



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

---

SEANCE DU 13 février 2026

PRE-CONVOCATION EN DATE DU 26 JANVIER 2026  
CONVOCATION EN DATE DU 06 FEVRIER 2026

---

DELIBERATION N°2026/CS/02/01

---

**DEBAT D'ORIENTATIONS BUDGETAIRES EXERCICE 2026**

---

Le Comité Syndical du Syndicat Mixte de Promotion de l'Activité Transmanche ;  
Vu les Arrêtés préfectoraux des 19 octobre 2000 et 11 octobre 2024 ;  
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 ;

Le Comité Syndical, après en avoir délibéré, prend acte, à l'unanimité, de la tenue du débat d'orientations budgétaires pour l'année 2026.

Le Président,

Alain BAZILLE

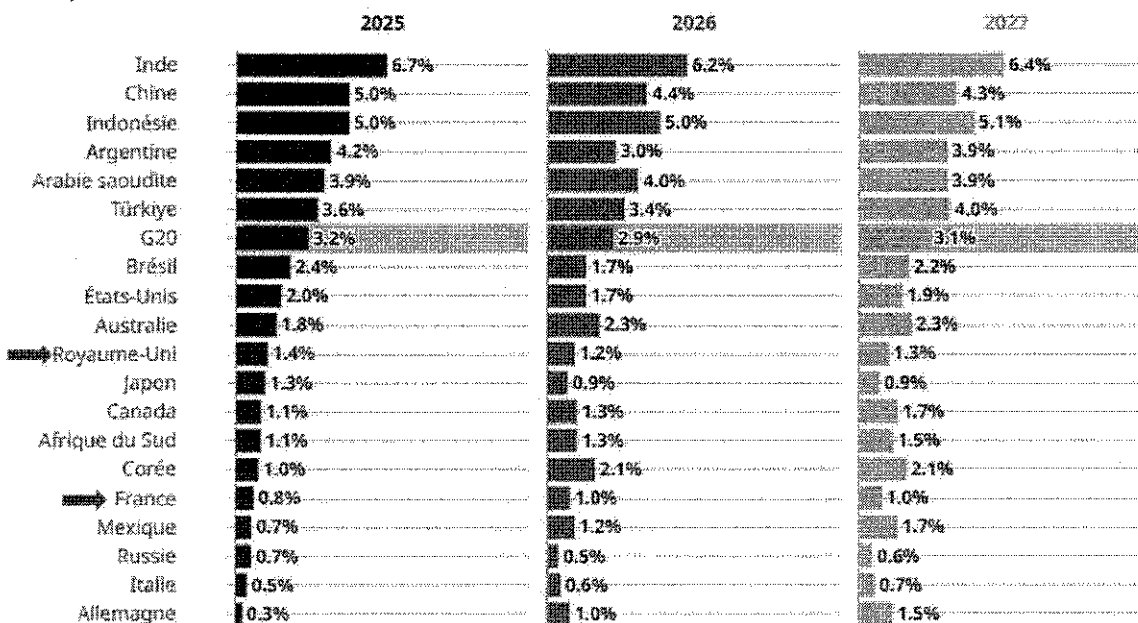
# 1. PERSPECTIVES ÉCONOMIQUES, RÉGLEMENTAIRES ET OPERATIONNELLES

## 1.1. Contexte économique

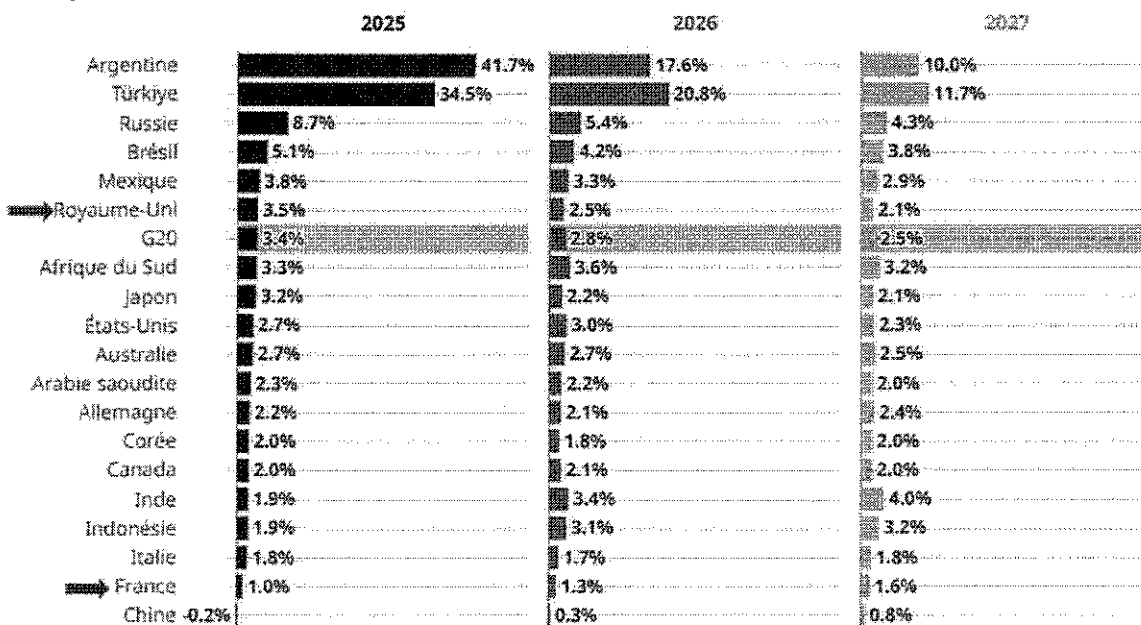
### 1.1.1. Les perspectives économiques en France et au Royaume-Uni

L'inflation demeure persistante dans certaines régions, mais devrait se replier d'ici à 2027 dans la quasi-totalité des grandes économies. L'inflation annuelle dans les pays du G20 devrait s'atténuer, passant de 3.4% en 2025 à 2.8% en 2026 et 2.5% en 2027.

## Projections de croissance du PIB



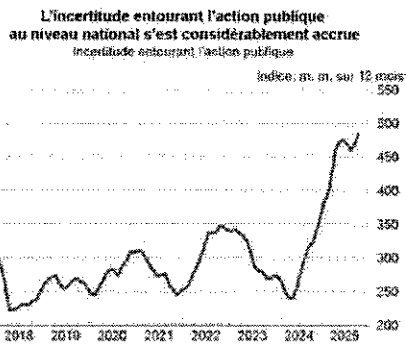
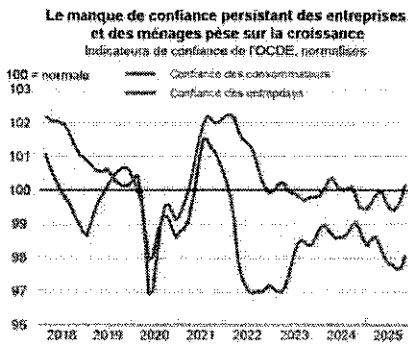
## Projections d'inflation



Source : Perspectives économiques de l'OCDE, décembre 2025

[https://www.oecd.org/fr/publications/perspectives-economiques-de-l-ocde-volume-2-62298503-fr/full-report/france\\_9f629187.html#indicator-d1e7795-5f6bcac8ee](https://www.oecd.org/fr/publications/perspectives-economiques-de-l-ocde-volume-2-62298503-fr/full-report/france_9f629187.html#indicator-d1e7795-5f6bcac8ee)

**France 1**



Source : Base de données des principaux indicateurs économiques de l'OCDE ; et [www.policyuncertainty.com](http://www.policyuncertainty.com)

**En France**, l'incertitude liée à l'action publique pèse sur la croissance économique.

La forte incertitude qui a prévalu, tant sur le plan intérieur qu'international, en 2025, a pesé sur la croissance, entraînant un report des décisions de consommation et d'investissement.

