



Rapport D'Orientation Budgétaire 2022

Port de la Capte



*Service des Ports d'Hyères
LA CAPTE*

SOMMAIRE

Préambule	page 3
1. Contexte	page 4
1.1 Rétrospective 2017 – 2021	page 5
1.2 Evolution des épargnes	page 5
1.3 Politique des ressources humaines	page 6
1.4 Une dette maîtrisée	page 6
2. Les orientations budgétaires	page 8
2.1 Des recettes d'exploitation constantes	page 8
2.2 Ajustement des dépenses d'exploitation	page 9
2.3 Autofinancement	page 9
2.4 L'investissement pour 2022	page 10
3. Conclusion	page 12
4. Annexes	page 13
Autorisation de programme – Digue	
Tableau de synthèse du projet de budget primitif	

PREAMBULE

Cadre juridique

Le Débat d'Orientation Budgétaire (DOB) est un exercice réglementaire imposé par l'article L.2312-1 du code général des collectivités territoriales. Il doit avoir lieu dans les deux mois précédant l'examen du budget primitif. Sans aucun caractère décisionnel, c'est une étape essentielle de la vie démocratique d'une ville.

Il permet à l'assemblée délibérante de discuter des orientations budgétaires qui préfigureront les priorités déclinées dans le projet de budget primitif et d'être informée sur l'évolution de la situation financière de la collectivité.

Le rapport d'orientation budgétaire doit comprendre des informations sur l'analyse rétrospective, prospective, sur les principaux investissements et sur le niveau de la dette et son évolution.

Pour les communes de plus de 10 000 habitants, le rapport comporte, au titre de l'exercice en cours, ou, le cas échéant, du dernier exercice connu, les informations relatives à la masse salariale ainsi que la structure et l'évolution des effectifs, à l'évolution des dépenses de personnel comportant des éléments sur les composantes de la rémunération ainsi qu'à la durée effective du temps de travail.

Un exemplaire du rapport d'orientation budgétaire doit être adressé au représentant de l'Etat, à la Métropole et être publié.

1. Contexte : Assurer la continuité sans obérer le budget avec le décalage des travaux de la digue Nord

L'année 2021 s'est caractérisée par le démarrage puis la suspension de la période de préparation du chantier de modification de la digue nord du port, en raison de l'absence d'autorisation ministérielle au titre du site classé. Une demande a été réalisée en urgence au mois de décembre 2021 mais n'a pas reçu, à ce jour, d'avis du ministère. Il en résulte une impossibilité de réaliser les travaux durant l'hiver 2022 et un report de ceux-ci au mois d'octobre 2022 (soumis à l'obtention de l'autorisation au titre du site classé).

Financièrement, cette opération a été décomposée en crédits de paiement afin d'affecter le financement par l'emprunt à hauteur des paiements de l'année. C'est ainsi, que l'emprunt affecté à cette opération de 1,6 M€ au budget primitif 2021, a été ramené à 150 K€ pour le financement de l'avance forfaitaire.

Au-delà de cette problématique de travaux, la projection budgétaire est un exercice particulier dans le contexte difficile de l'enchaînement des restrictions liées aux conditions sanitaires et de l'imprévisibilité de l'action des usagers, clients portuaires et plaisanciers.

Les niveaux de recettes sont sensiblement équivalents aux années antérieures à la crise sanitaire, à la différence des autres ports, et n'affectent pas le budget du port de la Capte.

La projection annuelle budgétaire et la mise en place d'une Prospective Prévisionnelle d'Investissement (PPI) sont proposées pour l'année 2022.

Un ajustement de ces projections sera probablement nécessaire dans le courant de l'année en fonction de la réalité de l'exécution budgétaire 2022.

Des Lignes thématiques stratégiques sont proposées et sont déclinées en sous partie détaillée ci-après cf .2.4 et alimenteront la PPI qui sera mise en place en 2022.

