



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

SÉANCE DU 21 SEPTEMBRE 2026
PRÉ-CONVOCATION EN DATE DU 19 JUIN 2026
CONVOCATION EN DATE DU 14 SEPTEMBRE 2026

DÉLIBÉRATION N°2026/CS/09/01

**DECISION SUR LE PRINCIPE DE LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION
DE LA LIGNE MARITIME DIEPPE – NEWHAVEN A PARTIR DU 1^{ER} JANVIER 2028**

Le Comité Syndical du Syndicat Mixte de Promotion de l'Activité Transmanche (SMPAT);

Vu les Arrêtés préfectoraux des 19/11/2000 et 11/10/2024 ;

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 ;

Vu le Code Général des collectivités territoriales (CGCT) et notamment les articles L.1411-1 et suivants ;

Vu le Code de la commande publique et notamment ses articles L. 1121-1 et suivants et L. 3111-1 et suivants ;

Vu le rapport de Monsieur le Président, annexé, présentant les caractéristiques des services que doit assurer le délégataire ;

Vu l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL) du 7 septembre 2026 ;

Considérant que la ligne Dieppe – Newhaven, reprise par le Syndicat Mixte de Promotion de l'Activité Transmanche (SMPAT) en 2001, est exploitée depuis 2007 en délégation de service public de type concession aux risques et périls du délégataire ;

Considérant que ce mode de gestion apparaît comme la solution la plus adaptée au regard des avantages et inconvénients des différents modes de gestion et des objectifs particuliers du SMPAT ;

Considérant que le contrat de délégation de service public conclu en novembre 2022 prendra fin le 31 décembre 2027 et qu'il convient de le renouveler afin d'assurer la continuité du service ;

Considérant que la DSP envisagée correspond à une concession de services avec mise à disposition des moyens au délégataire pour réaliser le service ;

Considérant que le SMPAT mettra à la disposition du délégataire les deux navires dont il est propriétaire (le Côte d'Albâtre et le Seven Sisters) en contrat d'affrètement coque nue, sans paiement de redevance ;

Considérant que les contrats en cours nécessaires à la continuité du service seront transférés au délégataire ;

Considérant que le personnel dédié à la ligne (personnel DFDS Seaways aujourd'hui) sera également transféré au délégataire, dans le respect du droit applicable (Code du travail français) ;

Considérant que le délégataire exploitera le navire sous pavillon français, tirera ses revenus du résultat d'exploitation du service, payera les charges d'exploitation (dépenses maritimes, running costs...), encaissera les redevances versées par les usagers et clients (fret, passagers, services commerciaux à bord des navires ...), en conformité avec les grilles tarifaires approuvées par le SMPAT ;

Considérant que le délégataire pourra percevoir une compensation de service public au regard des obligations de service public fixées par le SMPAT et de l'équilibre économique général de la ligne ;

Considérant qu'au vu de la volatilité des prix, le poste « soutes » incombera intégralement au délégant dans des limites de consommations qui seront fixées au contrat ;

Considérant qu'en cas de compensation de service public demandée, le délégataire fixera un plafond annuel sur la durée du contrat indexé sur la base de différents indices ;

Considérant qu'un mécanisme de contrôle de surcompensation sera intégré dans le contrat, basé sur le résultat et/ou l'EBE et/ou le chiffre d'affaires de la ligne (clause de « retour à meilleure fortune ») ;

Considérant que le contrat prévoira des pénalités pour chaque élément du contrat sur lequel s'engage le délégataire ;

Considérant que la DSP sera conclue pour une durée prévisionnelle de l'ordre de 5 ans sachant que la durée ferme sera précisée ultérieurement en fonction de certains choix techniques (renouvellement des certifications des navires et programme de modernisation des navires notamment) et financiers (perspectives économiques et offres des candidats le cas échéant) ;

Considérant que l'offre de base demandée aux candidats comprendra 1690 traversées par an avec *a minima* une basse saison pendant laquelle un seul navire sera en exploitation, une moyenne et une haute saison avec l'usage des 2 navires, et la réalisation des travaux de décarbonation des navires ;

Considérant qu'il sera également demandé aux candidats de présenter une ou des variantes portant sur un schéma d'exploitation optimisé et devant respecter notamment les obligations suivantes : une rotation minimum par jour toute l'année, accueil des usagers piétons et cyclistes à toutes les traversées, fréquence et nombre des rotations adaptés à chaque période de fréquentation, maintien de la qualité de service et réalisation des travaux de décarbonation des navires ;

Considérant que le sous-affrètement d'un des navires sera possible sous réserve que cela reste un service strictement annexe et que le navire puisse être réaffecté à la ligne Dieppe-Newhaven dans un délai de 48 heures en cas de besoin ;