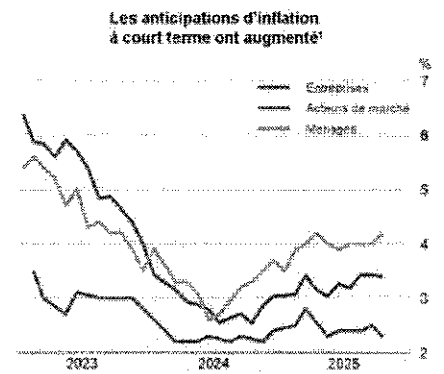
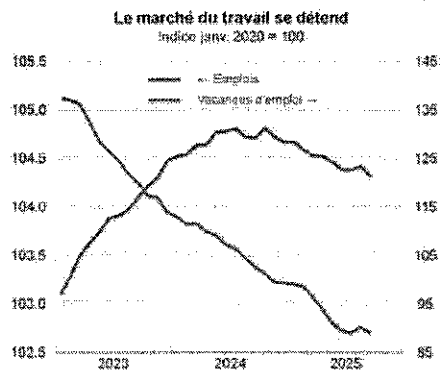
Fin 2025, l'indicateur de confiance des entreprises est revenu à sa moyenne de long terme, alors que la confiance des consommateurs est restée nettement inférieure à cette

moyenne, ce qui risque fortement d'impacter le volume Tourisme du Transmanche en 2026.

**Au Royaume-Uni**, la croissance devrait être stable. Le PIB devrait croître de 1.2% en 2026 et de 1.3% en 2027.

Toutefois, la poursuite de l'assainissement des finances publiques pèsera sur l'activité économique : les ajustements antérieurs des impôts et des dépenses réduisent le revenu disponible des ménages et freinent la consommation. Ce qui impacte nécessairement l'activité tourisme et fret du Transmanche puisque 80% des usagers sont Britanniques.

**Royaume-Uni 1**

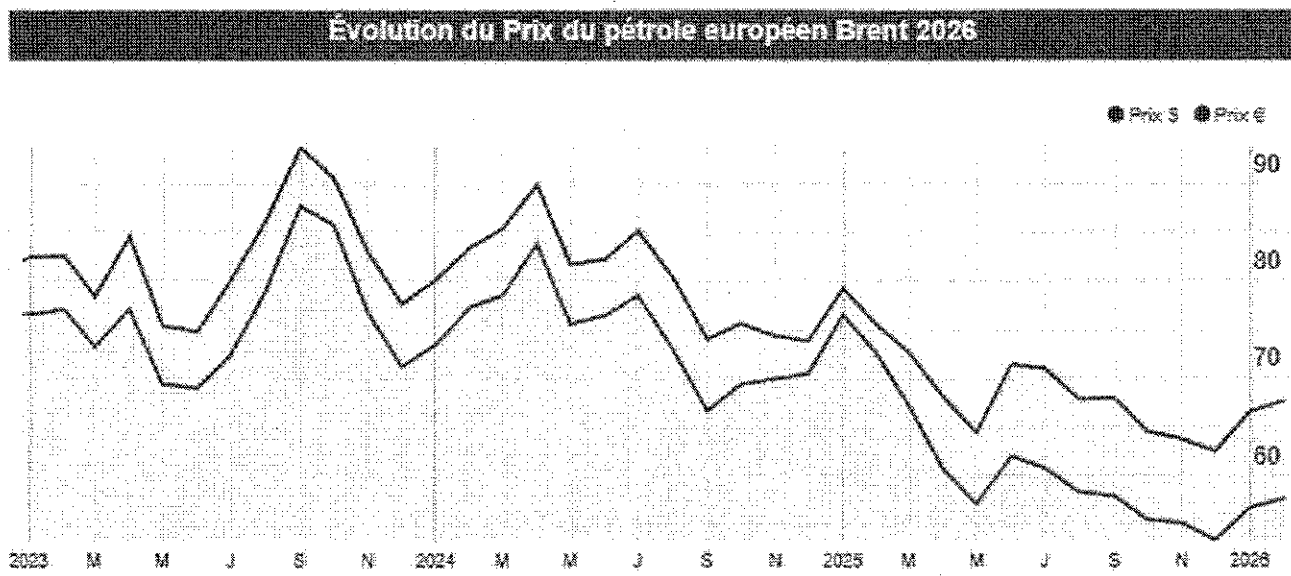


T. Mesures établies à partir d'enquêtes sur les anticipations à un an de l'inflation mesurée par l'indice des prix à la consommation (IPC).

Source : Banque d'Angleterre ; Office des statistiques nationales (ONS, Office for National Statistics) ; et YouGov/CEA group.

### 1.1.2. L'évolution des cours du pétrole

L'année 2025 a été marquée par une baisse des cours du pétrole : une chute de 17% qui devrait se poursuivre en 2026 selon les experts. En effet, l'Opep envisage de maintenir une production élevée par rapport à la demande. Les différentes enquêtes prévoient que le Brent s'établira en moyenne entre 60\$ et 62\$ dollars le baril en 2026. Cette baisse, si elle se confirme, permettra de réduire substantiellement les charges de soutes par rapport aux estimations du Contrat.



En janvier 2026, le baril était à 66,60\$, contre 79,27\$ à la même période en 2025.

Sources :

<https://www.reuters.com/business/energy/oil-prices-forecast-ease-2026-under-pressure-ample-supply-2026-01-05/>

<https://www.forbes.com/sites/gauravsharma/2025/05/28/goldman-sachs-predicts-sub-60-oil-prices-in-2026/>

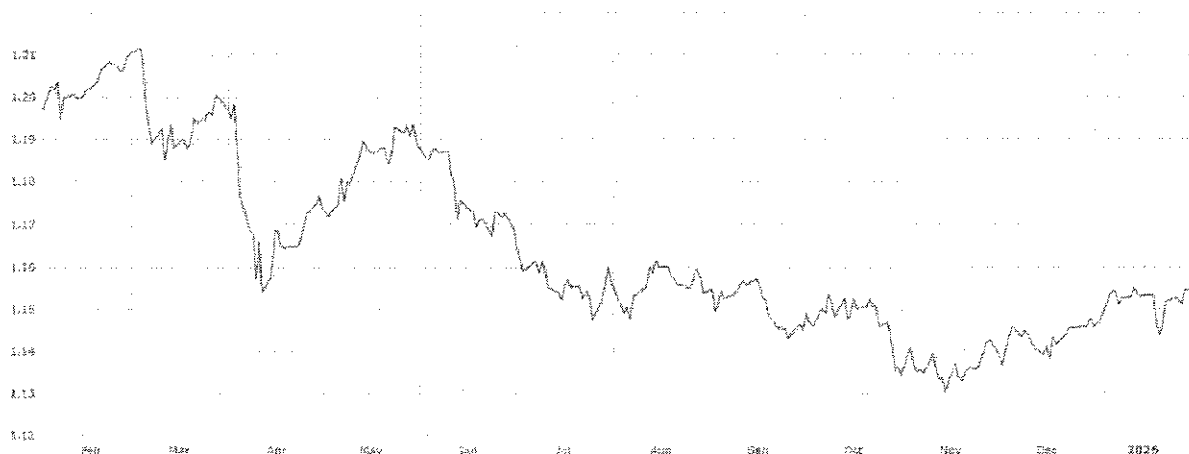
<https://www.jpmorgan.com/insights/global-research/commodities/oil-price-forecast#section-header#0>

<https://fr.countrveconomy.com/marches/matieres-premieres/opec>

### 1.1.3. L'évolution du cours de la livre sterling

Pour mémoire, le mécanisme d'indexation de la compensation de service public intègre notamment le risque de change de la Livre Sterling et l'Euro, ce qui justifie l'attention particulière portée sur l'évolution du taux de change. Le délégataire a réalisé son offre sur la base d'une Livre à 1.174 euro : si la Livre fluctue en-deçà de ce taux, le SMPAT doit compenser. A l'inverse, si la Livre évolue au-delà de ce taux, le délégataire est tenu de reverser le delta au SMPAT.

En 2025, la Livre sterling a évolué entre 1,13 euros et 1,21 euros, avec une tendance baissière au second semestre. Les projections macroéconomiques disponibles pour 2026 semblent confirmer la tendance générale vers une faiblesse continue de la livre sterling face à l'euro.