Les priorités d'investissement 2022 seront :

- L'amélioration de la sécurité portuaire : Maintien des infrastructures
- La gestion du plan d'eau
- La modernisation des services

Les priorités d'exploitation 2022 seront :

- Le maintien de la stabilité des tarifs
- Le maintien de la stabilité de la masse salariale.
- Inscription des opérations de dragage en exploitation

C'est donc dans ce contexte que les orientations budgétaires 2021 se définissent, faisant l'objet d'une juste mesure pour mener à bien nos missions et la réalisation des projets d'équipement attendus par nos usagers.

1.1 Rétrospective 2017 - 2021

L'exécution des budgets en section d'exploitation des cinq dernières années se présente selon la synthèse ci-dessous. L'excédent annuel est d'environ 36 K€.

Chapitres	Comptes administratifs - En K€				
	2017	2018	2019	2020	Provisoire 2021
Atténuations de charges		3			
Produit des services, du domaine & ventes	260	267	262	261	264
Autres produits de gestion courante	0	0	0	0	0
Produits exceptionnels	2			3	1
Opérations d'ordre	2	2	2		3
s/total des recettes	263	272	264	264	268
Variation en %	-9%	3%	-3%	0%	2%
Résultat reporté	89	108	48	83	99
Total des recettes	352	379	312	347	367

Charges à caractère général	79	74	63	69	64
Charges de personnel	37	39	36	34	39
Charges financières	15	13	11	10	8
Charges exceptionnelles	2	2	2	2	2
Impôts sur les bénéfices	18	11	3	3	8
Opérations d'ordre	93	100	114	108	112
Total des dépenses - en K€	245	239	229	225	233
Variation en %	20%	-3%	-4%	-2%	3%

Le produit des services, essentiellement constitué des redevances d'amarrage, représente l'intégralité des recettes courantes. Ce produit reste relativement stable sur la période 2017-2021.

S'agissant des charges, elles diminuent depuis 2017 passant de 245 K€ à 233 K€ en 2021. Cette tendance s'explique principalement par la baisse des frais de transport des sédiments liés aux dragages de la passe.

1.2 Evolution des épargnes

L'épargne brute correspond au solde des opérations réelles de la section d'exploitation, y compris les intérêts de la dette et elle constitue la ressource interne dont dispose la collectivité pour financer à la fois le remboursement en capital de la dette [équilibre réel] et son équipement au travers de l'épargne nette. C'est un indicateur qui permet de mesurer la bonne santé financière de la section d'exploitation et de connaître la capacité à investir.

Ces dernières années, notre équipe a décidé d'agir modérément sur les tarifs. Cette décision implique d'effectuer des choix de gestion permettant de garder de bons niveaux d'épargnes.

	CA 2017	CA 2018	CA 2019	CA 2020	CA 2021
Recettes réelles d'exploitation	262	270	262	264	265
Dépenses réelles d'exploitation	152	139	115	117	121
Epargne brute	110	131	147	147	144
Remb. En capital de la dette	62	63	64	65	78
Epargne nette	47	68	83	82	66
Taux d'épargne brute	41,99%	48,57%	56,20%	55,58%	54,50%
Capital restant dû au 31/12	448	385	321	256	340
Capacité de désendettement	4,08	2,93	2,17	1,74	2,35

Sur cette période, le taux d'épargne brute varie entre 42 % et 56 %. Ces bons niveaux permettent de ne recourir à l'emprunt que de manière très modérée puisque le dernier emprunt souscrit date de 2015. La capacité de désendettement est passée 4,08 en 2017 à 2,35 en 2021.

Rappelons que la capacité de désendettement correspond à la vitesse en nombre d'années, à laquelle la collectivité rembourse l'intégralité de son stock de dette via le volume de son épargne brute. Il s'agit donc du rapport entre l'épargne brute (hors résultat reporté) et le capital restant dû au 31 décembre de l'année.

1.3 La politique des ressources humaines

Depuis 2016, un effort particulier a été réalisé sur la gestion du personnel ce qui a permis une réduction de pratiquement 50 % de la masse salariale.

Le personnel affecté à la gestion des ports est composé d'agents permanents et de saisonniers.

