sur les navires (boutique, espaces chauffeurs, salons de repos, revêtement en silicone sur la coque), par le biais d'une subvention d'équipement de 10 290 000 €, sans recourir à la compensation de service public afin de recourir à la section d'investissement du budget du SMPAT pour bénéficier notamment de soutien potentiel de partenaire public ;

Considérant l'opportunité d'avancer les travaux de silicone sur les Navires à 2023 afin de bénéficier des économies induites sur les consommations de soutes et limiter l'impact environnemental de la ligne au plus tôt ;

Considérant que le financement par le SMPAT des travaux de modernisation précités et l'avancée des dry-docks et de l'opération de travaux de Silicone, à 2023, la baisse du coût de la taxe sur les salaires induite par la baisse de la compensation de service public, la réduction du coût des consommations de soutes sur 2023 et l'évolution des autres dépenses maritimes résultant du changement du planning du chantier, nécessitent une actualisation de l'article 29 et de l'Annexe 7 (formulaire financier) du Contrat comme indiqué au sein de l'Avenant ci-annexé ;

Considérant que l'évolution des charges résultant du présent Avenant nécessite de modifier les quotes-parts des charges affectées à la part fixe et aux parts variables au sein de la formule d'indexation de l'article 30 du Contrat, comme indiqué au sein de l'Avenant ci-annexé ;

Considérant que sur la durée du contrat, l'Avenant permet au SMPAT de faire une économie de 236 580 € comme indiqué au sein de l'Avenant ci-annexé :

Après en avoir délibéré, décide à l'unanimité :

- D'autoriser l'annexion au Contrat de l'inventaire des biens actualisé au 31 décembre 2022 (intégré au sein de l'Annexe 2) ;
- D'autoriser l'annexion au Contrat de l'état des lieux des navires (intégré au sein de l'Annexe 2) ;
- D'autoriser l'annexion au Contrat du guide de la marque « TRANSMANCHE FERRIES » cobrandée avec la marque « DFDS » (intégré au sein de l'Annexe 4) ;
- D'autoriser l'annexion au Contrat de l'accord de responsabilité conjointe « RGPD » (intégré au sein de l'Annexe 16) ;
- D'autoriser la modification de l'article 36 du Contrat pour compléter le Régime de la taxe sur les salaires ;
- D'autoriser l'avancement de l'opération de travaux de silicone sur les Navires ;
- D'autoriser le financement par le SMPAT de certains travaux de modernisation des navires sous forme de subvention d'équipement dédiée et d'intégrer, en conséquence, un nouvel article 17.07 au sein du Contrat ;
- D'autoriser, en conséquence, la modification du plan de gestion technique des Navires (Annexe 8 du Contrat) ;
- D'autoriser la modification du formulaire financier du Contrat (Annexe 7) et de l'article 29 du Contrat relatif à la compensation de service public, pour prendre en considération la baisse du montant des amortissements prévisionnels pris en charge par le Délégué, réduire le montant des estimations du coût des soutes et de la Taxe sur les salaires et augmenter les autres dépenses maritimes ;
- D'autoriser la modification de l'article 30 du Contrat et le formulaire financier du Contrat (Annexe 7) relatifs à la clause d'indexation pour prendre en considération l'évolution des charges prévisionnelles ;
- D'autoriser la signature de l'avenant n°1, ci-annexé, au contrat de concession R2022-01T ;
- D'autoriser la signature de toutes les pièces et actes nécessaires à l'exécution de ces décisions.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

076-257604579-20230619-2023CS0601-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 05/07/2023

Affichage : 06/07/2023

Pour l'autorité compétente par délégation

Le Président,

Alain BAZILLE



**Contrat de délégation de service public
(concession de services) relatif à l'exploitation de
la liaison maritime Dieppe-Newhaven
(R2022-01T)**

AVENANT n°1

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 représenté par Monsieur Alain BAZILLE, Président, ayant tous pouvoirs à l'effet des présentes par délibération n° 2023/CS/06/01.

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

3

PREAMBULE.....	44
1. ANNEXION DE L'INVENTAIRE DES BIENS.....	4
2. ANNEXION DE L'ETAT DES LIEUX DES NAVIRES	5
3. GUIDE DE LA MARQUE TRANSMANCHE FERRIES COBRANDÉE AVEC LA MARQUE DFDS	5
4. ACCORD DE RESPONSABILITÉ CONJOINTE « RGPD »	5
5. PRECISIONS SUR LE RÉGIME DE LA TAXE SUR LES SALAIRES	6
6. MODIFICATION DES MODALITÉS DE FINANCEMENT DES TRAVAUX D'INVESTISSEMENTS SUR LES NAVIRES	7
7. L'AVANCÉE DE L'OPÉRATION DE TRAVAUX DE SILICONE SUR LES NAVIRES ET DES ARRÊTS TECHNIQUES	10
8. LA MODIFICATION DU PLAN DE GESTION TECHIQUE DES NAVIRES	11
9. LA MODIFICATION DU FORMULAIRE FINANCIER	12
10.L'IMPACT FINANCIER DE L'AVENANT 1	16
11.LISTE DES ANNEXES A L'AVENANT n°1.....	16

PRÉAMBULE

À l'issue d'une procédure de mise en concurrence organisée conformément aux articles L.1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales, et des articles L.1121-1 à L.1121-4, L.3000-1 et suivants, et R.3111-1 et suivants du Code de la commande publique, la société DFDS Seaways a été retenue comme titulaire de la délégation de service public (concession de services) ayant pour objet l'exploitation de la liaison maritime Dieppe - Newhaven suite à une délibération du 17 octobre 2022 du Comité Syndical du SMPAT.

Le Contrat de délégation de service public a été signé le 15 novembre 2022 et notifié le 17 novembre 2022 au Délégué.

Le Délégué est chargé de l'exploitation du service du 1^{er} janvier 2023 au 31 décembre 2027.

Suite à la mise en service du Contrat, les Parties ont formalisé l'inventaire des biens, les états des lieux, le guide de la marque « Transmanche Ferries » et l'accord de responsabilité conjointe RGPD qui peuvent ainsi être annexés au Contrat, par voie d'Avenant.