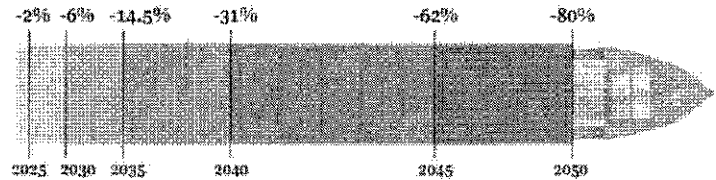
Source : [https://www.ecb.europa.eu/stats/policy\\_and\\_exchange\\_rates/euro\\_reference\\_exchange\\_rates/html/eurofxref-graph-gbp.en.html](https://www.ecb.europa.eu/stats/policy_and_exchange_rates/euro_reference_exchange_rates/html/eurofxref-graph-gbp.en.html)

## 1.2. Contexte réglementaire

### 1.2.1. Les règlements européens relatifs à la décarbonation : ETS et FuelUE

Le paiement de la **taxe carbone (ETS)** est effective depuis 2025 avec une restitution limitée à 40% des quotas. Pour le paiement à effectuer en 2026 sur les émissions 2025, ce taux passe à 70% pour atteindre 100% pour les règlements à réaliser en 2027.

Quant au **règlement FuelUE**, entré en vigueur en 2025, il oblige la réduction des gaz à effet de serre selon les échéances indiquées dans le schéma ci-contre et à accroître l'utilisation de carburants renouvelables et à faible teneur en carbone.

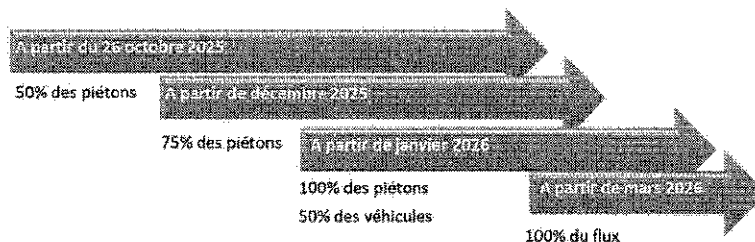


Enfin, le **règlement européen AFIR** (Alternative Fuels Infrastructures Regulations) vise à accélérer le déploiement d'infrastructures pour les carburants alternatifs dans l'Union Européenne. Un des axes de cette réglementation concerne le **raccordement électrique à quai des navires** afin de limiter les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre des navires en escale. L'échéance est fixée à 2030.

Afin de respecter ces obligations réglementaires, le SMPAT, en tant que propriétaire des navires, est tenu d'engager des études pour identifier les solutions techniques et opérationnelles pouvant être mises en oeuvre sur la ligne. Ces études, entamées en 2025, doivent se poursuivre en 2026.

### 1.2.2. EES, ETA et ETIAS pour les passagers touristes

Le **système d'entrée/de sortie (EES)** le nouveau système automatisé de collecte numérique des données personnelles des ressortissants des pays tiers à l'UE, est entré progressivement en vigueur à partir d'octobre 2025.



Toutefois, la phase de mise en route prévue au 09 janvier 2026 pour les passagers motorisés est reportée à une date indéterminée. La douane n'enregistre que les piétons à hauteur de 100% en mode dégradé. Par ailleurs, la mise en place de ce système génère un fort risque de ralentissement des procédures d'embarquement et de débarquement.

L'**autorisation électronique de voyage au Royaume-Uni ou Electronic Travel Autorisation (ETA)** est entrée en vigueur en avril 2025. Cette autorisation d'une valeur de £16, imposée par le Royaume-Uni pour tout voyageur non Britannique exempté de visa (*i.e.* Français), est valable pour une durée de deux ans, ou jusqu'à l'expiration du passeport si celle-ci intervient plus tôt.

La nécessité de disposer d'un passeport constitue déjà une contrainte pour de nombreux Français, l'introduction de cette autorisation, de surcroît payante, pourrait freiner les réservations des usagers Français.

### Le Système européen d'information et d'autorisation concernant les voyages (ETIAS)

Ce système européen, équivalent de l'ETA, s'applique aux voyageurs non-Européens exemptés de visa, tels que les Britanniques.

Cette autorisation sera opérationnelle au dernier trimestre 2026. Elle sera valable pendant 3 ans, ou jusqu'à l'expiration du document de voyage enregistré lors de la demande si celle-ci intervient avant les 3 ans.

Une taxe de 20 euros sera exigée, sauf pour les voyageurs de moins de 18 ans et de plus de 70 ans, ainsi que pour les membres de famille de citoyens européens ou de ressortissants de pays tiers disposant du droit de circuler librement dans l'Union européenne.

#### **1.2.3. ENS, ICS2 et ISPS pour le fret**

La Déclaration Sommaire d'Entrée (ENS – Entry Summary Declaration) est un avis préalable concernant l'entrée de marchandises au Royaume-Uni, entré en vigueur au 1er février 2025.

Ce dispositif nécessite une forte mobilisation des équipes Fret du délégataire pour accompagner les usagers tant le trafic non accompagné que les chauffeurs accompagnés.

Le système de contrôle des importations 2 de l'Union Européenne (ICS2 - Import Control System 2) qui devait être opérationnel en avril 2025 a été reporté en janvier 2026.

L'application ELO (Enveloppe Logistique Obligatoire), Passage Clé à la douane pour les Échanges RoRo avec le Royaume-Uni devient obligatoire au premier trimestre 2026. ELO regroupe l'intégralité des informations et formalités nécessaires au passage de la frontière sous un seul code-barres présenté par les chauffeurs aux agents des compagnies de traversée (tunnel et ferries) au moment du passage. Cette formalité oblige les transporteurs à disposer d'un *EORI EUROPEEN* (numéro d'enregistrement et d'identification) et complexifie les procédures douanières pour ces derniers et pour notre délégataire.

L'ISPS (International Ship and Port Facility) exige depuis avril 2025 la mise en œuvre d'une taxe.

Par ailleurs, l'arrêté du 22 mai 2025 relatif à la sûreté portuaire impose que tous les agents non chargés de la sûreté suivent une formation de sensibilisation, laquelle doit obligatoirement être dispensée par un organisme habilité par la DGTIM.

### **1.3. Contexte opérationnel**

#### **1.3.1. Sur le trafic tourisme**

Les projections 2026 sont identiques à celles de 2025.

Début janvier 2026, le volume des réservations pour l'année 2026 est 54.000 passagers et 12.000 véhicules soit environ -700 passagers et -700 véhicules par rapport à N-1.

Pour 2026, de nombreux atouts peuvent être mis en avant pour stimuler les réservations : la création des *pets friendly cabins* ; le service d'embarquement et de débarquement prioritaires ; les réductions en faveur des étudiants, des seniors et des groupes ; le travail de promotion des territoires amorcé avec les partenaires anglais fin 2025.

#### **1.3.2. Sur le transport routier**

En 2025, les volumes du fret sont en deçà des attentes, -3.9% par rapport à 2024.

La ligne Dieppe-Newhaven n'a pas tiré parti de la fermeture temporaire de la liaison Le Havre-Portsmouth, qui aurait pu générer un apport de 200 unités fret par mois.

Le délégataire s'engage à accentuer les actions de prospection et de fidélisation pour renverser cette tendance de baisse structurelle, notamment en multipliant les rencontres avec les clients potentiels (salons, invitation des clients et prospects à bord des navires pour vivre l'expérience chauffeur fret ...).

## 2. PROSPECTIVES FINANCIERES

### 2.1. Le budget principal (M57)

Le budget principal porte sur les dépenses relatives au fonctionnement courant du SMPAT, aux dépenses administratives et à la promotion de l'activité de la ligne Dieppe-Newhaven.

#### Sa section de fonctionnement :

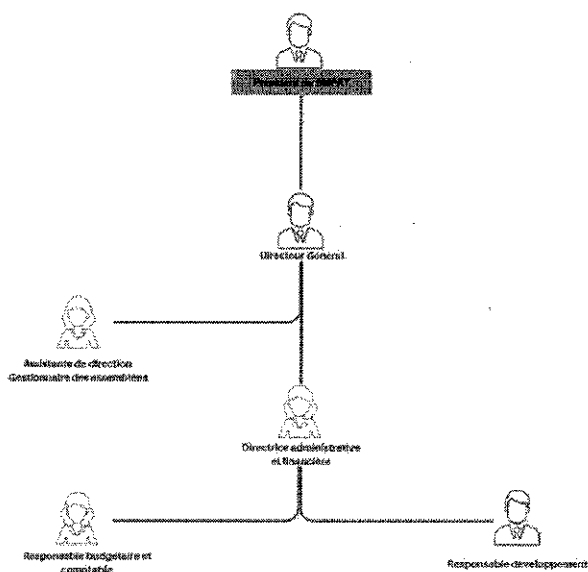
Les dépenses retracent l'ensemble des dépenses de fonctionnement courantes et récurrentes du SMPAT. Elles regroupent l'ensemble des charges liées à la structure, aux dépenses administratives et notamment les charges du personnel administratif.