Le passage aux 37 heures à compter du 1er janvier 2022 ne génère aucune modification budgétaire et permettra d'améliorer la continuité du service public.

½ équivalent temps plein de catégorie C est affecté à l'année au port de La Capte complété par 1 mois saisonnier.

Le personnel administratif et technique de la ville et du port Saint-Pierre impacte le budget de ce port annexe au travers d'une refacturation qui représentait 17 K€ en 2021.

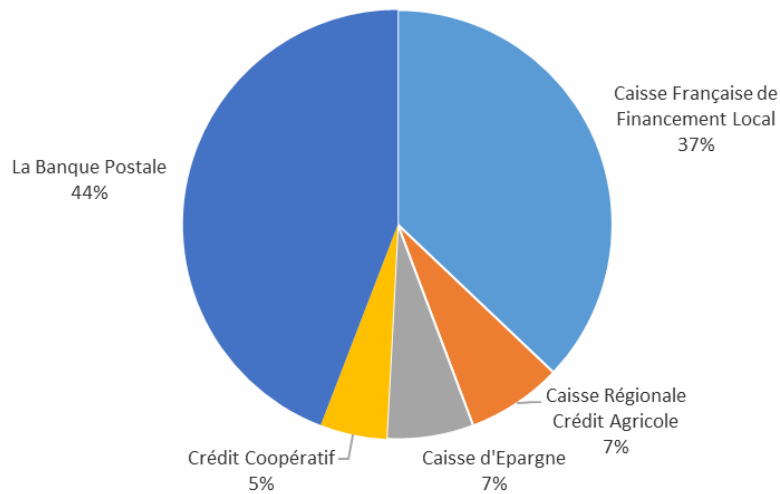
Les charges de personnel représentent en moyenne 29% des dépenses réelles d'exploitation.

1.4 Une dette maîtrisée

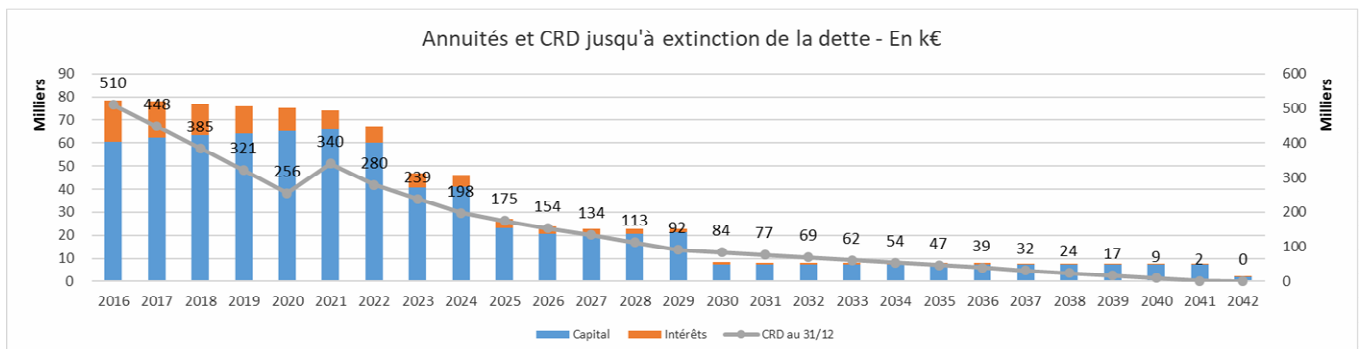
Au 31 décembre 2021 le Capital Restant Dû (CRD) s'élevait à 340 K€ compte tenu du dernier emprunt souscrit en 2021 de 150 K€ pour le financement des travaux de modification de la digue (La Banque Postale au taux fixe de 0,83% sur 20 ans).

Le CRD se répartit entre cinq partenaires financiers.

Répartition du CRD au 31/12/2021



A titre indicatif, le graphe ci-dessous indique le niveau des annuités et du capital restant dû jusqu'à extinction de la dette.



Ce graphique montre une chute importante de l'annuité en 2023 correspondant à deux fins de contrats. En 2024, ce sont trois autres contrats qui arriveront à échéance.