Considérant que le délégataire devra assurer le service public confié dans le respect des principes de continuité, d'égalité de traitement des usagers et de mutabilité du service ;

Considérant que le délégataire devra également faire son affaire de l'ensemble des risques et litiges directement ou indirectement liés à l'exploitation, l'entretien, ou la maintenance des navires et à la commercialisation du service public ainsi que de toutes leurs conséquences ;

Considérant les autres caractéristiques de la délégation exposées dans le rapport du Président annexé ;

Considérant que la décision finale relative au choix du délégataire et à l'autorisation de la signature du contrat finalisé sera soumise à l'assemblée délibérante dans les conditions définies aux articles L. 1411-5 et L. 1411-7 du CGCT, après avis de la Commission de délégation de service public et dans le respect des dispositions du Code de la commande publique applicables aux contrats de concessions de services.

Le Comité syndical décide :

- De prendre acte de l'avis favorable sans réserve de la CCSPL du 7 septembre 2026 sur la DSP envisagée ;
- De valider les caractéristiques précitées de la DSP envisagée, rappelées dans le rapport ci-annexé, qui seront reprises dans le contrat de DSP ;
- D'autoriser le lancement de la procédure de mise en concurrence de la DSP selon les caractéristiques précitées, dans le respect de la procédure prévue au Code général des collectivités territoriales et au Code de la commande publique ;
- D'autoriser le Président à signer les actes afférents à l'exécution de ces décisions.

Le Président



Alain BAZILLE

SÉANCE DU 21 SEPTEMBRE 2026

RAPPORT N°2026/CS/09/01

**DECISION SUR LE PRINCIPE DE LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION
DE LA LIGNE MARITIME DIEPPE – NEWHAVEN A PARTIR DU 1^{ER} JANVIER 2028**

A la suite de l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL) du 7 septembre 2026, le Comité syndical doit décider sur le principe du renouvellement de la DSP sur la base des éléments présentés ci-dessous.

La ligne maritime Dieppe – Newhaven est exploitée par DFDS Seaways dans le cadre d'une délégation de service public (DSP) confiée par le Syndicat Mixte de Promotion de l'Activité Transmanche (SMPAT), dont l'échéance est fixée au 31 décembre 2027.

Afin d'assurer la continuité du service, le SMPAT souhaite, dès à présent, le lancement d'une mise en concurrence d'une nouvelle DSP (de type concession de services conformément à l'article L. 1121-3 du Code de la commande publique) pour permettre l'exécution du nouveau contrat d'exploitation de la ligne Dieppe – Newhaven à compter du 1^{er} janvier 2028, dans le prolongement de la DSP actuelle.

En application des dispositions de l'article L.1411-4 du Code général des collectivités locales, « *Les assemblées délibérantes des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics se prononcent sur le principe de toute délégation de service public local après avoir recueilli l'avis de la commission consultative des services publics locaux prévue à l'article L. 1413-1. Elles statuent au vu d'un rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire.* »

C'est l'objet du présent rapport, qui présentera successivement la situation actuelle du service (I.), les modes de gestion envisageables et les orientations privilégiées aujourd'hui (II.) ainsi que les caractéristiques principales du contrat de DSP envisagé (III).

I. Le service aujourd'hui

Le contrat en cours a été conclu le 15 novembre 2022 avec une exécution débutant le 1^{er} janvier 2023 et une fin programmée au 31 décembre 2027 (durée de 5 ans).

DFDS met en œuvre les obligations de service public fixées par le SMPAT incluant, notamment, l'exploitation commerciale, l'entretien et la maintenance des Navires, la commercialisation du Service, ou encore la promotion du territoire de la Seine-Maritime. Pour cela DFDS Seaways exploite le service

grâce, notamment, aux moyens mis à disposition par le SMPAT, qui incluent le personnel affecté à la ligne (les navigants et les sédentaires) ainsi que les deux navires effectuant la traversée.

Le Délégataire doit assurer au minimum 1690 traversées, soit 845 allers-retours par année dans les conditions précisées au contrat. Le schéma de principe des horaires de traversées, est le suivant :

- Basse saison - du 01 Octobre au 30 Avril : 4 traversées par jour du lundi au vendredi et 6 traversées au total le week-end
- Moyenne saison - du 01 Mai au 13 Juillet et Septembre : 6 traversées par jour
- Haute saison - du 14 juillet au 31 Aout : 6 traversées par jour du lundi au vendredi et 16 traversées le week-end

Afin d'optimiser l'exploitation du Service, le Délégataire a la faculté d'avancer ou de décaler le début et la fin de la moyenne et de la haute saison de 7 jours maximum, par rapport à la période précitée.