En 2026, les prévisions en dépenses et en recettes devraient passer de 464 K€ en 2025 à 427 K€.

En 2026, les charges à caractère général devraient diminuer, principalement du fait de la fin des activités liées à l'exposition des 200 ans de la ligne (-70K€). Toutefois, la participation du SMPAT au coût de la navette entre la gare maritime et la gare ferroviaire de Dieppe limite cette baisse.

Les charges du personnel représentent entre 60 % et 70 % des dépenses réelles de fonctionnement. Pour 2026, une évolution de l'ordre de 1,5% est à prévoir pour suivre les évolutions de carrière d'usage. Le montant à budgéter serait de l'ordre de 277 K€ (contre 273K€ en 2025).

Les effectifs du SMPAT sont stables. L'organigramme est le suivant :



- 1 poste de Directeur général, assuré par le DGA « Pôle Aménagement et Mobilité » du Département de Seine-Maritime (temps partiel 20%) ;
- 1 poste d'assistante du directeur général, en charge du secrétariat et de l'organisation des séances, assuré en l'état par un agent territorial départemental de catégorie B, mis à disposition par le Département de la Seine-Maritime à temps partiel (20%) ;
- 1 poste de directeur administratif & financier à temps plein, sous CDD (37h40/semaine) ;
- 1 poste de responsable comptable et budgétaire à temps plein, sous CDI (37h40/semaine) ;
- 1 poste de responsable développement, dédié principalement au développement territorial de la ligne, assuré à temps plein par un contractuel de droit public sous CDD (37h40/semaine).

Les recettes proviennent des recettes institutionnelles du SMPAT et devraient être de 270 K€.

En ce qui concerne sa section d'investissement, les mouvements proviennent des excédents d'exécution.

## 2.2. Le budget annexe (M4)

Le budget annexe porte sur les dépenses et les recettes relatives à l'exploitation de la ligne Dieppe-Newhaven.

Les dépenses du budget annexe comprennent la compensation de service public, son actualisation, le paiement des soutes, les travaux de modernisation ainsi que les opérations liées aux remboursements de l'emprunt avec la CEN (Caisse d'Épargne Normandie).

Les recettes comprennent la participation des membres et des produits exceptionnels relatifs à la DSP ainsi que des produits financiers.

### 2.2.1. Les perspectives en dépenses

- ✓ Une hausse progressive de la compensation de service public (CSP) telle que prévue à l'avenant 1 du contrat DSP3 (2023-2027) avec une augmentation de son actualisation modérée.

Année	2023	2024	2025	2026	2027	Total annexe 7
Cn	9 890 730	10 395 084	10 881 487	10 737 957	10 888 934	52 794 192

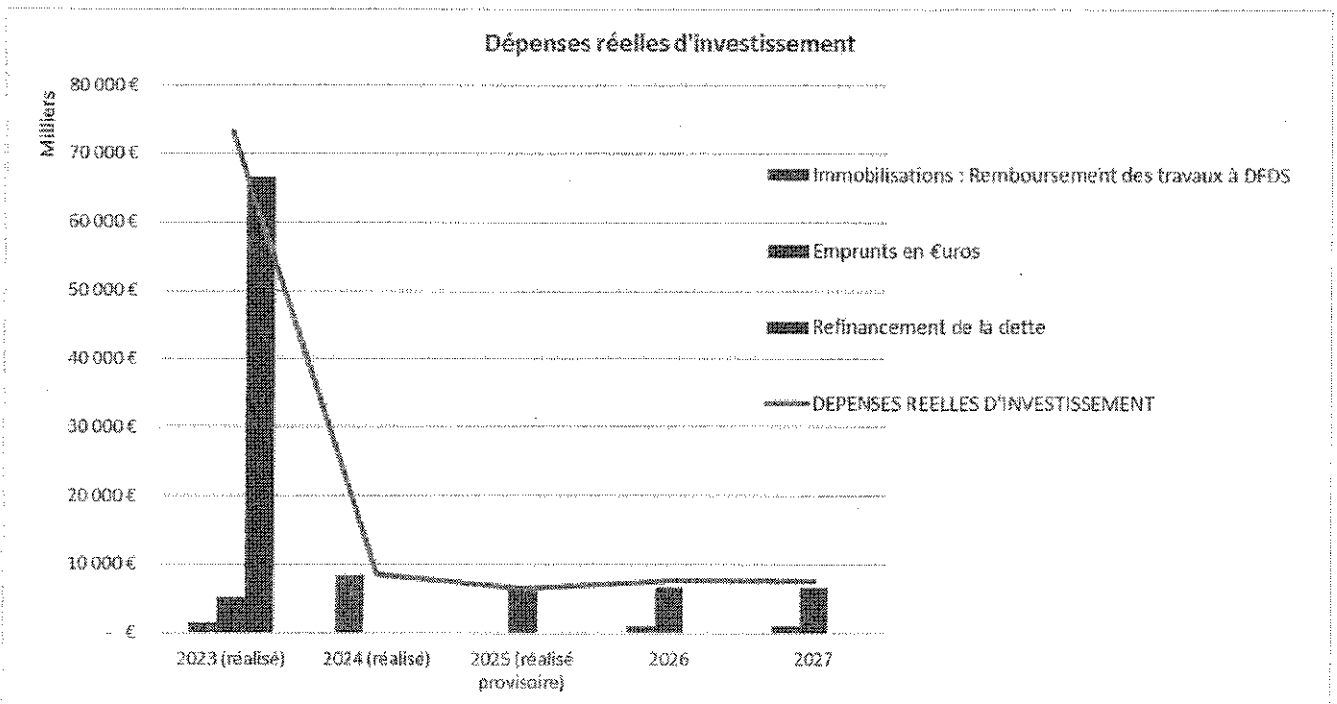
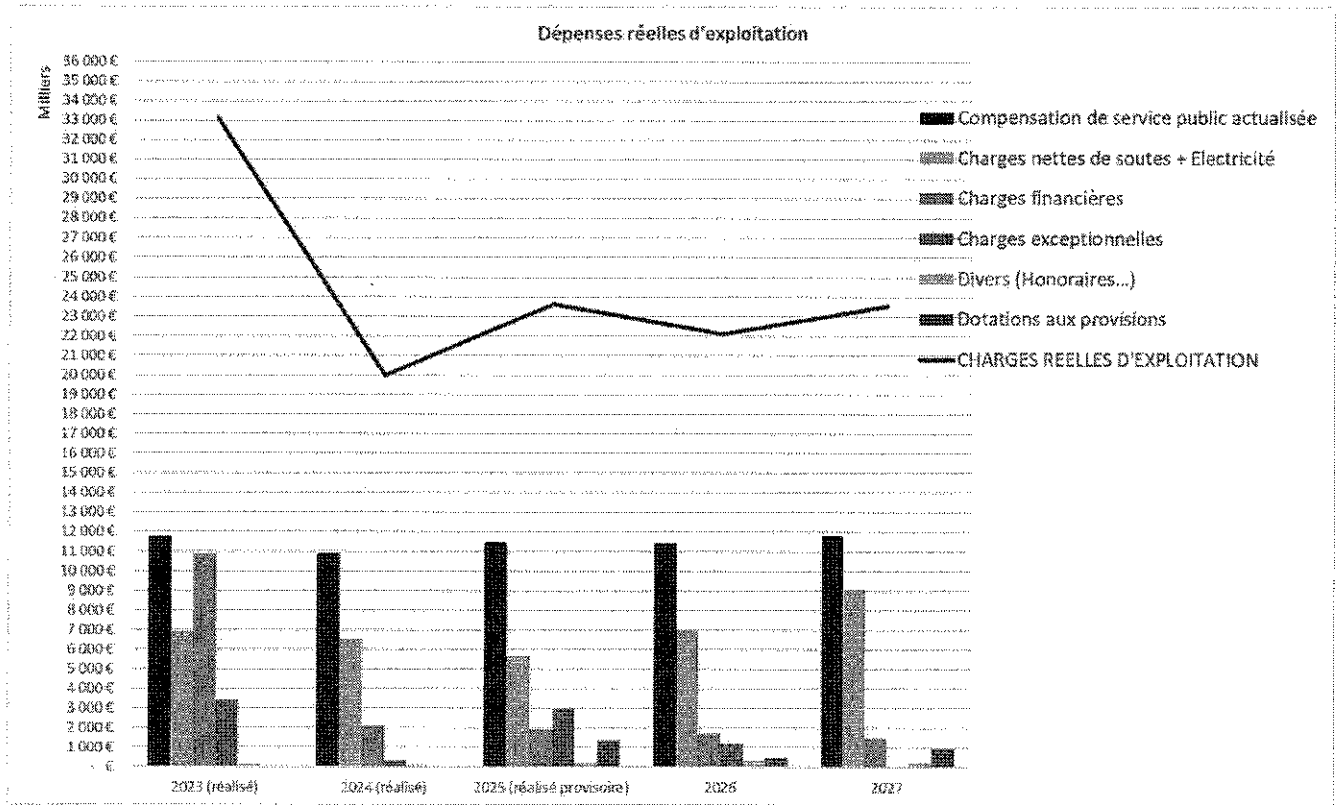
L'indexation de la CSP 2024 et payée en 2025 a été de 602 K€. Quant à l'indexation de la CSP 2025 et qui sera payée en 2026, elle est estimée à 700 K€.