Sur les huit contrats de prêt que compte ce budget, 6 sont à taux fixe soit 91 % du capital restant dû. Le taux moyen de la dette est de 2,43 %.

La charte de bonne conduite classe les emprunts selon les risques qu'ils font porter sur les collectivités locales. Ainsi, 95 % de la dette sont classifiés A1 « risque faible » (taux fixe et variable simple ; indices zone euro). Les 5% restant sont classifiés C1 (option d'échange ; indices zone euro).

2. Les orientations budgétaires

En termes de ressources, les hypothèses de travail qui ont conduit à ce projet de budget sont la stabilité des tarifs, pas de places d'amarrage supplémentaires, ni de pertes. Les produits de services de l'exercice restent donc relativement stables.

Au niveau des dépenses, 2022 sera marqué par l'affectation en section d'exploitation de l'intégralité du dragage de la passe.

Dans ces conditions, les recettes d'exploitation sont estimées à 398 K€ et les dépenses à 291 K€ comme vous le montre la synthèse par chapitre ci-dessous.

Chapitres	Crédits 2021 = BP + DM	CA provisoire 2021	Projection 2022	V°BP 2022/ Crédits 2021	V° BP 2022/CA 2021
Résultat reporté	99	99	135	36%	36%
Produit des services, du domaine & ventes	261	264	262	0%	-1%
Autres produits de gestion courante	0	0	0	0%	26315%
Produits exceptionnels	0	1	0		-100%
Opérations d'ordre	2	3	2	-14%	
Total des recettes - en K€	362	367	398	10%	8%
Charges à caractère général	77	64	103	34%	60%
Charges de personnel	39	39	40	3%	3%
Atténuation de produits			1		
Autres charges de gestion courante	0	0	0	0%	40891%
Charges financières	10	10	7	-30%	-24%
Charges exceptionnelles	2	2	1	-38%	-28%
Impôts sur les bénéfices	11	3	20	88%	549%
Opérations d'ordre	112	112	118	6%	6%
Total des dépenses - en K€	252	230	291	16%	27%
Solde de l'exercice	111		107		

2.1 Des recettes d'exploitation constantes

L'évaluation des recettes d'exploitation s'effectue à partir des réalisations des années antérieures corrigées d'évènements pouvant affecter à la hausse ou à la baisse le produit.

Les travaux relatifs à la modification de la digue n'étant pas démarrés, le produit de 2022 sera donc reconduit soit une somme de 259 K€ dont 67 % proviennent des postes passagers.

	2017	2018	2019	2020	2021	Projection 2022
Abonnés	87 243	86 685	86 582	85 027	85 147	85 000
Passagers	171 615	179 002	174 090	174 081	176 165	174 000
TOTAL	258 858	265 687	260 672	259 108	261 312	259 000
Evolution	0,99%	2,64%	-1,89%	-0,60%	0,85%	-0,88%

Le produit relatif à la liste d'attente est inscrit pour une somme de 3 K€ et le résultat reporté sera de 135 K€.

2.2 Ajustement des dépenses d'exploitation

La qualité d'accueil et du service doivent être maintenue à un haut niveau d'exigence ce qui nous contraints d'une manière générale, à poursuivre nos efforts en matière de gestion : optimisation des coûts des prestations, modification d'organisations, maîtrise de la masse salariale.

Les dépenses réelles d'exploitation sont estimées à 172 K€. Elles sont complétées des dotations aux amortissements à hauteur de 118 K€.

- Les charges générales

Ces charges représentent 60 % des dépenses réelles d'exploitation avec une enveloppe de 103 K€ dont les plus importantes sont le dragage du port estimé à 43 K€ et les charges fiscales, hors impôt sur les bénéfices, pour 37 K€.

Les autres charges sont des dépenses courantes d'entretien, téléphonie, fluides...

- Les charges de personnel

L'inscription au budget primitif 2022 devrait représenter 40 K€ qui représentent 23% des dépenses réelles d'exploitation. Cette prévision tient compte de la rémunération du ½ équivalent temps plein et de l'emploi saisonnier (23 K€) ainsi que de la refacturation du personnel administratif et technique de la ville et du port Saint-Pierre (17 K€).