La rémunération du délégataire est composée de la perception des recettes versées par les usagers du service (passagers et fret), complétée, dans la mesure où les recettes du Service ne couvrent pas ses charges, par une contribution publique versée par le SMPAT (compensation de service public forfaitaire et remboursement des soutes et du raccordement électrique en période de lay-by).

Les tarifs appliqués par le délégataire sont votés par le SMPAT et appliqués par le délégataire dans les conditions suivantes :

- Les tarifs tourisme sont encadrés par trois grilles tarifaires :
 - o Une grille tarifaire applicable aux individuels ;
 - o Une grille tarifaire applicable aux groupes d'un minimum de 10 personnes ;
 - o Une grille tarifaire applicable aux opérateurs offrant des offres packagées.
- Les tarifs individuels découlent, d'une part, de la gamme tarifaire détaillée en Annexe au contrat et arrêtée au 1er septembre de l'année n-1 et, d'autre part, de l'application du principe de yield management faisant varier les tarifs en fonction de la fréquentation attendue, de la saisonnalité du trafic et des réservations enregistrées. Les modulations du yield management restent encadrées par les tarifs plancher (« Low ») et les tarifs plafond (« High ») de la grille tarifaire applicable aux individuels ;
- Le Délégataire peut proposer des tarifs promotionnels s'écartant des grilles tarifaires votées, chaque campagne de promotions devant être communiquée au SMPAT au plus tard 15 jours avant sa mise en œuvre

Sur les années 2023, 2024 et 2025, la fréquentation est la suivante :

Trafic total Dieppe-Newhaven	2023	2024	2025
Passagers avec chauffeurs fret	391 379	409 695	368 814
Véhicules Tourisme (avec vélos)	146 342	150 673	135 363
Véhicules Fret	29 417	26 781	25 743

Sur les années 2023, 2024 et 2025 les principales données financières sont les suivantes :

	ANNEE 2023			ANNEE 2024			ANNEE 2025		
	Prévisionnel	Réalisé	Var.	Prévisionnel	Réalisé	Var.	Prévisionnel	Réalisé *	Var.
Recettes nettes	30 319 615 €	36 626 782 €	6 307 167 €	31 732 824 €	39 577 705 €	7 844 881 €	32 029 279 €	40 287 197 €	8 257 918 €
Dépenses (maritimes-navires-structures)	47 120 522 €	46 255 363 €	-865 159 €	47 822 157 €	48 103 098 €	280 941 €	48 148 792 €	49 584 572 €	1 435 780 €
Résultat avant compensation pour le délégataire	-16 800 907 €	-9 628 581 €	7 172 326 €	-16 089 333 €	-8 525 393 €	7 563 940 €	-16 119 513 €	-9 297 375 €	6 822 138 €
Compensation (1)	9 890 730 €	10 424 990 €	534 260 €	10 395 084 €	10 961 158 €	566 074 €	10 881 487 €	11 223 964 €	342 477 €
Complément compensations soutes et raccordement électrique versées par le SMPAT	9 857 541 €	7 581 302 €	-2 276 239 €	9 644 881 €	7 178 624 €	-2 466 257 €	9 611 284 €	6 112 236 €	-3 499 048 €
Résultat après compensation et remboursement soutes et raccordement électrique pour le délégataire	2 947 364 €	8 377 711 €	5 430 347 €	3 950 632 €	9 614 389 €	5 663 757 €	4 373 258 €	8 038 825 €	3 665 567 €
Impôts et taxes	-1 341 711 €	-1 031 091 €		-1 467 090 €	-714 621 €		-1 477 397 €	-630 248 €	
Amortissements et provisions	-605 653 €	-785 550 €		-1 483 542 €	-1 905 940 €		-1 895 861 €	-2 746 562 €	
Reprises sur amortissements et provisions	0 €	53 797 €		0 €	30 252 €		0 €	127 313 €	
Participations	0 €	0 €		0 €	0 €		0 €	-28 957 €	
Résultat net	1 000 000 €	6 614 867 €	5 614 867 €	1 000 000 €	7 024 080 €	6 024 080 €	1 000 000 €	4 760 371 €	
Intéressement pour le SMPAT		2 836 151 €			3 143 060 €			1 505 186 €	
Bénéfice pour le délégataire	1 000 000 €	3 778 716 €	2 778 716 €	1 000 000 €	3 881 020 €	2 881 020 €	1 000 000 €	3 255 185 €	2 255 185 €

(*)Année 2025 - Réalisé provisoire (en attente validation rapport annuel) - Tableau financier version 2.1 du 11/08/2026

II. Les différents modes de gestion envisageables et les orientations privilégiées aujourd'hui sur l'avenir des navires

A. Les modes de gestion envisageables

Plusieurs modes de gestion sont a priori envisageables :

- La gestion directe en régie ;
- La gestion déléguée par le biais d'un marché public ou d'une DSP.