- ✓ des charges de soutes et d'électricité. Les charges de soutes et de branchement électrique sont financées directement par le SMPAT.  
DFDS Seaways a estimé un coût annuel de 9,68 M€ sur la durée de la DSP3 basé sur les prix du marché de juin 2022 (Brent à 122\$). En janvier 2026, le cours du Brent était à 66,60\$ en moyenne (cf supra 1.1.2 Évolution des cours du pétrole).  
Pour 2026, sauf circonstance exceptionnelle, la dépense prévisionnelle a été estimée sur la moyenne des prix des carburants ces trois dernières années (760 €/tonne de MGO et 500 €/tonne de RMG contre 970 €/tonne de MGO et 671€/tonne de RMG au contrat).  
Concernant l'électricité, les prix étant extrêmement volatiles (dans un même port et d'un port à l'autre), l'estimation se base sur le prix unitaire du KWh le plus élevé depuis le branchement à quai, soit 0,460€/KWh (base octobre-novembre 2024).

BAF 2023-2027 : le contrat de DSP3 prévoit le remboursement au SMPAT de 100% de la BAF «Bunker Adjustment Factor». Facturée aux clients fret pour couvrir la hausse des carburants, elle apparaît en négatif (ou positif) au titre des dépenses de soutes. Une diminution des charges de soutes de l'ordre de 650 K€ a été prise en compte dans les comptes prévisionnels de 2026 (environ 9% du coût des soutes).

- ✓ Un remboursement de 1.175 M€ au Département de Seine-Maritime : en 2022, face à la dégradation de sa situation financière et à la situation économique défavorable (coût des soutes, forte inflation limitant l'activité de transport), le SMPAT a demandé à ses membres de lui allouer une subvention exceptionnelle pour pérenniser l'activité du Transmanche. Le Département a répondu favorablement et a versé une subvention exceptionnelle de 13 M€ au SMPAT. Grâce à la baisse des charges de soutes et à la renégociation de ses emprunts, la situation financière du SMPAT s'est améliorée. Durant l'exercice 2025, un premier remboursement de 3 M€ a été effectué au Département de la Seine Maritime. La situation financière du SMPAT permettant de rembourser le solde du trop-perçu, il est prévu de verser les 1.175M€ restant au Département en 2026.
- ✓ des dépenses de raccordement électrique des navires, le SMPAT va entreprendre des travaux sur chaque navire en vue de leur raccordement à l'électricité à quai en exploitation. Ces travaux sont estimés à 2 M€ et sont répartis en dépenses d'investissement en 2026 et 2027.
- ✓ des provisions pour risques et charges à hauteur de 500 K€, ces provisions correspondent à l'étalement de l'indemnité de la valeur nette comptable des investissements réalisés à verser à DFDS en fin de DSP3.

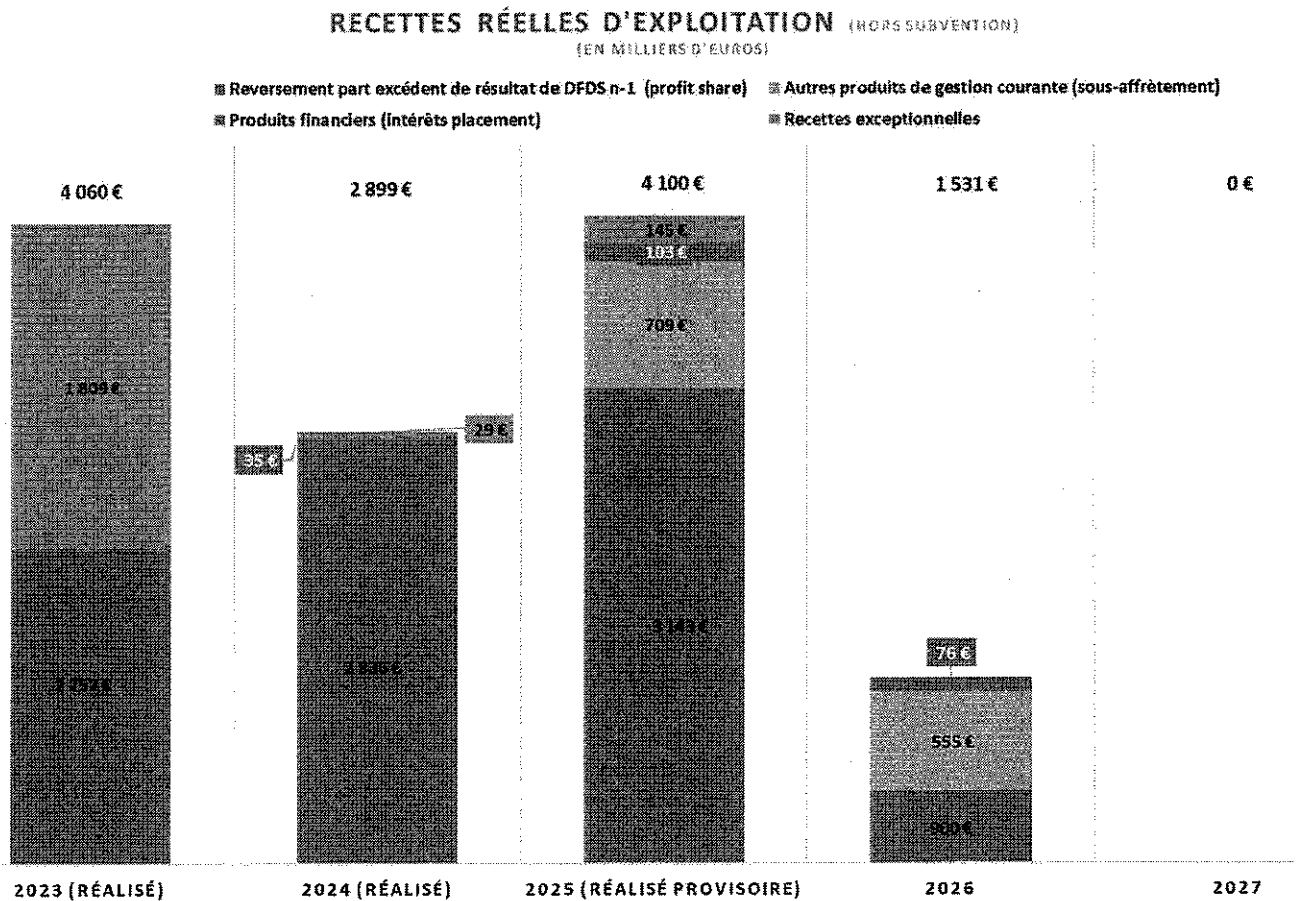
## Évolution des dépenses réelles d'exploitation et d'investissement