Par ailleurs, le SMPAT souhaite que soit avancée la réalisation des travaux de silicone sur les Navires, induisant également une avancée des arrêts techniques, et prendre en charge certains travaux d'investissements sur les Navires via une subvention d'équipement, pour limiter certaines charges et optimiser leur financement.

Enfin les Parties doivent prendre en considération les nouveaux certificats d'enregistrement de la marque « TRANSMANCHE FERRIES » et préciser la clause relative au régime fiscal pour intégrer les spécificités de la taxe sur les salaires en fin de Contrat.

Dans ce cadre, les Parties décident de conclure un Avenant n°1 au Contrat ayant pour objet :

1. La contractualisation de l'inventaire des biens en intégrant la liste actualisée au 31 décembre 2022 au sein de l'Annexe 2 du Contrat ;
2. La contractualisation de l'état des lieux formalisé par la Société Stelliant expertise - GM CONSULTANT CONSEIL en l'intégrant au sein de l'Annexe 2 du Contrat ;
3. L'annexion du guide de la marque « Transmanche Ferries » cobrandée avec la marque « DFDS » (Annexe 4 du Contrat) ;
4. L'annexion de l'accord de responsabilité conjointe RGPD (Annexe 16 du Contrat) ;
5. Le régime de la taxe sur les salaires en fin de Contrat (article 36 du Contrat) ;
6. Le financement direct par le SMPAT de certains travaux de modernisation des navires (Annexes 7 et 8 du Contrat) ;
7. L'avancement de l'opération de travaux de silicone sur les Navires et des arrêts techniques (Annexe 8 du contrat) ;
8. L'ajustement du plan de gestion technique des Navires (Annexe 8 du Contrat) ;
9. La modification du formulaire financier (Annexe 7 du Contrat), des articles 29 et 30 du Contrat ;
10. L'impact financier de l'avenant 1.

1. ANNEXION DE L'INVENTAIRE DES BIENS

Le titre 5 du Contrat relatif au régime des biens et notamment l'article 37 du Contrat prévoit la réalisation d'un inventaire pour les biens de retour, les biens de reprises et les biens propres, avant la date de début d'exécution du service.

L'inventaire, signé des parties, constitue un élément de l'Annexe 2 du Contrat.

L'inventaire effectué au 31 décembre 2022 n'a pu être annexé au Contrat qui a été signé le 15 novembre 2022.

Les Parties valident ainsi l'inventaire du 31 décembre 2022 ci-annexé (**Annexe 1 du présent Avenant**), qui constitue désormais l'Annexe 2 du Contrat.

2. ANNEXION DE L'ÉTAT DES LIEUX DES NAVIRES

Le SMPAT et le Délégué ont fait réaliser, par la Société Stellant expertise - GM CONSULTANT CONSEIL, un état des lieux des navires les 4 et 5 janvier 2023 pour le Seven Sisters et les 9 et 10 janvier 2023 pour le Côte d'Albâtre.

Les états des lieux des Navires ont été formalisés le 14 février 2023 pour le Seven Sisters et le 27 février 2023 pour le Côte d'Albâtre, par la Société Stellant expertise - GM CONSULTANT CONSEIL, au sein de deux rapports d'audit.

Le SMPAT et le Délégué valident les deux états des lieux joints en **Annexe 2 du présent Avenant**, qui sont intégrés au sein de l'Annexe 2 du Contrat.

3. GUIDE DE LA MARQUE « TRANSMANCHE FERRIES » COBRANDÉE AVEC LA MARQUE « DFDS »

Dans le cadre de l'exécution du Contrat, le Délégué est tenu de promouvoir, commercialiser et exploiter la ligne dans le respect du principe de co-branding en reprenant le logo et la charte graphique de la marque « TRANSMANCHE FERRIES » conformément au guide de marque.

Le guide de marque ne pouvait être finalisé avant la conclusion du Contrat car il devait prendre en considération les caractéristiques de la marque de l'opérateur attributaire du Contrat, comme précisé au sein de son offre. En effet, le candidat DFDS proposait dans son offre de mettre en place un « co-branding », qui a bien été pris en compte par le SMPAT dans l'analyse des offres, mais dont l'ensemble des conséquences graphiques n'a pas été discuté précisément entre les Parties avant signature du Contrat.

Le guide de marque permet de définir les modalités d'utilisation de la marque « TRANSMANCHE FERRIES » par le Délégué avec, ou sans, la marque « DFDS », conformément à l'offre de cette dernière.

Les Parties ont ainsi formalisé le guide de marque joint en **Annexe 3 du présent Avenant**, qui constitue désormais la nouvelle Annexe 4 du Contrat.

4. ACCORD DE RESPONSABILITÉ CONJOINTE « RGPD »

Dans le cadre de l'exécution du Contrat, le Délégué est tenu de communiquer des données au SMPAT afin notamment de s'assurer de la bonne exécution du service et garantir sa continuité.

Certaines informations communiquées relatives aux passagers et au personnel de la ligne sont des données personnelles régies par le Règlement Général sur la Protection des Données dit « RGPD ».

Tout partage d'information doit être effectué dans le respect des obligations du RGPD.

Pour ce faire, les Parties doivent définir, au sein d'un accord, la répartition de leurs responsabilités concernant le partage des données personnelles des passagers et des employés de la ligne pour se conformer aux obligations du RGPD.

Les Parties ont ainsi formalisé l'accord de traitement des données joint en **Annexe 4** du présent Avenant, qui constitue désormais l'Annexe 16 du Contrat.

5. LE RÉGIME DE LA TAXE SUR LES SALAIRES

5.1 Contexte

Selon l'article 36 du Contrat « *le Déléataire sera redevable de l'ensemble des impôts et taxes liés à son exploitation. Les déclarations de TVA éventuelles seront effectuées par lui.* »

Dans ce cadre, le délégataire a prévu de payer la taxe sur les salaires en intégrant, au sein du Formulaire financier (Annexe 7 du Contrat), 3 150 000 € de dépenses prévisionnelles sur la durée du Contrat.

Il avait été convenu aux négociations, plutôt que de prévoir un montant majoré pour la dernière année du Contrat, « d'isoler » la sixième année et son risque fiscal. Le délégataire est ainsi revenu dans son plan d'affaire prévisionnel permettant de calculer le montant de la Compensation de service public sur une dernière année avec un montant de taxe sur les salaires correspondant uniquement à la cinquième année, soit 660 000 € (et non pas 1 080 000 €). Le sujet fiscal potentiel lié à cette dernière année sera ainsi traité de la manière suivante.