- Les charges financières

Le budget prévoit 7 K€ d'intérêts échus ou à échoir soit 4% des dépenses réelles d'exploitation.

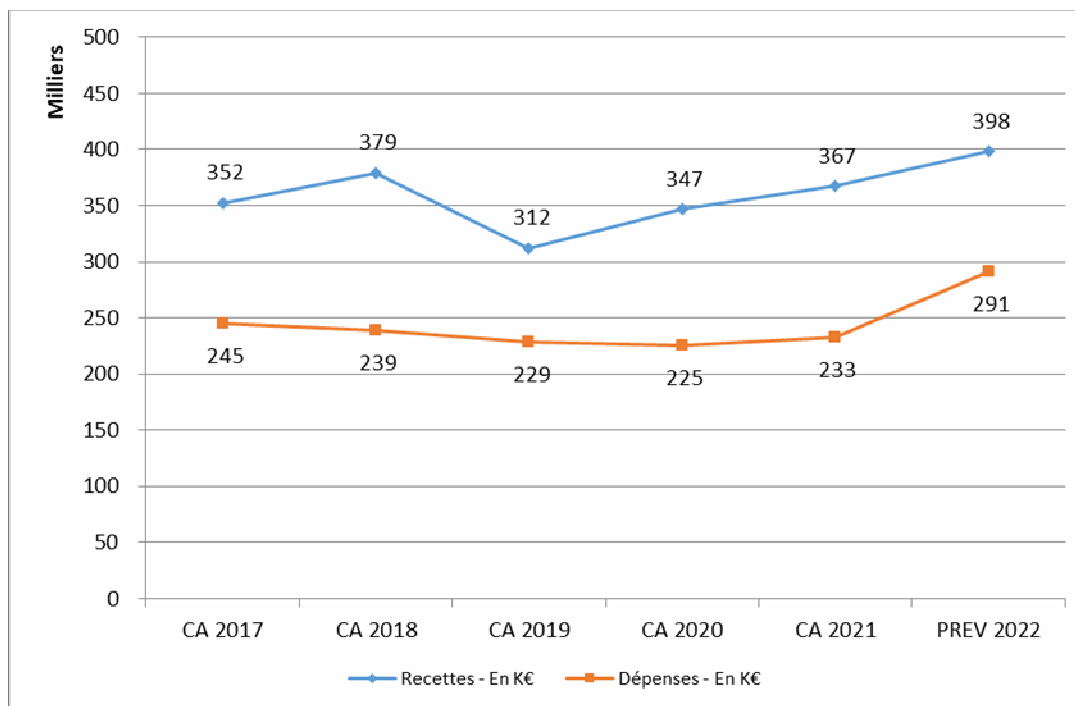
- Les autres charges

Les autres charges inclus notamment l'enveloppe affectée à l'impôt sur les bénéfices calculés à 20 K€. Le montant réel ne sera connu qu'après l'élaboration de la liasse fiscale par l'expert-comptable.

2.3 Autofinancement

Les réalisations des années passées servent de socle à la construction du budget à venir. En fonction du contexte des ajustements sont opérés.

Ainsi, l'évolution des dépenses et des recettes se présente synthétiquement de la manière suivante :



Le virement de la section d'exploitation vers la section d'investissement se calcule à 107 K€ compte tenu de la prise en charge de la totalité du dragage en exploitation.