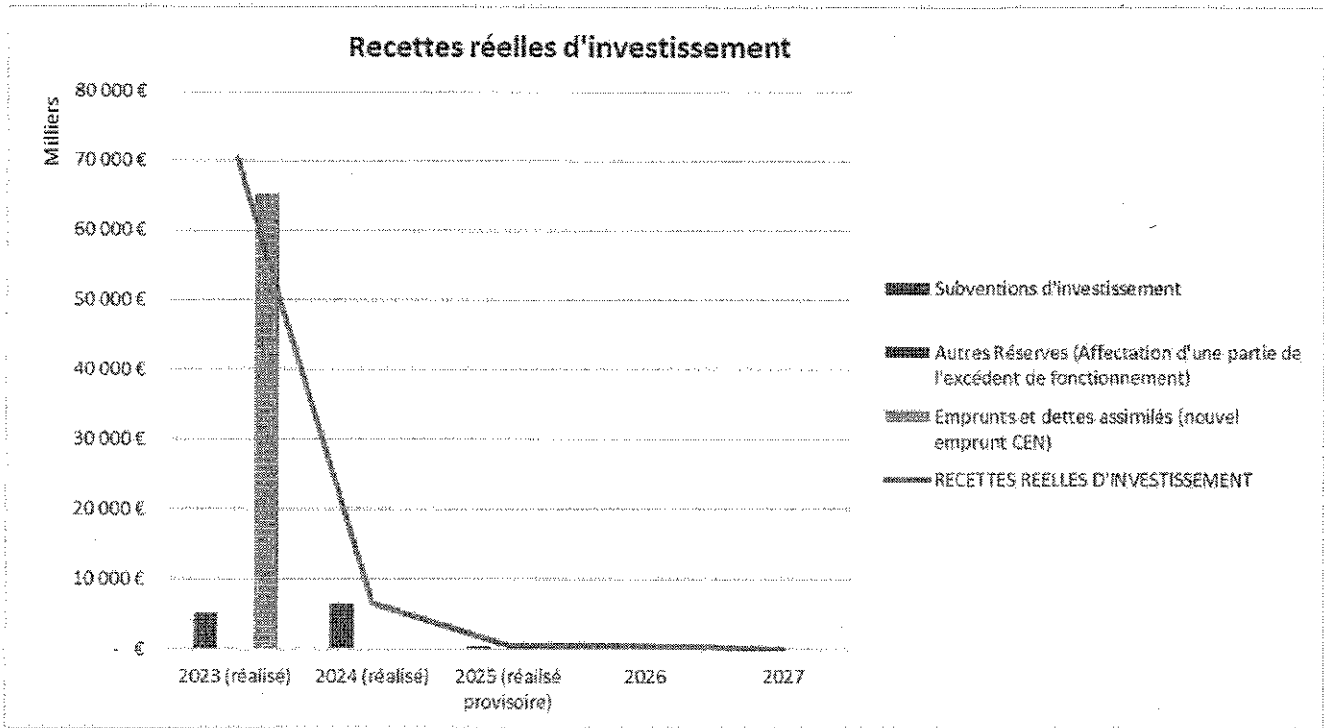


### 2.2.2. Les prospectives en recettes

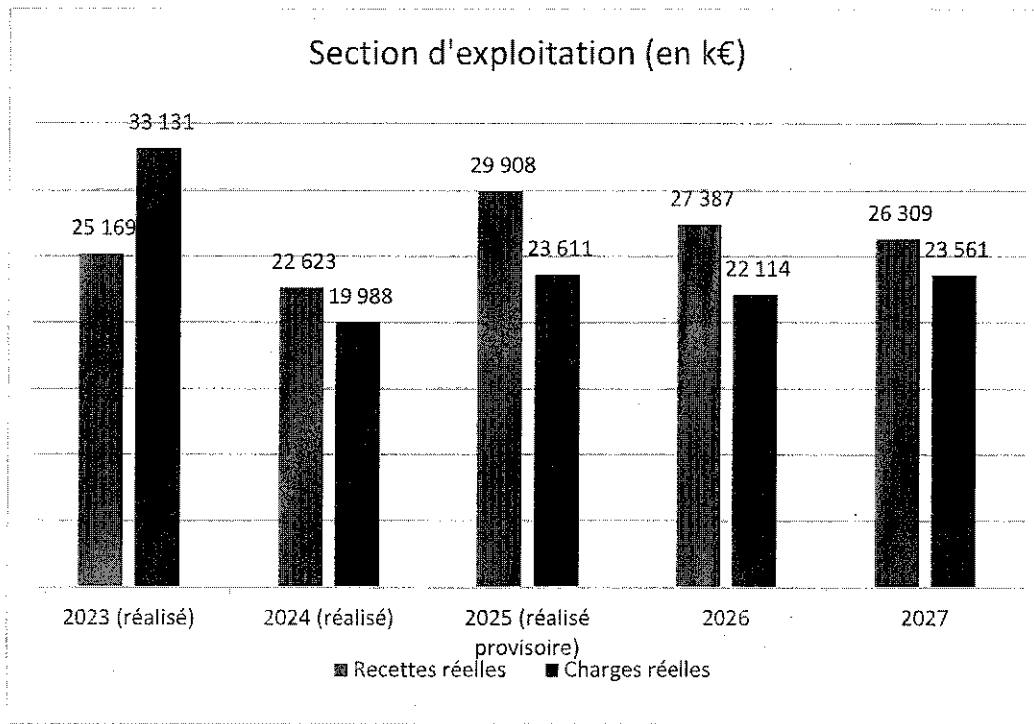
- ✓ La participation des membres du SMPAT sera de 26,4 M€ pour le budget
- ✓ Une redevance d'intéressement (profit share) est reversée au SMPAT en fonction du résultat réalisé par l'opérateur. Estimé à 900 K€ pour 2026, ce profit share a été calculé au vu du résultat provisoire (3,5 M€) de DFDS Seaways à fin décembre 2025.
- ✓ Les loyers de sous-affrètements, d'un montant de 18.5K€ par jour, viendront améliorer le résultat de la DSP. Pour 2026, ils sont estimés à 555K€.
- ✓ Des produits financiers sont à nouveau attendus au titre du placement de la trésorerie. Sur la période 2025-2026, un montant de 4,501 M€ a été immobilisé sur un compte à terme, offrant un taux nominal de 2,01 %.