La gestion directe en régie (directe ou personnalisée), qui impliquerait que le SMPAT (ou un établissement public qu'il créerait) exploite lui-même la liaison et ses navires, ne paraît pas l'option la plus adaptée aux spécificités du service. En effet, l'exploitation de la ligne maritime requiert des compétences spécialisées (compétences techniques pour l'utilisation des navires mis à disposition, compétences et réseaux spécifiques pour assurer la commercialisation et la promotion de la ligne auprès des usagers, ...) ainsi que du personnel qualifié dont ne dispose pas le SMPAT. Même en cas de reprise du personnel dédié à la ligne, le SMPAT devrait procéder à des recrutements complémentaires pour acquérir toutes les compétences nécessaires et conclure tous les contrats indispensables à l'exploitation du service, dans le respect du Code de la commande publique. Or, il n'est pas envisagé aujourd'hui que le SMPAT se dote de tels moyens à court ou moyen terme. Ainsi, au regard de la spécificité du secteur maritime, il apparaît préférable de confier la gestion de la ligne maritime à un opérateur spécialisé dans ce domaine.

La gestion du service peut être déléguée à un tiers par le biais d'un marché public ou d'une concession (de type délégation de service public ou « DSP » en l'occurrence).

La concession se caractérise essentiellement par le fait que :

- La rémunération du cocontractant de l'administration est substantiellement assurée par les résultats de l'exploitation, alors qu'un marché public donne lieu au versement d'un prix par la personne publique titulaire ;
- Le cocontractant conserve le risque d'exploitation (technique, juridique, commercial, financier), alors que dans un marché public, il est à la charge de la personne publique ;
- Une marge de manœuvre et de responsabilité plus importante est laissée au gestionnaire du service en DSP.

Plus précisément, une DSP est un contrat de concession au sens de l'article L.1121-1 du Code de la Commande publique relatif aux contrats de concession, par lequel une autorité concédante confie la gestion d'un service public à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix.

La part de risque transférée au concessionnaire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le concessionnaire ne doit pas être purement théorique ou négligeable.

Le concessionnaire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts, liés à l'exploitation du service, qu'il a supportés.

Les éléments évoqués précédemment sont repris dans le tableau comparatif ci-dessous qui résume la distinction entre Marché public et DSP en fonction des modes de rémunération et de gestion du service.

Gérance	L'entreprise est rémunérée forfaitairement La personne publique est propriétaire des recettes La personne publique prend en charge les dépenses d'exploitation	Tous les risques industriels et commerciaux sont assumés par la personne publique	Marché Public
Régie intéressée	L'entreprise est rémunérée sur la base d'un minimum garanti, auquel s'ajoute un intéressement	Les risques sont partagés	DSP ou Marché public selon le niveau d'intéressement et de prise de risque
Risques et périls avec compensation tarifaire	Rémunération par les recettes Possibilité d'une subvention forfaitaire complémentaire L'entreprise prend en charge le risque commercial, l'entreprise assume les risques d'exploitation	Les risques techniques, commerciaux et financiers sont assumés par le délégataire	DSP

La gestion par le biais d'un marché public impliquerait le traitement préalable de problématiques juridiques, fiscales et financières relativement complexes (application du régime de la sous-traitance ou non, application de la TVA sur les flux financiers SMPAT/exploitant ou non, nature (publiques ou privées) des différents types de recettes perçues par l'exploitant, avec application ou non de la comptabilité publique et mise en place le cas échéant d'une régie de recettes, ...). En outre, dans le cadre d'un contrat de gérance (qui constitue un marché public), les risques commerciaux sont portés par la personne publique.

La DSP permet une plus grande souplesse dans la gestion du service et une plus grande autonomie et responsabilisation du délégataire par rapport au marché public. Le délégataire reste sous le contrôle du délégant mais assume tous les risques opérationnels et financiers liés à la gestion du service.

S'agissant de la régie intéressée, qui peut constituer une forme particulière de DSP, elle a déjà été essayée par le SMPAT en 2013 et a donné lieu à une procédure infructueuse. En outre, elle ne permet pas de responsabiliser pleinement le délégataire, qui ne portera pas le risque financier du service. Elle ne semble donc pas constituer le meilleur montage pour assurer la continuité du service.

Au regard des avantages et inconvénients des différents modes de gestion et des objectifs particuliers du SMPAT, la DSP de type concession aux risques et périls du délégataire apparaît comme la solution la plus adaptée à la situation. Il s'agit du mode de gestion actuel, qu'il est proposé de reconduire.