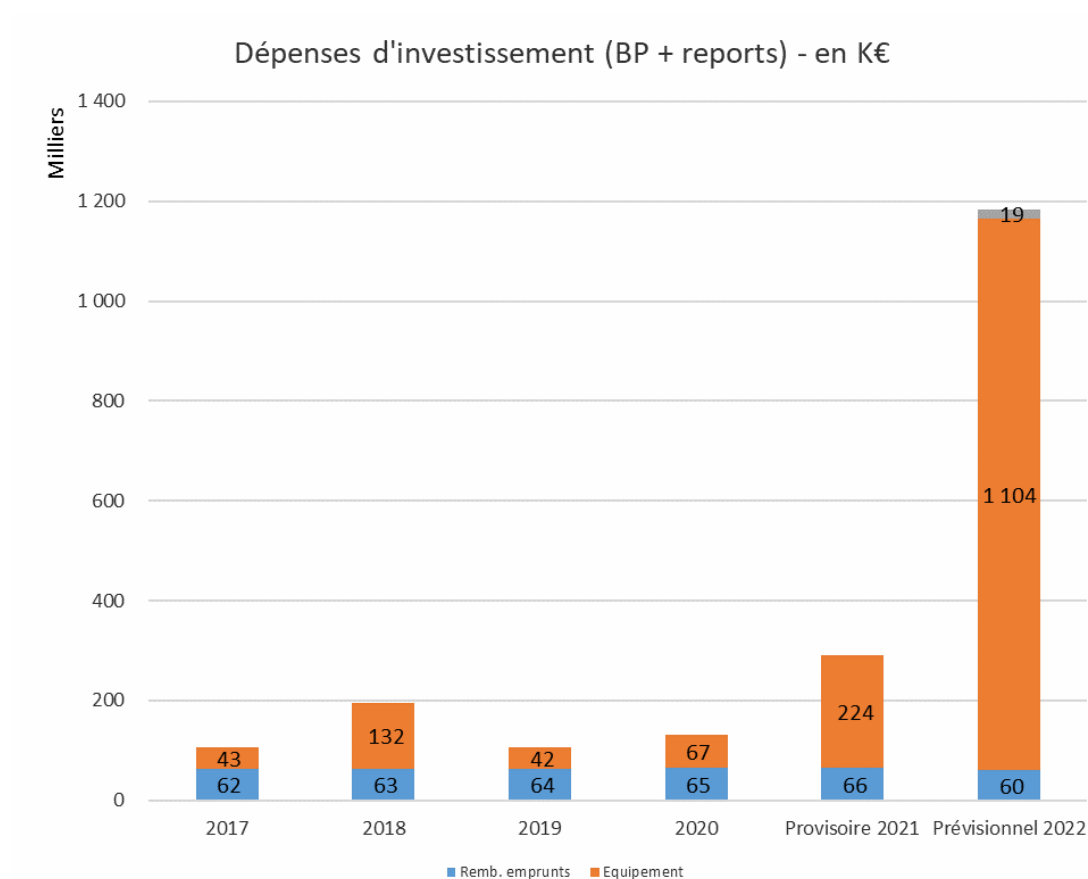
L'autofinancement, qui regroupe le virement à la section d'investissement et les dotations aux amortissements, se calcule à 225 K€ contre 223 K€ au budget 2021.

2.4 L'investissement pour 2022

Le remboursement de la dette s'élève à la somme de 60 K€ en 2022 contre 66 K€ en 2021.

La somme de 1,1 M€ sera portée au budget primitif au titre de l'équipement, complétée des reports de la gestion 2021 qui s'élèvent à 19 K€. Cette inscription concerne majoritairement les travaux de modification de la digue conformément à la délibération votée en séance du mois de décembre 2021.

Un emprunt de 927 K€ sera nécessaire pour financer cette opération à condition que les travaux soient réalisés.



L'équipement sera consacré principalement à :

- L'amélioration de la sécurité portuaire : Maintien des infrastructures
- La gestion du plan d'eau
- La modernisation des services

Thème	Equipement	Montant prévisionnel
Amélioration de la sécurité portuaire		1 020 000
	Reconstruction de la digue Nord (crédits de paiement 2022)	
	Mise en place de protection cathodiques sur les infrastructures métalliques	
Gestion du plan d'eau		82 500
	Remplacement des mouillages selon schéma directeur	
Modernisation des services		1 600
	Remplacement du photocopieur	
Autres		200
	TOTAL GENERAL	1 104 300

3. Conclusion

Le budget 2022 permet d'assurer la continuité du service en maintenant les infrastructures portuaires sans déséquilibre dans un contexte sanitaire, règlementaire et juridique particulièrement contraint.