#### Évolution des recettes réelles d'exploitation et d'investissement

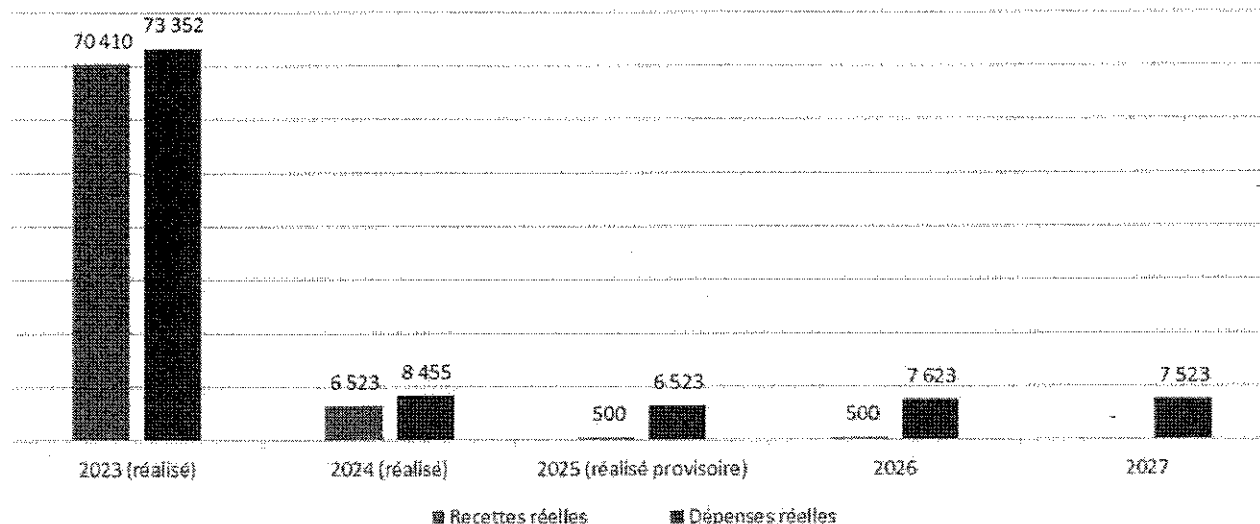




### Évolution des recettes et charges réelles par section



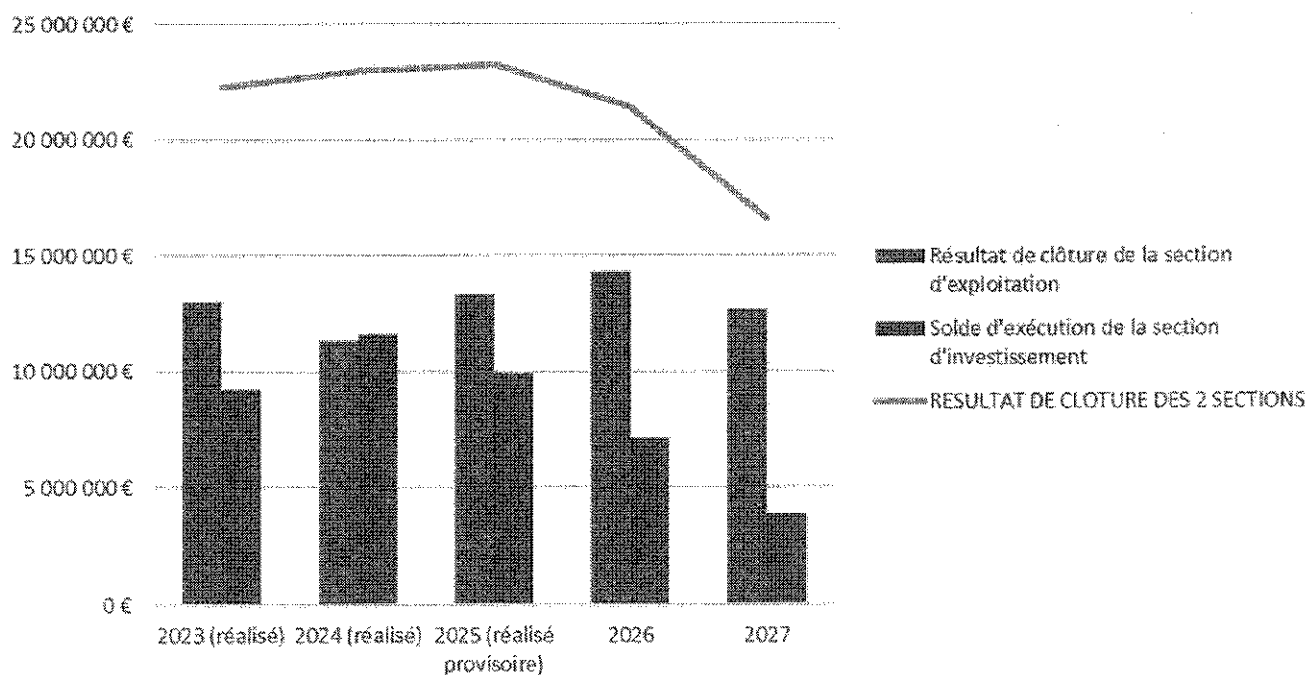
### Section d'investissement (en k€)



Sur la base de ces postulats, les perspectives de clôture 2026 – 2027 du budget annexe seraient les suivantes :

RESULTAT DE CLOTURE DE L'EXERCICE N	2023 (réalisé)	2024 (réalisé)	2025 (réalisé provisoire)	2026	2027
Résultat de clôture de la section d'exploitation	+13 015 233 €	+11 341 829 €	+13 322 984 €	+14 289 118 €	+12 717 813 €
Solde d'exécution de la section d'investissement	+9 257 534 €	+11 634 097 €	+9 927 489 €	+7 111 483 €	+3 907 379 €
<b>RESULTAT DE CLOTURE DES 2 SECTIONS</b>	<b>+22 272 768 €</b>	<b>+22 975 927 €</b>	<b>+23 250 473 €</b>	<b>+21 400 601 €</b>	<b>+16 625 192 €</b>

### Les résultats de clôture par section



### 2.2.3. Présentation synthétique des grandes masses financières

Outre les résultats d'équilibres budgétaires, ci-dessous sont présentés les principaux ratios qui permettent de comprendre la situation financière du SMPAT, plus particulièrement sa santé financière.

Il est important de pointer que l'année 2023 a été une année budgétaire singulière du fait de la renégociation des emprunts RBS et du bilan financier de la DSP2 entériné par un protocole transactionnel et que, par conséquent les différents ratios de 2023 se sont trouvés fortement impactés et l'analyse financière particulièrement délicate.

#### Le résultat d'exécution de la section de fonctionnement

Ce résultat représente la différence entre les Recettes Réelles de fonctionnement et les Dépenses Réelles de fonctionnement.

	Réalisé 2023	Réalisé 2024	Réalisé 2025 (provisoire)	Prévision. 2026	Prévision. 2027
Recettes réelles d'exploitation (1)	25 168 657 €	22 623 264 €	29 908 425 €	27 386 952 €	26 308 552 €
Dépenses réelles d'exploitation (2)	33 131 298 €	19 987 852 €	23 611 164 €	22 114 109 €	23 561 246 €
<b>Résultat d'exécution de la section d'exploitation (I) = (1) - (2)</b>	<b>- 7 962 641 €</b>	<b>2 635 412 €</b>	<b>6 297 261 €</b>	<b>5 272 843 €</b>	<b>2 747 306 €</b>

#### L'Épargne de gestion (recettes réelles – dépenses réelles de fonctionnement) :

Elle est traditionnellement le premier indicateur d'épargne. Cet indicateur est égal à la différence entre les recettes réelles de fonctionnement de l'exercice (hors excédent reporté et hors mouvements d'ordre) et les dépenses réelles de fonctionnement de l'exercice (hors travaux en régie et hors charges d'intérêts).

Cet indicateur mesure la capacité de la collectivité à dégager, sur sa section de fonctionnement, un solde positif destiné d'une part à l'annuité de la dette, et d'autre part à financer les nouveaux investissements.

	Réalisé 2023	Réalisé 2024	Réalisé 2025 (Provisoire)	Prévision. 2026	Prévision. 2027
Résultat d'exécution d'exploitation (I)	- 7 962 641 €	2 635 412 €	6 297 261 €	5 272 843 €	2 747 306 €
+ Charges d'intérêts	4 196 703 €	2 108 685 €	1 926 759 €	1 702 765 €	1 490 124 €
<b>= Epargne de gestion (II)</b>	<b>- 3 765 938 €</b>	<b>4 744 097 €</b>	<b>8 224 020 €</b>	<b>6 975 608 €</b>	<b>4 237 430 €</b>

L'Épargne brute ou capacité d'autofinancement (épargne de gestion – charges d'intérêts + Dotations aux provisions) :

Elle correspond à l'excédent des Recettes Réelles de Fonctionnement sur les Dépenses Réelles de fonctionnement, hors travaux de régie.

Elle est en général affectée à la couverture d'une partie de dépenses d'investissement et par priorité au remboursement de la dette, et pour le surplus, aux dépenses d'équipement.

L'épargne brute conditionne le degré de la solvabilité de la collectivité. En effet, l'indicateur le plus pertinent de l'endettement d'une collectivité consiste à mettre en évidence sa capacité à se désendetter.

	Réalisé 2023	Réalisé 2024	Réalisé 2025 (Provisoire)	Prévision. 2026	Prévision. 2027
<b>Epargne de gestion (II) : (Recettes - Dépenses sans les charges d'intérêts)</b>	- 3 765 938 €	4 744 097 €	8 224 020 €	6 975 608 €	4 237 430 €
- Charges d'intérêts	- 4 196 703 €	- 2 108 685 €	- 1 926 759 €	- 1 702 765 €	- 1 490 124 €
+ Dotations aux provisions	- €	- €	1 348 442 €	500 000 €	967 600 €
<b>= Epargne brute (III) ou CAF brute</b>	<b>- 7 962 641 €</b>	<b>2 635 412 €</b>	<b>7 645 703 €</b>	<b>5 772 843 €</b>	<b>3 714 906 €</b>

Épargne nette (épargne brute – remboursement de la dette) :

L'épargne nette constitue le 3<sup>e</sup> indicateur d'épargne. Elle est égale à l'épargne brute après déduction des remboursements de dette.

Elle mesure l'épargne disponible pour l'équipement brut après financement des remboursements de la dette.

	Réalisé 2023	Réalisé 2024	Réalisé 2025 (Provisoire)	Prévision. 2026	Prévision. 2027
<b>Epargne brute (III)</b>	- 7 962 641 €	2 635 412 €	7 645 703 €	5 772 843 €	3 714 906 €
Déduction du montant du remboursement de la dette en capital (article 1641)	- 5 183 248 €	- €	- 6 522 715 €	- 6 522 715 €	- 6 522 715 €
<b>= Epargne nette (IV)</b>	<b>- 13 145 889 €</b>	<b>2 635 412 €</b>	<b>1 122 988 €</b>	<b>- 749 872 €</b>	<b>- 2 807 809 €</b>

Ratio encours de dette / épargne brute : capacité de désendettement :

Le ratio encours de dette sur épargne brute indique en nombre d'années, le temps nécessaire pour rembourser le capital restant dû en consacrant toute l'épargne disponible à cet effet.