Selon l'article 231.1 du Code général des impôts relatif à la taxe sur les salaires : « *Les sommes payées à titre de rémunérations aux salariés sont soumises à une taxe au taux de 4,25%.... Cette taxe est à la charge des entreprises et organismes qui emploient ces salariés... lorsqu'ils ne sont pas assujettis à la taxe sur la valeur ajoutée ou ne l'ont pas été sur 90% au moins de leur chiffre d'affaires au titre de l'année civile précédant celle du paiement desdites rémunérations...* »

Le paiement de la taxe sur les salaires est donc conditionné par la nature du chiffre d'affaires réalisé par le Déléataire sur l'année précédente.

En l'espèce, le Déléataire est soumis au régime de la taxe sur les salaires en raison de la contribution publique versée par le SMPAT, non soumise à la TVA, qui impacte la part du chiffre d'affaires non assujettie à la TVA du Déléataire.

Afin de ne pas préjudicier au Déléataire dans l'année qui suit la fin du Contrat, sans faute de sa part, les Parties conviennent que le SMPAT indemnise le Déléataire à hauteur de la taxe sur les salaires due par ce dernier au cours de l'année suivant la fin du Contrat.

Pour ce faire, le Déléataire devra démontrer que la taxe sur les salaires due au titre de la première année suivant la fin du Contrat résulte de la part de la contribution publique versée par le SMPAT au sein de la partie du chiffre d'affaires non assujettie à la TVA du Déléataire réalisé lors de la dernière année du Contrat, , étant précisé que les sommes prévues au titre de l'année 2023 au sein de la DSP2 seront remboursées par le délégataire au délégant dans le cadre du protocole de fin de DSP2.

Par ailleurs, le Déléataire devra justifier d'avoir entrepris, de bonne foi et en temps utile, des démarches formalisées auprès de l'administration fiscale pour bénéficier de la tolérance prévue au Bulletin Officielle des Finances Publiques référencé, à la date du présent Avenant « BOI-TPS-TS-20-30 », § 30 de façon à ce que la taxe sur les salaires due au cours de la première année suivant

la fin du Contrat soit appréciée selon le chiffre d'affaires réalisé par le Délégué au cours de cette année uniquement, et non selon celui de l'année précédente.

Il est précisé que les sommes prévues au titre de l'année 2023 au sein de la DSP2 seront remboursées par le délégataire au délégant dans le cadre du protocole de fin de DSP2.

5.2 Modification du Contrat :

L'article 36 du Contrat est modifié comme suit (voir paragraphes surlignés) :

« Le Délégué sera redevable de l'ensemble des impôts et taxes liés à son exploitation.

Les déclarations de TVA éventuelles seront effectuées par lui.

Afin de ne pas préjudicier au Délégué dans l'année qui suit la fin du Contrat, sans faute de sa part, les Parties conviennent que le SMPAT indemnise le Délégué à hauteur de la taxe sur les salaires due par ce dernier au cours de l'année suivant la fin du Contrat.

Pour ce faire, le Délégué devra démontrer que la taxe sur les salaires dues au titre de la première année suivant la fin du Contrat résulte de la part de la contribution publique versée par le SMPAT au sein de la partie du chiffre d'affaires non assujettie à la TVA du Délégué réalisé lors de la dernière année du Contrat.

Par ailleurs, le Délégué devra, en tout état de cause, justifier d'avoir entrepris, de bonne foi et en temps utile, des démarches formalisées auprès de l'administration fiscale pour bénéficier de la tolérance prévue au Bulletin Officiel des Finances Publiques référencé, à la date du présent Avenant « BOI-TPS-TS-20-30 », § 30 de façon à ce que la taxe sur les salaires due au cours de la première année suivant la fin du Contrat soit appréciée selon le chiffre d'affaires réalisé par le Délégué au cours de cette année uniquement, et non selon celui de l'année précédente. »

6. MODIFICATION DES MODALITÉS DE FINANCEMENT DES TRAVAUX D'INVESTISSEMENTS SUR LES NAVIRES

Les parties décident de compléter le Contrat en y intégrant les points **6.1, 6.2 et 6.3** ci-après, au sein d'un nouvel article 17.07 « Travaux de modernisation ».

6.1 La prise en charge de travaux d'investissement par le SMPAT via une subvention d'équipement

Contrairement à ce qui était prévu au Contrat (prise en charge des travaux via la compensation de service public), le SMPAT a demandé au Délégué de prendre en charge le paiement de travaux d'investissement par la suite remboursés par le SMPAT par le biais d'une subvention d'équipement dédiée, sans recourir à la compensation de service public.

Les travaux d'investissement concernés, pour chaque Navire, sont :

- La rénovation et l'agrandissement de la boutique / coût : 2M€
- La création d'espaces dédiés aux chauffeurs (40 pods, douches, salon de repos, suppression escalier avant) / coût : 1,8M€
- Les frais de logistique, chantier, classe, détection incendie, plans / coût : 0,545M€
- La pose du revêtement silicone / coût : 0,8M€

Le montant global de ces travaux est 10,29 M€ (5,145M€/Navire) comme chiffré au Contrat.

Au regard de la nature de ces dépenses sur ses Navires, le SMPAT souhaite désormais financer ces travaux par la section d'investissement de son budget (et non via la compensation de service

public qui ne relève pas de la section d'investissement), pour bénéficier notamment de soutiens potentiels de partenaires publics.

Le Délégué accepte que ces travaux soient pris en charge par le SMPAT au moyen d'une subvention d'équipement au profit du Délégué, sachant que l'enveloppe financière globale des travaux prévus dans le cadre de l'exécution du Contrat n'est pas modifiée, et que seules les modalités de prise en charge par le SMPAT le sont.