La gestion de la ligne maritime par le biais d'une DSP sous le contrôle du SMPAT devrait permettre de pérenniser et de développer le bon fonctionnement du service public.

Au vu de ces éléments, il est proposé de recourir à une gestion déléguée par le biais d'une DSP, dans les conditions des articles L. 1411-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales.

B. Le montage juridique sur la base des orientations techniques

Outre le mode de gestion, le SMPAT s'est interrogé sur le montage juridique du contrat à venir compte tenu des obligations réglementaires en matière environnementale.

En effet, le renouvellement du contrat intervient dans un contexte réglementaire européen (notamment Règlement **Fuel-UE Maritime**) imposant aux armateurs et aux autorités organisatrices un verdissement des navires :

- le **raccordement électrique à quai des navires au plus tard au 1^{er} janvier 2030** ;
- une **réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)** :
 - **-2 % jusqu'en 2029,**
 - **-6 % à partir de 2030 jusqu'à 2034.**

Ce qui pose alors la **question de leur adaptation technique et de la soutenabilité financière des investissements nécessaires.**

Afin d'éclairer sa décision, le SMPAT a sollicité des avis d'experts dans le domaine maritime et a engagé une phase de sourcing auprès d'opérateurs maritimes ferry et fret, et interrogé son conseil juridique sur le montage envisagé :

a) Expertise technique sur l'évolution des navires

Un AMO spécialisé dans la maintenance et le refit naval a analysé les possibilités techniques d'adaptation de la flotte existante :

- **Conversion des moteurs** : environ **12,5 M€ par navire, hors études de conception** ;
- **Remplacement des moteurs** : environ **16 M€ par navire, hors études de conception** ;

Ces deux solutions techniques présentent un coût d'investissement très élevé sans garantie de pérennité de la solution de motorisation à long terme au regard des normes environnementales.

- **Adaptation des moteurs à l'utilisation de biofuel, en complément du raccordement électrique à quai des navires afin de passer les seuils réglementaires.**

Le délégataire actuel a été associé à la réflexion afin d'estimer les **gains réels en émissions de GES** pour le dernier scénario. Il estime le coût des travaux, hors études, à 1 million par navire.

b) Expertise globale maritime et économique

Un second AMO, spécialisé dans le secteur maritime (architecture navale, exploitation, économie), a étudié tous les scénarii envisageables d'adaptation/renouvellement de la flotte – une trentaine au total :

- **refit écologique des navires actuels (entre 1million et 16,5 millions comme indiqué ci-avant) ;**
- **location ou achat de navires neufs, avec revente d'un ou des 2 navires actuels ;**
- **exploitation avec un ou deux navires, toute l'année ou seulement pendant la haute saison ;**
- **changement de modèle d'un ou des navires pour s'adapter à l'évolution de la fréquentation (transformation d'un RO/RO RO/PAX en ferry à passagers).**

Chaque scénario a été évalué en termes de **coûts, impacts sur l'exploitation, risques techniques et viabilité économique : entre 8,75 millions et 140 millions d'investissement sur 5 ans pour 2 navires.**

Constat partagé par les deux AMO :

À ce jour, aucune solution technologique ne peut être considérée comme pleinement mature et pérenne à long terme.

La filière maritime anticipe un besoin de **3 à 5 années supplémentaires** pour identifier une solution de référence stabilisée (énergie, motorisation, hybridation). Il apparaît prématuré dans ces conditions pour le SMPAT de se lancer dans un investissement lourd de type achat d'un navire neuf.

c) Sourcing des opérateurs maritimes ferry et fret

Un sourcing, basé sur les études du marché ferry et Ro/Ro transmanche, a été réalisé par l'AMO spécialisé précité. Cette étude conclut que les opérateurs susceptibles de répondre à la future consultation sont bien entendu les opérateurs ayant déjà candidaté lors des précédentes mises en concurrence. Mais d'autres opérateurs, notamment ceux aujourd'hui installés en mer Baltique ou en Méditerranée ou encore dans la Manche Nord, pourraient soumissionner. Pour cela, le SMPAT doit pouvoir mettre en avant les atouts de la ligne pour chacun des opérateurs tels que l'élargissement de leur périmètre géographique, le renforcement de leur présence dans la Manche avec un corridor complémentaire ou une alliance stratégique avec un autre opérateur déjà installé dans le secteur. Au regard de ces constats, l'étude recommande d'engager dès en amont un dialogue ciblé avec les opérateurs les plus crédibles afin de mettre en avant les synergies et la valeur que pourrait représenter la desserte pour chacun d'eux.