	Réalisé 2023	Réalisé 2024	Réalisé 2025 (Provisoire)	Prévision. 2026	Prévision. 2027
En cours de Dette (Emprunts et dettes à long et moyen terme)	65 227 149 €	65 227 149 €	58 704 434 €	52 181 719 €	45 659 004 €
Epargne brute (III)	- 7 962 641 €	2 635 412 €	7 645 703 €	5 772 843 €	3 714 906 €
<b>Ratio encours de dette/Epargne Brute (III)</b>	<b>Néant</b>	<b>24,75</b>	<b>7,68</b>	<b>9,04</b>	<b>12,29</b>

Ratio épargne brute sur Recettes Réelles de Fonctionnement ou taux d'épargne brute :

Le ratio épargne brute sur Recettes Réelles de Fonctionnement est un indicateur important d'une analyse de solvabilité, après la capacité de désendettement : il exprime la part des ressources courantes qui ne sont pas mobilisées par la couverture des charges courantes et qui sont ainsi disponibles pour rembourser la dette et pour investir.

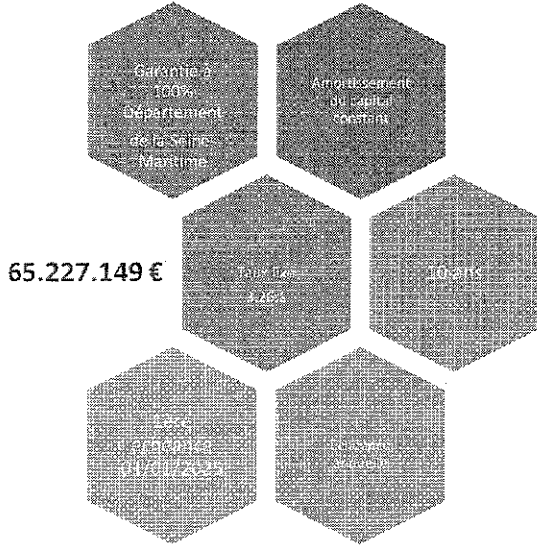
	Réalisé 2023	Réalisé 2024	Réalisé 2025 (Provisoire)	Prévision. 2026	Prévision. 2027
Epargne brute (III)	- 7 962 641 €	2 635 412 €	7 645 703 €	5 772 843 €	3 714 906 €
Recettes Réelles d'exploitation	25 168 657 €	22 623 264 €	29 908 425 €	27 386 952 €	26 308 552 €
<b>Taux d'épargne brute [Epargne brute (III) / Recettes Réelles d'exploitation]</b>	<b>Néant</b>	<b>12%</b>	<b>26%</b>	<b>21%</b>	<b>14%</b>

### 3. ETAT DE LA DETTE

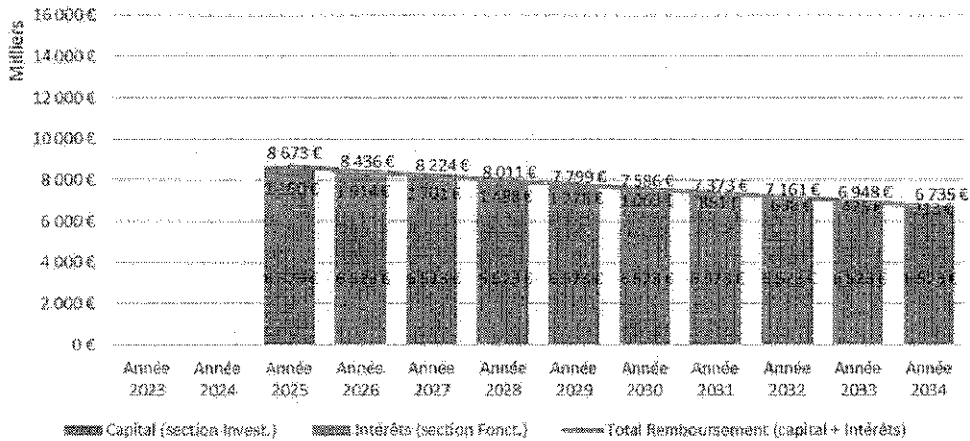
Encours au 02 janvier 2026 : 52.181.719 euros

#### Caractéristiques du prêt et profil d'extinction de la dette

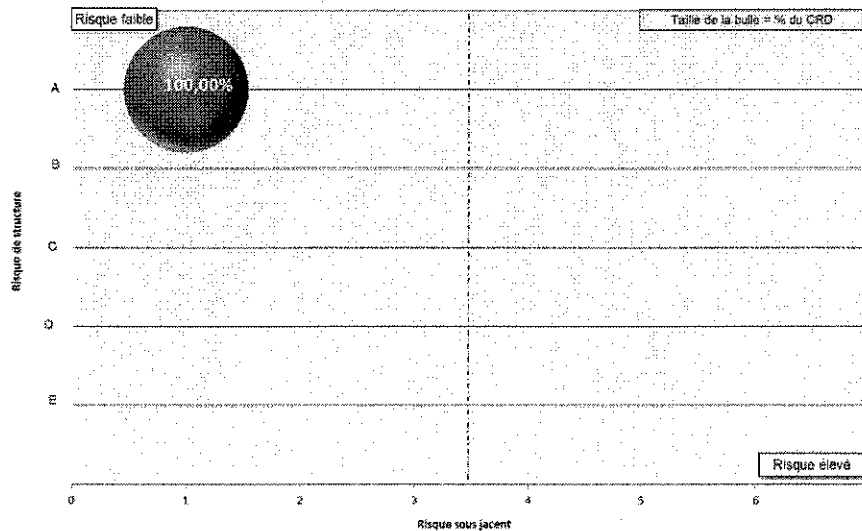
Le SMPAT dispose d'un seul contrat de prêt conclu avec la caisse d'Épargne Normandie en décembre 2023.



Evolution du remboursement de l'emprunt CEN



#### Évaluation des risques : Charte Gissler, outil d'évaluation des risques financiers



## **Conclusion :**

Pour l'année 2026, il n'est pas envisagé d'augmenter la participation financière globale des membres du SMPAT.

Les résultats financiers 2025 combinés

- à la baisse du prix du baril de Brent, maintenant ainsi le coût des soutes en-deçà des prix contractuels ;
- à l'adaptation continue du délégataire aux nouveaux besoins des usagers, devant générer ainsi du volume et des revenus sur les réservations (cabines dédiées aux animaux de compagnie, service d'embarquement et de débarquement VIP ...) et les ventes à bord (duty-free) ;
- aux engagements contractuels de DFDS notamment en matière de sous-affrètement ;
- à l'organisation de projets événementiels et de communication mutualisée portés par le SMPAT avec ses collectivités membres, le délégataire et les acteurs français et anglais du tourisme et du fret ;

sont quelques-uns des leviers contribuant à la maîtrise des charges tout en favorisant une hausse de la fréquentation de la ligne, permettant ainsi d'accroître les recettes.

Au-delà des seuls objectifs financiers, le plan d'action relatif à la politique environnementale se poursuit.

Le recours au raccordement électrique est privilégié, depuis 2025, durant les phases de lay-by et d'arrêts techniques, en substitution de l'utilisation des soutes, permettant ainsi une réduction immédiate des émissions.

En parallèle, des études sont en cours en vue de réaliser les travaux nécessaires au raccordement électrique à quai des navires en exploitation, ainsi qu'à leur adaptation aux exigences de la réglementation FuelUE.

Ces initiatives qui s'inscrivent résolument dans une démarche de performance durable, contribuent non seulement à renforcer la responsabilité environnementale du SMPAT, mais aussi à améliorer le classement énergétique des navires. Elles offrent, de surcroît, un levier concret pour maîtriser la taxation carbone, faisant de cet engagement environnemental un choix à la fois stratégique, vertueux et économiquement pertinent.

En conclusion, je vous propose de débattre de ces orientations budgétaires proposées pour l'exercice 2026.

Le Président,