La nouvelle répartition des investissements, en fonction du financement, est la suivante :

A - Financement par le SMPAT (subvention d'équipement) :

	Côte d'Albâtre	Seven Sisters	Total 2 navires
↳ Modernisation boutique + espaces chauffeurs (Upgrade de base)	4 345 000 €	4 345 000 €	8 690 000 €
↳ Peinture silicone	800 000 €	800 000 €	1 600 000 €
A : Total des Investissements remboursés par le SMPAT à DFDS Seaways :	5 145 000 €	5 145 000 €	10 290 000 €

Annexe 7 *		
1 - Recettes Produits/amort. Subvent.Montant des amort.	2 - Recettes VNC/Subvention	1 + 2 Total Recettes
3 258 750 €		
1 600 000 €		
4 858 750 €	5 431 250 €	10 290 000 €

B - Financement par DFDS Seaways (via la compensation de service public) :

	Côte d'Albâtre	Seven Sisters	Total 2 navires
Travaux de modernisation & améliorations :			
↳ Remplacement des sièges inclinables (ou entretiens + récupération anciens sièges) + réduction de bruit (Upgrade option B)	340 000 €	340 000 €	680 000 €
↳ Salle de sport pour le personnel	40 000 €	40 000 €	80 000 €
Total travaux de modernisation & améliorations :	380 000 €	380 000 €	760 000 €
Total coût de maintenance	1 920 000 €	3 060 000 €	4 980 000 €
Total Class Certificate/Flag certificate	180 000 €	180 000 €	360 000 €
Total arrêts techniques	2 306 000 €	2 306 000 €	4 612 000 €
B : Total des Investissements payés par DFDS Seaways et financés par la compensation de service public	4 786 000 €	5 926 000 €	10 712 000 €

Montant des amort./CSP	VNC
255 000 €	425 000 €
35 000 €	45 000 €
290 000 €	470 000 €
3 335 125 €	1 644 875 €
171 000 €	189 000 €
3 794 625 €	817 375 €
7 590 750 €	3 121 250 €

MONTANT TOTAL DES INVESTISSEMENTS (Total A + Total B)

21 002 000 €

12 449 500 € 8 552 500 €

Le remboursement des investissements va donc s'opérer de la façon suivante avec l'Avenant 1 :

- Subvention relative aux investissements (silicone en 2023, boutique et espaces chauffeurs en 2024) : 10 290 K€
- Dotations aux amortissements sur la durée du Contrat : 7 591 K€
- Indemnisation de la VNC à régler en fin de Contrat (10 506 K€ - 7 113 K€) : 3 121 K€
- Soit un total de : 21 002 K€

Ainsi, avec l'avenant n°1 la dotation aux amortissements passe, d'un point de vue financier, de 11 878 K€ à 7 591 K€ impactant d'autant le montant de la compensation de service public sur la durée du Contrat.

Il est à noter que la dotation aux amortissements évolue également en raison de l'avancée des travaux de silicone, des arrêts techniques prévus initialement sur 2024 et avancés sur 2023 (voir point 8 ci-après), des arrêts techniques prévus initialement en 2026 et avancés en 2025 et des arrêts techniques prévus en 2028 et avancés en 2027. Ces avancés génère une hausse de la dotation à due proportion de la baisse de la valeur nette comptable des travaux correspondants.

Comptablement, le Délégué continue d'intégrer dans le compte d'exploitation prévisionnel la dotation aux amortissement pour l'ensemble des travaux prévus au Contrat (y compris les travaux d'investissement financés par le SMPAT via la subvention d'équipement) pour un montant de 12 449 500 € (en prenant en compte l'ajustement lié à l'avancée de certains travaux).

Afin de neutraliser la part des biens financés par la subvention d'équipement du SMPAT (10 290 K€), il est intégré dans le compte d'exploitation prévisionnel « des produits d'amortissements aux subventions » correspondant à la part de la subvention amortie selon le rythme des amortissements des biens financés (soit 4 858 750 € sur la durée du Contrat).

6.2 Les modalités de versement de la subvention d'équipement du SMPAT

Le montant prévisionnel de l'opération de travaux d'investissement financée par le SMPAT via la subvention d'équipement est estimé à 10 290 000 €, comme détaillé au point **6.1 ci-dessus**.

Les travaux d'investissement exposés au point **6.1 ci-dessus**, sont pris en charge par le SMPAT dans la limite de l'enveloppe de 10 290 000 € qui constitue un montant maximum.

Le montant maximum de 10 290 000 € est indexé comme suit :

Montant de l'enveloppe révisé ⁱ =

$$(10\,290\,000\text{ €} - \text{montant des appels de fond déjà effectués en année } i-1) \times P^i/P_0$$

Avec :

- P^i = Indice annuel des prix à la consommation, Base 2015 - Ensemble des ménages - France métropolitaine – Ensemble - Identifiant INSEE: 001765178 (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/serie/001765178>), au 31 décembre de l'année i
- P_0 = Indice annuel des prix à la consommation, Base 2015 - Ensemble des ménages - France métropolitaine – Ensemble - Identifiant INSEE: 001765178 (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/serie/001765178>), à la date du 31/12/2022

La subvention d'équipement versée par le SMPAT est basée sur l'enveloppe précitée et décomposée comme suit :

1.Côte d'Albâtre		
Postes	Caractéristiques	(montant M€)
1.1.Renovation coque Navire	Pose d'un revêtement silicone - avril 2023	0,8
1.2.Espace dédié aux chauffeurs	Création de couchettes capsules + douches + salon de repos - avril 2024	1,8
1.3.Création de la boutique Duty Free	Création d'une boutique Duty free et suppression de l'escalier AR - avril 2024	2
1.4.Logistiques/Chantier/Classe/ Detection incendie/plans	Assistance chantiers/Logistique/Plans - avril 2024	0,545
Total		5,145
2.Seven Sisters		
Postes	Caractéristiques	(montant M€)
2.1.Renovation coque Navire	Pose d'un revêtement silicone - novembre 2023	0,8
2.2.Espace dédié aux chauffeurs	Création de couchettes capsules + douches + salon de repos - février 2024	1,8
2.3.Création de la boutique Duty Free	Création d'une boutique Duty free et suppression de l'escalier AR - février 2024	2
2.4.Logistiques/Chantier/Classe/ Detection incendie/plans	Assistance chantiers/Logistique/Plans - février 2024	0,545
Total		5,145

NB : les dates de réception par poste indiquées dans les tableaux ci-dessous sont indicatives.