C'est pourquoi le SMPAT a invité plusieurs opérateurs à une présentation individuelle de la future délégation de service public entre le 24 août 2026 et le 04 septembre 2026. Cinq opérateurs ont répondu favorablement. Les informations communiquées sont globalement celles indiquées dans le présent rapport.

d) Analyse juridique et durée du futur contrat

Le SMPAT a également consulté son avocat afin de déterminer :

- les montages contractuels possibles ;
- la durée pertinente de la future DSP.

Un principe fondamental a été rappelé : **plus les investissements demandés au délégataire sont élevés, plus la durée du contrat doit être longue.**

Dans le contexte actuel, imposer de lourds investissements conduirait :

- à une DSP de longue durée,
- sur une technologie encore incertaine,
- avec un risque important pour la collectivité.

En conclusion, le SMPAT propose de retenir un schéma transitoire prudent et maîtrisé

Au regard de l'ensemble des analyses, il est proposé de **maintenir le schéma concessif actuel**, afin de :

- respecter les obligations européennes ;
- éviter un engagement prématuré sur une technologie non stabilisée ;
- préserver la capacité d'adaptation à moyen terme.

Le renouvellement de la DSP s'appuierait sur les bases suivantes :

- **Durée prévisionnelle de la DSP : de l'ordre 5 ans ;**
- **Mise à disposition des navires par le SMPAT au délégataire avec obligation de réaliser les travaux permettant d'atteindre les objectifs FUEL UE pour 2030 et anticiper ceux de 2035.**
- **Prise en charge par le SMPAT des travaux d'électrification des navires**, obligation certaine imposée par le règlement Fuel-UE ;
- **Compensation financière de service public**, garantissant l'équilibre économique du service.

Ce choix permet :

- d'assurer la **continuité du service public** ;
- de respecter les **contraintes environnementales européennes** ;
- de **limiter les risques financiers et contractuels** ;
- et de se laisser le temps nécessaire pour engager, à terme, une transition technologique pleinement sécurisée.

III. Principales caractéristiques du contrat de DSP envisagé

Consistance du service et caractéristiques des prestations que devra réaliser le délégataire :

On constate aujourd'hui qu'environ 10% des traversées réalisées ont un taux de remplissage en mètre linéaire inférieur au tiers de la capacité du navire. Au regard des coûts d'exploitation d'une traversée, il apparaît raisonnable de réfléchir à une optimisation du schéma d'exploitation sur l'ensemble de l'année afin d'améliorer le bilan financier de la ligne, tout en maintenant les obligations de service public relatives à la continuité annuelle de la desserte.

Le service de base demandé sera composé de 1690 traversées par an, avec a minima une basse saison pendant laquelle un seul navire sera en exploitation, une moyenne et une haute saison avec l'usage des 2 navires.

Il sera demandé, en outre, aux candidats de présenter *a minima* une variante portant sur un schéma d'exploitation optimisé. Chaque variante proposée devra démontrer le respect des obligations de service public et la contribution à la pérennité de l'exploitation dans le respect des objectifs de transition énergétique et de maîtrise des coûts d'exploitation.

Les obligations de service public en matière de schéma d'exploitation portent entre autres sur :

- le maintien de la qualité de service,

- la prise en compte de la spécificité de la ligne par l'accueil des usagers piétons et cyclistes toute l'année et à chaque traversée,
- une régularité des dessertes et la garantie d'une rotation minimum par jour et chaque jour de l'année,
- une fréquence et un nombre des rotations adaptés à chaque période de fréquentation. Sur la base de la moyenne des trois dernières années, les candidats devront identifier les différentes périodes de fréquentation qui seront beaucoup plus affinées que les trois saisons de l'offre de base.

Par ailleurs, le contrat permettra le sous-affrètement d'un des navires sous réserve que cela reste un service strictement annexe et que le navire puisse être réaffecté à la ligne Dieppe-Newhaven dans un délai de 48 heures, en cas de besoin. Le coût de l'affrètement sera déterminé par l'opérateur et apportera des recettes annexes à la DSP.

Le délégataire devra également en tout état de cause :