La Prospective Prévisionnelle d'investissement pluriannuels (PPI) qui sera proposée en 2022, pour prendre en compte l'ensemble des besoins des usagers du port de la Capte sera ambitieuse afin de tenir compte des demande de la DREAL relative à l'existence du site classé et permettre la réalisation des travaux de la digue nord.

4. Annexes

ETAT DE L'AUTORISATION DE PROGRAMME

N° ou intitulé de l' AP	Montant des AP			Montant des CP				
	Pour mémoire AP votée y compris ajustement	Révision de l'exercice 2021	Total cumulé (toutes les délibérations y compris pour 2021)	Crédits de paiement antérieurs (réalisations cumulées au 1/1/2021) (1)	Crédits de paiement ouverts au titre de l'exercice 2021 (2)	Crédits de paiement réalisés durant l'exercice 2021 (1)	Crédits de paiement ouverts au titre de l'exercice 2022 (2)	Restes à financer (exercices au-delà de 2022)
Modification de l'ouvrage de protection la Capte	0,00	1 964 000,00	1 964 000,00	0,00	174 000,00	0,00	1 014 000,00	776 000,00

TABLEAU DE SYNTHESE DU PROJET DE BUDGET PRIMITIF 2022

SECTION D'EXPLOITATION					
	Crédits 2021 : BP + DM	Projet 2022		Crédits 2021 : BP + DM	Projet 2022
TOTAL DES DEPENSES	363 505	398 129	TOTAL DES RECETTES	363 505	398 129
011 - CHARGES A CARACTERE GENERAL	76 598	102 965	002 - RESULTAT REPORTE	98 975	134 569
012 - CHARGES DE PERSONNEL	39 102	40 110	013 - ATTENUATION DE CHARGES		
014 - ATTENUATION DE PRODUITS		500	70 - PRODUIT DU DOMAINE ET DES SERVICES	260 900	261 600
65 - AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTES	455	455	75 - AUTRES PRODUITS DE GESTION COURANTE	280	280
66 - CHARGES FINANCIERES	10 356	7 300	77 - PRODUITS EXCEPTIONNELS		
67 - CHARGES EXCEPTIONNELLES	2 160	1 348	78 - REPRISE SUR PROVISIONS		
68 - PROVISIONS					
69 - IMPOT SUR LES BENEFICES	10 700	20 100			
AUTOFINANCEMENT	224 134	225 351			
042 - OPERATIONS D'ORDRE DE SECTION A SECTION	112 210	118 400	042 - OPERATIONS D'ORDRE DE SECTION A SECTION	3 350	1 680
023 - VIREMENT A LA SECTION D'INVESTISSEMENT	111 924	106 951			
SECTION D'INVESTISSEMENT					
TOTAL DES DEPENSES	2 014 885	1 415 274	TOTAL DES RECETTES	2 014 885	1 415 274
040 - OPERATIONS D'ORDRE SE SECTION A SECTION	3 350	1 680	AUTOFINANCEMENT	224 134	225 351
041 - OPERATIONS PATRIMONIALES	149 200	230 465	042 - OPERATIONS D'ORDRE DE SECTION A SECTION	112 210	118 400
001 - RESULTAT ANTERIEUR REPORTE			023 - VIREMENT DE LA SECTION D'EXPLOITATION	111 924	106 951
16 - REMBOURSEMENT EN CAPITAL	78 000	60 200	041 - OPERATIONS PATRIMONIALES	149 200	230 465
EQUIPEMENT	1 784 335	1 104 300	001 - RESULTAT ANTERIEUR REPORTE	12 402	4 208
20 - IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	42 950	64 000	1068 - AFFECTATION DU RESULTAT	22 633	28 601
21 - IMMOBILISATIONS CORPORELLES	77 385	90 300	16 - EMPRUNTS NOUVEAUX	1 606 516	926 650
23 - IMMOBILISATIONS EN COURS	1 664 000	950 000			
RESTES A REALISER		18 629	RESTES A REALISER		