Les appels de fonds du Délégué s'effectueront par poste, au fur et à mesure de l'exécution des travaux, une fois par trimestre calendaire. Les appels de fonds du Délégué devront comprendre l'ensemble des devis et factures des prestataires justifiant le montant des travaux du poste concerné. Le SMPAT procédera aux paiements requis dans les 30 jours suivant l'appel de fonds dûment effectué par le Délégué.

Le Délégué communique au SMPAT dans le mois suivant la réalisation de l'opération un compte-rendu d'activité définitif comprenant :

- Un bilan quantitatif de l'action (moyens mis en œuvre, indicateurs utilisés, objectifs atteints, difficultés rencontrées...);
- Un tableau financier de l'opération (avec charges et produits exhaustifs, explications sur les écarts entre le coût final de l'opération et le prévisionnel).

Si au regard du tableau financier susvisé, les contrats souscrits avec les prestataires exécutant les travaux aboutissent à une réduction du coût de l'opération projetée, le Délégué pourra faire réaliser de nouveaux travaux de modernisation des Navires, afin d'utiliser le solde disponible, sous réserve :

- D'obtenir l'accord écrit et préalable du SMPAT, à l'instar du régime des travaux de modifications prévus par l'article 18 du Contrat ;
- De respecter l'enveloppe de l'opération précitée de 10 290 000 €.

Si au regard du tableau financier, le coût final de l'opération est inférieur à l'estimation, le Délégué ne bénéficie d'aucune indemnité. Le SMPAT paie strictement le coût des travaux dans la limite de l'enveloppe de 10 290 000 € précitée. Tout éventuel trop-perçu du Délégué sera reversé au SMPAT ou déduit du montant correspondant du ou des derniers appels de fonds.

En cas de réception partielle résultant de l'application de réserves par le Délégué, le compte-rendu d'activité communiqué est provisoire (auquel est tout de même joint le bilan quantitatif de l'action, le tableau financier de l'opération et les factures s'y rattachant). L'opération de travaux est alors financièrement prise en charge par le SMPAT seulement à hauteur des travaux et services dûment réalisés.

Le solde est versé par le SMPAT, une fois les réserves levées par le Délégué, dans le cadre de l'établissement du compte-rendu d'activité définitif.

Il est à noter que le SMPAT peut bénéficier du soutien d'acteurs publics tiers pour financer l'opération de travaux sur les Navires. Dans ce cadre, le Délégué s'engage à donner toute information utile demandée par les partenaires publics concernés pour justifier le coût de l'opération et à diffuser leur logo sur les supports de communication relatifs à cette opération.

6.3 Responsabilités

Conformément au Contrat, l'opération de travaux d'investissement exposés **au point 6.1** ci-dessus est menée par le Délégué qui reste maître d'ouvrage de l'opération, dans la mesure où le Contrat lui confie la responsabilité des Navires.

Le Délégué a la responsabilité de l'opération : il doit s'assurer de la faisabilité de l'opération, choisir le(s) fournisseur(s) et chantier(s) présentant la prestation économiquement la plus avantageuse (en prenant en considération la qualité technique, le savoir-faire, le prix et la durée d'immobilisation des navires), il gère la conduite et la bonne réalisation des travaux ainsi que leur mise en service et leur modalités de fonctionnement en s'assurant de leur efficacité, dans le respect de l'ensemble des stipulations du Contrat.

À l'issue du Contrat, les clauses de garanties sont transférées au SMPAT, propriétaire des Navires. Le Délégué doit s'en assurer dans le contrat qu'il passera avec ses fournisseurs.

Une fois réalisés, les équipements installés dans le cadre de l'opération de travaux d'investissement exposés **au point 6.1** sont indissociables des Navires et constituent des biens de retour au sens de l'article 51 du Contrat.

7. L'AVANCÉE DE L'OPÉRATION DE TRAVAUX DE SILICONE SUR LES NAVIRES ET DES ARRÊTS TECHNIQUES

Le SMPAT a demandé au Délégué d'avancer les travaux de silicone sur les Navires afin de bénéficier des économies induites sur les consommations de soutes et limiter l'impact environnemental de la ligne au plus tôt.

Après échanges avec le chantier Fayard (Danemark), le Délégué a pu avancer les travaux de silicone en avril 2023 pour le Côte d'Albâtre (initialement prévus en avril 2024) et en novembre 2023 pour le Seven Sisters (initialement prévus en février 2024).

Le Délégué a avancé en conséquence le « dry-dock » de 2024 à 2023 pour chaque Navire.

Au sein du plan d'investissement joint au Plan de gestion technique des Navires (Annexe 8 du Contrat), le coût prévisionnel par Navire est de 800K€ pour les travaux de silicone et de 760K€ pour l'arrêt technique.

L'amortissement de ces opérations est également avancé pour commencer à courir à compter de mai 2023 pour le Côte d'Albâtre et décembre 2023 pour le Seven Sisters.

L'avancée du 1^{er} arrêt technique de chaque Navire en 2023 induit automatiquement l'avancée du 2^e arrêt technique de 2026 à 2025 (coût prévisionnel 1043K€ pour le Côte d'Albâtre et 703K€ pour le Seven Sisters) mais aussi le 1^{er} arrêt technique survenant l'année suivant la fin du Contrat (2028) qui doit donc être effectué en 2027 (coût prévisionnel 403K€ / Navire).

Le nouvel arrêt technique prévu en 2027 a un impact financier qui reste contenu car il permet de faire des économies d'échelles avec les travaux de remise à niveau prévus en fin de contrat (« redelivery ») dont le coût estimé initialement à 400K€ / Navire est revu à 100K€ / Navire.

L'avancée de ces séries de travaux a au final un coût net / Navire de 103K€.

L'avancée de ces travaux impacte le plan de gestion technique des Navires (Annexe 8 du Contrat) comme indiqué au **point 8** ci-après.

L'avancée de ces travaux impacte en outre l'article 29 et l'Annexe 7 (formulaire financier) du Contrat qui sont modifiés en conséquence comme indiqué au **point 9** ci-après.