- Assurer la promotion et la commercialisation du service ;
- Assurer l'exploitation des deux navires confiés par le pouvoir adjudicateur (armement, entretien, modernisation) ;
- Réaliser les arrêts techniques annuels des navires ;
- Réaliser le cas échéant des arrêts techniques non programmés ;
- Réaliser une **étude de conception des travaux d'électrification des navires pour permettre un raccordement au 1^{er} janvier 2030 et un projet technique complémentaire** à l'électrification permettant d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de GES (biofuel, électro-carburant ...) ;
- Gérer l'ensemble des relations avec les usagers (incluant la perception des recettes du service auprès de ceux-ci) ;
- Mettre en œuvre les dispositions nécessaires pour atteindre les objectifs de qualité, de performance et de bonne gestion du service qui seront définis dans le contrat ;
- Proposer les prestations commerciales à destination des usagers (cafétéria, jeux, bar, duty free..) à bord des navires ;
- Veiller à développer une stratégie commerciale spécifique à destination des usagers piétons et cyclistes, notamment en lien avec le l'Avenue verte London-Paris ;
- Assurer les prestations commerciales au sein des deux terminaux (Dieppe et Newhaven) ;
- Exploiter et développer la marque Transmanche Ferries ;
- Élaborer et conduire des stratégies marketing de la ligne visant à assurer le remplissage optimum des navires sur la ligne Dieppe-Newhaven ;
- Assurer la communication sur la ligne en intégrant le développement territorial ;
- Élaborer la politique tarifaire du service qui sera soumise au SMPAT pour accord ;
- Gérer le call center installé sur le terminal de Dieppe ;
- Assurer les opérations accessoires et indispensables à l'exploitation des navires et notamment dans les terminaux de Dieppe et Newhaven afin de permettre l'accostage et le lamanage des deux navires ainsi que les opérations d'embarquement/débarquement ;
- Assurer les opérations de manutention liées aux opérations commerciales (tugs...) ;
- Assurer la gestion nautique des navires (pilotes, etc...) ;
- S'engager à tenir un ou plusieurs points de contrôle des véhicules à l'embarquement et au débarquement en fonction des réservations de véhicules ;
- Veiller au respect de la réglementation applicable en matière de contrôle des passagers et de contrôle de fret et permettre aux autorités compétentes d'effectuer leurs contrôles respectifs ;
- Conclure l'ensemble des contrats nécessaires à l'exploitation en complément des contrats en cours repris du précédent exploitant ;

- Obtenir l'ensemble des autorisations administratives indispensables à l'exécution du contrat telles que les autorisations de navigation attachées à l'exploitant des navires ainsi que leur renouvellement éventuel ;
- S'engager dans une logique de développement de la ligne, tant en termes de promotion, de service que de résultats financiers.

Le délégataire devra assurer le service public confié dans le respect des principes de continuité, d'égalité de traitement des usagers et de mutabilité du service.

Le délégataire s'engagera à affecter à la gestion du service public les personnels nécessaires pour assurer la bonne utilisation des biens mis à disposition dans le cadre du contrat, conformément à la vocation assignée à la liaison maritime et dans le souci de garantir la satisfaction et la sécurité des usagers.

Il devra veiller à ne rien entreprendre ou laisser faire qui puisse avoir pour conséquence d'entraîner la dépréciation, la diminution de l'activité ou la cessation de l'exploitation, même provisoire, du service public confié.

Il devra également faire son affaire de l'ensemble des risques et litiges directement ou indirectement liés à l'exploitation, l'entretien, ou la maintenance des navires et à la commercialisation du service public ainsi que de toutes leurs conséquences.

Moyens mis à disposition par le SMPAT :

Le SMPAT mettra à la disposition du délégataire les deux navires équipés dont il est propriétaire (le Côte d'Albâtre et le Seven Sisters).

Pendant la durée du contrat, les navires seront sous la responsabilité du délégataire (location coque-nue) en conformité avec la réglementation du pavillon français. A ce titre, il lui appartiendra de maintenir les navires dans un bon état de fonctionnement avec un programme pluriannuel de révision et de maintenance détaillé par bateau.

Les opérations de réparation des navires, matériels et équipements mis à disposition du délégataire, seront exécutées par ce dernier et sous sa responsabilité. Les dépenses correspondantes seront à sa charge y compris les travaux de renouvellement de matériel.

Les contrats en cours nécessaires à la continuité du service seront transférés au délégataire.

La marque Transmanche et le Logo associé seront mis à disposition du délégataire (contrat de licence), qui devra les utiliser dans le cadre de l'exécution du service.

Le personnel dédié à la ligne (personnel DFDS Seaways aujourd'hui) sera également transféré au délégataire, dans le respect du droit applicable (Code du travail).

Le Délégataire met en permanence à disposition sur les différents sites nécessaires au fonctionnement du Service (Navires, quais, gares maritimes) tout le personnel nécessaire et indispensable, mais uniquement le personnel nécessaire, au parfait fonctionnement du Service, en nombre, qualité et qualification suffisants afin de répondre aux obligations à sa charge ainsi qu'aux dispositions législatives, réglementaires ou conventionnelles applicables.

Le Délégataire dispose de la possibilité de mutualiser le personnel dédié à d'autres lignes dont il a la charge en l'affectant en tout ou partie à la liaison maritime entre Dieppe et Newhaven. En ce cas seule la quote-part des agents dédiés à la ligne sera intégrée dans les charges du compte de résultat.