8. MODIFICATION DU PLAN DE GESTION TECHNIQUE DES NAVIRES

L'avancée de l'opération silicone et des arrêts techniques des Navires, mais aussi le financement direct de travaux de modernisation exposés au **point 6.1 ci-dessus** impactent le plan de gestion technique des Navires comme suit (voir éléments en bleu et rouge) :

Année	Intitulé	date début amortissement	Montant (k euro)	Amort. (mois)	VNC immo fin DSP3	VNC subvention d'équipement fin DSP3	VNC NET fin DSP3	
	Maintenance, AT, Class/Flag		4 406		869	0	869	
	Upgrades		380		237	0	237	
	Upgrade avec subvention d'équipement		5 145		2 752	-2 752	0	
Côte d'Albâtre (Initialement montant : 9828 K€)			9 931		3 857	-2 752	1 105	
Maintenance périodique	2023	Cargo Access Maintenance optional (Main Cylinders stern Ramp)	May	60	60	4	4	
Maintenance périodique		Cargo Access Maintenance Flaps Stern Ramp	May	90	60	6	6	
Arrêts techn.		DD 2023 - Avt1 (initialement prévu en 2024)	May	760	24	0	0	
Upgrade		Silicon - Subvention d'équipement - Avt 1 (ini. prévu 2024)	May	800	48	0	0	
Upgrade		Sport Room	May	40	120	21	21	
Maintenance périodique	2024	TurboCharger OH	May	120	36	0	0	
Maintenance périodique		DG PS OH	May	70	48	6	6	
Maintenance périodique		Cargo Access inspection and Maintenance	May	50	60	13	13	
Arrêts techn.		DD 2024 - Avancé à 2023 par Avt 1	May	1100	24			
Upgrade		Silicon - Avancé à 2023 par Avt 1	May	800	48	67	67	
Upgrade		Accommodation Upgrade Base-Subvention d'équipement-Avt1	May	4 345	120	2 752	-2 752	0
Upgrade		Accommodation Upgrade Option B (fauteuils+réduction du bruit...)	May	340	120	215		215
Maintenance périodique	2025	Main Engines overhaul including resilient Mountings	May	1 100	36	122	122	
Maintenance périodique		DG SB OH	Avril	70	48	22	22	
Class Certificate		5 Years Class Renewal	May	60	60	28	28	
Class/ Flag Certificates		Lighweight Survey	May	20	60	9	9	
Class / Flag Certificates		LSA 5 years Maintenance and Load test	May	50	60	23	23	
Class / Flag Certificates		Cargo Access Internal Ramp load test and maintenance	May	50	60	23	23	
Arrêts techn.		DD 2025 - Avt1 (initialement prévu en 2026)	May	1 043	24	0	0	
Arrêts techn.	2026	DD 26 - Avancé à 2025 par Avt 1	May	703	24			
Maintenance périodique		DG Center OH	May	70	48	41	41	
Maintenance périodique		Cargo Access inspection and Maintenance	May	50	60	33	33	
Arrêts techn.	2027	Redelivery - Avt1 (400K€ → 100K€ car 300K€ repris ds DD27)	May	100	24	67	67	
Maintenance périodique		TurboCharger OH	May	120	36	93	93	
Maintenance périodique		Cargo Access inspection and Maintenance	May	50	60	43	43	
Maintenance périodique		Gearboxes Maintenance (10 yaers)	May	70	120	65	65	
Arrêts techn.		DD 27 - Avt1 (initialement prévu en 2028)	May	403	24	269	269	

		Maintenance, AT, Class/Flag	5 546			1 782	0	1 782
		Upgrades	380			233	0	233
		Upgrade avec subside d'équipement	5 145			2 679	-2 679	0
Seven Sisters (Initialement montant : 10 968 K€)				11 071		4 695	-2 679	2 016

Maintenance périodique	2023	ME OH	Mars	1 000	36	0		0
Maintenance périodique		DG Center OH	Déc.	70	48	0		0
Maintenance périodique		DG Center Alternator OH	Déc.	30	60	6		6
Maintenance périodique		Cargo Access Maintenance optional (Main Cylinders stern Ram	Déc.	60	60	11		11
Maintenance périodique		Cargo Access Maintenance Flaps Stern Ramp	Déc.	90	60	17		17
Maintenance périodique		Deck 3 Gritblasting and Coating	Déc.	120	96	59		59
Arrêts techn.		DD 2023 - Avt1 (initialement prévu en 2024)	Déc	1 100	24	0		0
Upgrade	Silicon - Subvention d'équipement - Avt1 (ini. prévu 2024)	Déc	800	48	0	0	0	
Upgrade	Sport Room	Déc.	40	120	24		24	

Maintenance périodique	2024	DG PS OH	Févr.	70	48	1		1
Arrêts techn.		DD 24 - Avancé à 2023 par Avt 1	Mars	1100	24			
Maintenance périodique		Cargo Access inspection and Maintenance	Mars Nov.	50	60	18		18
Upgrade		Silicon - Avancé à 2023 par Avt 1	Mars	800	48	330		330
Upgrade		Accommodation Upgrade Base - Subvention d'équipement	Mars	4 345	120	2 679	-2 679	0
Upgrade	Accommodation Upgrade Option B (fauteuils+réduction du bruit...)	Mars	340	120	210		210	

Maintenance périodique	2025	Cargo Access inspection and Maintenance	Déc.	40	60	23		23
Class Certificate		5 Years Class Renewal	Déc.	60	60	35		35
Class / Flag Certificates		Lighweight Survey	Déc.	20	60	12		12
Class / Flag Certificates		LSA 5 years Maintenance and Load test	Déc.	50	60	29		29
Class / Flag Certificates		Cargo Access Internal Ramp load test and maintenance	Déc.	50	60	29		29
Arrêts techn.		DD 25 - Avt1 (initialement prévu en 2026)	Déc.	703	24	0		0

Arrêts techn.	2026	DD 26- Avancé à 2025 par Avt 1	Déc.	703	24			0
Maintenance périodique		ME OH	Déc.	1 100	36	703		703
Maintenance périodique		T/C OH	Déc.	120	36	77		77
Maintenance périodique		DG SB OH	Déc.	70	60	55		55
Maintenance périodique		Cargo access Annual Inspection and Maintenance	Déc.	50	60	39		39

Maintenance périodique	2027	DG Center OH	Déc.	70	48	69		69
Maintenance périodique		Geraboxes Maintenance (10 yaers)	Déc.	70	120	69		69
Maintenance périodique		Cargo access Annual Inspection and Maintenance	Déc.	50	60	49		49
Arrêts techn.		Redelivery - Avt (400K€→100K€ car 300K€ repris ds DD27)	Déc.	100	24	96		96
Arrêts techn.		DD27 - Avt1 (initialement prévu en 2028)	Déc.	403	24	386		386

L'annexe 8 du Contrat est donc modifiée en conséquence par le présent Avenant n°1.