L'équilibre économique du contrat s'établira comme suit :

Le délégataire tirera ses revenus sur le résultat d'exploitation du service. Il payera les charges d'exploitation (dépenses maritimes, running costs...), encaissera les redevances versées par les usagers et clients (fret, passagers, services commerciaux à bord des navires, ...), en conformité avec la grille tarifaire approuvée par le SMPAT.

Vu la volatilité des prix, le poste « soutes » incombera intégralement au délégant dans des limites de consommations qui seront fixées au contrat. En ce qui concerne la fourniture d'électricité, les dépenses du branchement à quai seront assumées par le délégataire afin de l'inciter à négocier au plus juste le contrat de fourniture d'électricité. Le « bunker adjustment factor » ("BAF") facturé aux clients fret par le Délégataire sera déduite en totalité du montant versé par le SMPAT au titre de la consommation des soutes.

Le délégataire aura en charge la gestion des achats de quotas d'émission de GES selon le système de quotas d'émission de gaz à effet de serre applicable au transport maritime (obligations ETS).

Le délégataire pourra percevoir une compensation de service public au regard des obligations de service public fixées par le SMPAT et de l'équilibre économique général de la ligne.

En cas de compensation de service public demandée, le délégataire fixera au moment de la négociation et sur la base des résultats prévisionnels un plafond annuel sur la durée du contrat. Celui-ci sera indexé sur la base de différents indices.

Un mécanisme de contrôle de surcompensation sera intégré dans le contrat, basée sur le résultat et/ou l'EBE et/ou le chiffre d'affaires de la ligne (clause de « retour à meilleure fortune »).

Pour permettre une parfaite transparence et identifier ainsi les comptes de la délégation, le Délégataire met en œuvre un dispositif d'individualisation des comptes de la Délégation, pouvant notamment prendre la forme d'une comptabilité distincte, d'un établissement dédié ou de toute autre structuration juridico-comptable appropriée garantissant la traçabilité et la transparence des flux financiers afférents au Service

Concernant la répartition des charges, le délégataire assumera toutes les contraintes de gestion, d'exploitation et de commercialisation de la ligne exception faite du paiement des soutes et des travaux résultant de mises aux normes des navires au titre des obligations de branchement à quai (qui seront à la charge du SMPAT).

La Valeur Nette Comptable (VNC) éventuelle des investissements réalisés par le délégataire sur les biens mis à disposition par le SMPAT (biens de retour), avec l'accord de ce dernier, sera reprise par le SMPAT en fin de contrat.

Le prix passagers sera encadré avec une possibilité de Yield Management (tarifs variables) ouverte pour le délégataire, sous contrôle du SMPAT.

Le contrat prévoira des pénalités pour chaque élément du contrat sur lequel s'engage le délégataire.

Durée du contrat envisagé :

La DSP sera conclue pour une durée prévisionnelle de l'ordre de 5 ans. La durée sera affirmée ultérieurement en fonction de certains choix techniques (renouvellement des certifications des

navires, programme de modernisation des navires notamment) et financiers (perspectives économiques et offres des candidats le cas échéant).

Planning envisagé de la consultation :

- Publication de l'avis d'appel à la concurrence : septembre 2026
- Réception des candidatures : début novembre 2026
- Analyse des candidatures : novembre 2026
- Avis de la CDSP : fin novembre 2026
- Envoi du cahier des charges aux candidats retenus : début décembre 2026
- Réception des offres : fin février 2027
- Analyse des offres : mars 2027
- Avis de la CDSP sur les offres reçues : avril 2027
- Phase de négociation : avril – août 2027
- Proposition du Président du SMPAT suite à l'analyse des offres : début septembre 2027
- Délibération du comité syndical : mi-septembre 2027
- Signature du contrat : fin septembre 2027

Le détail des prestations et l'ensemble des obligations du délégataire feront l'objet d'une description précise lors de l'établissement du dossier de consultation des entreprises (DCE) qui sera transmis aux candidats retenus pour qu'ils puissent établir leur offre, à la suite de la publicité nationale et européenne qui sera lancée par le SMPAT.

Au regard de l'ensemble de ces éléments, il est demandé au comité syndical

- De prendre acte de l'avis favorable sans réserve de la CCSPL du 7 septembre 2026 sur la DSP envisagée ;
- De valider les caractéristiques précitées de la DSP envisagée, rappelées dans le présent rapport, qui seront reprises dans le contrat de DSP ;
- D'autoriser le lancement de la procédure de mise en concurrence de la DSP selon les caractéristiques précitées, dans le respect de la procédure prévue au Code général des collectivités territoriales et au Code de la commande publique ;
- D'autoriser le Président à signer les actes afférents à l'exécution de ces décisions.

Le Président du Syndicat Mixte
de Promotion de l'Activité Transmanche,
Alain BAZILLE