Comme évoqué, le montant initial des travaux de silicone prévus au Contrat n'est pas affecté par la modification du planning de l'opération.

Par contre, l'avancée des travaux de silicone sur les Navires de 2024 à 2023 induit également l'avancée de l'arrêt technique d'une année. La dotation aux amortissements correspondante doit également être avancée modifiant en conséquence le calendrier des charges du compte d'exploitation prévisionnel sur la durée du contrat tel que présenté dans le formulaire financier (Annexe 7 du Contrat). Il en va de même pour l'avancée des arrêts techniques de 2023 à 2025 et de 2028 à 2027 comme indiqué au **point 7** ci-dessus.

9. LA MODIFICATION DU FORMULAIRE FINANCIER

La prise en charge directe par le SMPAT des travaux de modernisation des navires relatifs à la boutique, aux espaces chauffeurs et au silicone pour chaque navire et l'avancée des arrêts techniques et de l'opération de travaux de Silicone impactent la compensation de service public et les amortissements comme suit :

Compensation de service public (en euros) après Avenant n°1 :

Année	2023	2024	2025	2026	2027	Total annexe 7
Cn	9 574 635 €	11 248 501	12 272 695	11 732 582	12 386 268	57 214 684
	9 890 730	10 395 084	10 881 487	10 737 957	10 888 934	52 794 192

Soit une modification non substantielle au sens de l'article R3135-7 du Code de la commande publique.

L'article 29 et l'Annexe 7 (formulaire financier) du Contrat sont modifiés en conséquence (cf. nouvelle Annexe 7 du Contrat jointe en **Annexe 6** du présent Avenant).

Amortissements :

Le Délégué va encaisser la subvention de 10 290 K€ qui sera intégrée dans ses comptes de bilan.

La réception de la subvention n'a pas de conséquence directe sur le résultat imposable du Délégué.

Comptablement, il est prévu que l'intégration de la subvention d'investissement se fasse au même rythme que l'amortissement du bien dont l'acquisition est financée.

	Année 2023	Année 2024	Année 2025	Année 2026	Année 2027	TOTAL
Produits d'amortissements/subvention versée par le SMPAT à DFDS pour rembourser les travaux (10,3 M€) en recettes sur l'annexe 7	+150 000	+1 051 750	+1 269 000	+1 269 000	+1 119 000	+4 858 750
Dotations aux amortissements prévues/21,2 M€ (en charge dans l'annexe 7):	-755 653	-2 535 292	-3 164 861	-2 985 444	-3 008 250	-12 449 500
Montant des amortissements prévus (Produits - charges)	605 653 €	1 483 542 €	1 895 861 €	1 716 444 €	1 889 250 €	7 590 750 €

L'annexe 7 du Contrat (formulaire financier) est modifié en conséquence (cf. nouvelle Annexe 7 du Contrat jointe en **Annexe 6** du présent Avenant).

Soutes :

L'avancée des travaux de silicone permet de réduire la consommation des Navires sur 2023 et de réduire d'autant le coût des carburants indiqués au sein du formulaire financier (Annexe 7 du Contrat).

Au sein de la nouvelle annexe 7 du Contrat, DFDS Seaways estime à 310 K€ l'économie réalisée grâce à l'avancée des travaux de peinture silicone en prenant en compte la baisse des consommations due au nouveau revêtement et le surcoût lié à la route vers le chantier Fayard, au Danemark, alors qu'initialement le chantier était prévu à Dunkerque).

Avancée des arrêts techniques :

Comme évoqué au **point 7 ci-dessus**, l'avancée successive des 3 arrêts techniques de chaque Navire en 2023, en 2025 et en 2027 a induit un coût supplémentaire de 206K€ (103K€/ Navire).

Autres dépenses maritimes :

Le recours au chantier Fayard au Danemark en avril 2023 pour le Côte d'Albâtre (initialement prévu en avril 2024) et en novembre 2023 pour le Seven Sisters (initialement prévu en février 2024) pour notamment avancer l'application du silicone a généré un coût supplémentaire de 17K€ que DFDS Seaways a intégré dans la nouvelle annexe 7 du Contrat.

Impôts, taxes et versements assimilés :

La réduction de la compensation de service public liée à la prise en charge directe des travaux d'investissement exposés au **point 6.1 ci-dessus** impacte le montant prévisionnel de la taxe sur les salaires due par le Délégué.

Comme évoqué au **point 5 ci-dessus**, la compensation de service public n'est pas soumise à TVA. Si la compensation de service public baisse, la part du chiffre d'affaires du Délégué n'est pas assujettie à TVA baisse automatiquement.

Or, la baisse de la part du chiffre d'affaires non assujettie à la TVA tend à faire baisser le montant de la taxe sur les salaires due par le Délégué.

Il est à noter que la subvention allouée par le SMPAT au titre des travaux d'investissement exposés **au point 6.1** n'est pas pris en compte dans le chiffre d'affaires du Délégué et n'est donc pas prise en compte dans le calcul de la taxe sur les salaires.

Avec la baisse de la compensation de service public résultant de l'avenant n°1, le Délégué estime dans la nouvelle Annexe 7 du Contrat, une baisse de 150 K€ de la taxe sur les salaires sur la durée du Contrat.

La clause d'indexation :

La clause d'indexation intégrée au sein de l'article 30 du Contrat est la suivante :

« Le niveau de la Compensation de service public « C_N » est révisé chaque année par application de la formule suivante :

$$C^i = C_N \times K^i + T^i$$

Où :

- C^i correspond à la Compensation de service public versée effectivement au titre de l'année calendaire i (après indexation)
- C_N correspond à la Compensation de service public avant indexation déterminée en application de l'article 29
- K^i correspond au coefficient d'indexation au titre de l'année calendaire i . Celui-ci se calcule de la manière suivante

$$K^i = 0,068 + 0,505 \times P^i / P_0 + 0,370 \times S^i / S_0 + 0,057 \times D^i$$

Avec :

- P^i = Indice annuel des prix à la consommation, Base 2015 - Ensemble des ménages - France métropolitaine - Ensemble - Identifiant INSEE: 001765178 (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/serie/001765178>), au 31 décembre de l'année i
- P_0 = Indice annuel des prix à la consommation, Base 2015 - Ensemble des ménages - France métropolitaine - Ensemble - Identifiant INSEE: 001765178 (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/serie/001765178>), à la date du 31/12/2022
- S^i = Indice mensuel du coût horaire du travail révisé - Salaires et charges - Tous salariés - Industries mécaniques et électriques (NAF rév. 2 postes 25-30 32-33) - Base 100 en décembre 2008 - Identifiant INSEE 001565183 (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/serie/001565183>) - au 30 juin de l'année i
- S_0 = Indice mensuel du coût horaire du travail révisé - Salaires et charges - Tous salariés - Industries mécaniques et électriques (NAF rév. 2 postes 25-30 32-33) - Base 100 en décembre 2008 - Identifiant INSEE 001565183 (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/serie/001565183>) - à date du 30 juin 2022

$$D^i = \frac{\sum_{j=1}^N AM_j^i * (\frac{P_j}{P_0})}{\sum_{j=1}^N AM_j^i}$$

Avec :

- N : nombre d'immobilisations durant la DSP3.
- AM_j^i : Amortissement de l'actif j sur l'année i

- P_j : Indice annuel des prix à la consommation pour l'actif j. Base 2015 - Identifiant INSEE: 001765178. C'est celui observé le 31/12 de l'année du premier amortissement de l'actif j. Il est constant pour l'actif j $\forall i$
- P'_0 : Indice annuel des prix à la consommation, Base 2015 - Ensemble des ménages - France métropolitaine – Ensemble - Identifiant INSEE : 001765178 (<https://www.insee.fr/fr/statistiques/serie/001765178>), au 31 décembre de l'année 2022.

Le rythme et la périodicité des amortissements figurent au sein de l'offre du Déléguataire (mémoire financier et compte d'exploitation prévisionnel détaillé, onglet « indexation amortissements »)... »

L'évolution des charges résultant du présent Avenant génère une baisse des amortissements (- 4 287 K€ résultant du financement des travaux par les produits d'amortissements liés à la subvention d'équipement), une hausse des dépenses maritimes (+17K€), une baisse de la taxe sur les salaires (-150K€) comme évoqué ci-dessus.

La structure des charges conditionnant la quote-part de la partie fixe de la formule d'indexation et la quote-part de la partie variable de la formule d'indexation s'en trouve modifiée.

Par ailleurs, au sein de la partie variable de formule, les différents quotes-parts dépendant de l'indice annuel des prix à la consommation, de l'indice mensuel du coût horaire du travail et de la part affectée aux charges d'amortissement doivent également être modifiées.

Au surplus, la formalisation du présent Avenant permet de corriger une erreur matérielle dans la détermination de la quote-part de la partie variable de la formule d'indexation puisque l'impôt sur le résultat (2 090 K€ sur la durée du contrat) n'a pas été pris en considération.

Il s'ensuit que la répartition des charges rattachées à chaque part et chaque indice évolue comme suit :

Indice	Somme en € des charges rattachées sur le durée du Contrat (2023-2027)	Pondération dans les charges
IPC - Ensemble des ménages - France métropolitaine – Ensemble – 001765178 - P	105 631 007 107 738 353	50,532% 52,121%
Indice mensuel du coût horaire du travail révisé - Salaires et charges - Tous salariés - Industries mécaniques et électriques – 001565183 - S	77 438 228 77 288 228	37,045% 37,390%
Charges de dépréciation - D	11 878 167 7 590 750	5,682% 3,672%
Part fixe	14 092 953	6,742% 6,818%
TOTAL	209 040 354 206 710 283	100%

Il convient en conséquence de modifier la clause d'indexation au sein de l'Article 30 du Contrat comme suit :

$$K^i = 0,068 + 0,521 \times P^i / P_0 + 0,374 \times S^i / S_0 + 0,037 \times D^i$$

L'onglet « indexation » du formulaire financier (Annexe 7 du contrat) est également modifié en conséquence.

10. IMPACT FINANCIER DE L'AVENANT 1

	Contrat	Avenant	Diff. Avenant - contrat
Montant de la Compensation de Service Public	57 214 681 €	52 794 192 €	- 4 420 489 €
Montant des investissements financés directement par le SMPAT	- €	10 290 000 €	10 290 000 €
Montant Valeur Nette Comptable dû par le SMPAT à la fin du contrat :	8 917 833 €	3 121 250 €	- 5 796 583 €
COUT TOTAL POUR LE SMPAT	66 132 514 €	66 205 442 €	72 928 €
Estimation Baisse consommation soutes :	48 690 578 €	48 381 070 €	- 309 508 €
Estimation du gain entre l'avenant et le contrat (Invest. + soutes)	114 823 092 €	114 586 512 €	- 236 580 €

Sur la durée du Contrat, l'Avenant 1 doit permettre au SMPAT de faire une économie de 236 580 €.

11. LISTE DES ANNEXES A L'AVENANT n°1

Sont annexés à l'Avenant n°1 les documents suivants :

1. Inventaire des biens de retour, des biens de reprises et des biens propres au 31 décembre 2022, (intégré dans l'Annexe 2 du Contrat) ;
2. État des lieux des Navires (intégré dans l'Annexe 2 du Contrat) ;
3. Guide de la marque Transmanche Ferries » cobrandé avec la marque « DFDS (Annexe 4 du Contrat) ;
4. Accord de responsabilité conjointe RGPD (Annexe 16 du Contrat) ;
5. Nouveau plan de gestion technique des Navires (Annexe 8 du Contrat) ;
6. Nouveau formulaire financier (Annexe 7 du Contrat)
7. Contrat de délégation de service public (concession de services) relatif à l'exploitation de la liaison maritime Dieppe-Newhaven tel que modifié par le présent Avenant n°1.

Fait à Rouen

Le

En deux exemplaires originaux

Pour le SMPAT

Pour le Délégué

Monsieur Alain BAZILLE

Monsieur Jean-Claude CHARLO