



# Rapport D'Orientation Budgétaire 2023

## Port Auguier

## SOMMAIRE

<b>Préambule</b>	page 3
<b>1. Contexte</b>	page 4
1.1 Rétrospective 2018 – 2022	page 4
1.2 Evolution des épargnes	page 5
1.3 Politique des ressources humaines	page 5
1.4 Structure de la dette	page 7
<b>2. Les orientations budgétaires</b>	page 8
2.1 Les dépenses d'exploitation	page 9
2.2 Les recettes d'exploitation	page 10
2.4 Les projets pour 2023	page 11
<b>3. Tableau de synthèse du projet de budget primitif 2023</b>	page 11

## PREAMBULE

### Cadre juridique

Le débat d'orientation budgétaire est un exercice imposé par l'article L.2312-1 du Code Général des Collectivités Territoriales, modifié par l'article 107 de la Loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République, dite Loi NOTRe.

Il doit avoir lieu dans un délai de deux mois maximum précédant l'examen du budget primitif avec présentation d'un rapport sur les orientations budgétaires.

Sans caractère décisionnel, il est, néanmoins, une étape impérative avant l'adoption du budget primitif.

Le Conseil Municipal doit en prendre acte par une délibération spécifique faisant l'objet d'un vote. Par son vote, l'assemblée délibérante prend acte de la tenue du débat et de l'existence du rapport sur la base duquel se tient le Débat d'Orientation Budgétaire.

Le Décret n°2016-841 du 24 juin 2016 précise le contenu ainsi que les modalités de publication et de transmission du rapport sur lequel s'appuie le Débat d'Orientation Budgétaire.

La Loi de Programmation des Finances Publiques (L.P.F.P.) pour les années 2018 à 2022 ajoute de nouvelles informations qui devront être contenues dans le rapport présenté à l'assemblée délibérante.

Le débat permet :

- d'être informé sur la situation financière de la Commune,
- de discuter les orientations budgétaires qui préfigureront les priorités déclinées dans le projet de budget primitif,
- d'analyser les programmes d'investissement.

Ce document est composé de deux parties : la première relative à l'exécution des budgets des années précédentes, socle pour l'élaboration des budgets à venir, et la seconde, destinée à vous exposer les choix qui ont conduit aux propositions budgétaires pour l'exercice 2023.

## 1. Contexte

Alors que les acteurs économiques ont été durement frappés par la crise sanitaire mondiale liée à la COVID sur les années 2020 et 2021, l'année 2022 a débuté avec le conflit Ukrainien et un contexte inflationniste incompatible avec des prévisions budgétaires pérennes tant au niveau de l'Etat qu'à fortiori au niveau des collectivités locales.

Cette instabilité est illustrée par le marché du coût de l'énergie et dont les collectivités subissent de plein fouet les conséquences. Ces hausses de coûts touchent l'ensemble des postes de dépenses de manière indirecte (transports, produits manufacturés...) ainsi que les dépenses de personnels avec la hausse du point d'indice de 3,5% au mois de juillet dernier.

C'est dans ce contexte que nous devons vous présenter les orientations budgétaires pour nos ports dont les objectifs communs sont :

- De contenir les dépenses d'exploitation pour préserver la capacité d'autofinancement tout en maintenant la qualité de service et en développant de nouveaux projets de modernisation ;
- D'assurer la soutenabilité de la dette par un recours à l'emprunt maîtrisé ;
- Poursuivre un programme d'investissement dynamique pour transformer durablement nos ports.

### 1.1 Rétrospective 2018 - 2022

Les prévisions budgétaires s'effectuent à partir des réalisations des années passées. Ainsi, l'exécution des budgets en section d'exploitation des cinq dernières années se présente selon la synthèse ci-dessous.

Chapitres	Comptes administratifs - En K€				
	2018	2019	2020	2021	2022
Atténuations de charges	3				2
Produit des services, du domaine & ventes	214	224	231	235	235
Produits exceptionnels	5	0	2		5
Opérations d'ordre	1	1	1	4	2
<b>s/total des recettes</b>	<b>223</b>	<b>225</b>	<b>233</b>	<b>239</b>	<b>244</b>
<b>Variation en %</b>	<b>6%</b>	<b>1%</b>	<b>4%</b>	<b>6%</b>	<b>5%</b>
<b>Résultat reporté</b>	<b>121</b>	<b>76</b>	<b>88</b>	<b>113</b>	<b>50</b>
<b>Total des recettes - en K€</b>	<b>343</b>	<b>301</b>	<b>321</b>	<b>352</b>	<b>295</b>

Charges à caractère général	71	67	74	98	113
Charges de personnel	34	32	34	39	40
Charges financières	6	5	4	3	3
Charges exceptionnelles				1	0
Provisions				10	10
Impôts sur les bénéfices	8	2	2	2	0
Opérations d'ordre	78	91	95	109	115
<b>Total des dépenses</b>	<b>196</b>	<b>196</b>	<b>208</b>	<b>263</b>	<b>280</b>
<b>Variation en %</b>	<b>3%</b>	<b>0%</b>	<b>6%</b>	<b>34%</b>	<b>35%</b>

Le produit relatif aux redevances d'amarrage représente l'intégralité des recettes courantes. Il a évolué progressivement chaque année puis s'est stabilisé entre 2021 et 2022. Cette progression est le reflet d'une gestion optimisée du plan d'eau puisque les tarifs n'ont évolué que de 1% en 2017 et en 2018.

Les charges sont en moyenne de 200 K€ jusqu'en 2020. En 2021, le coût d'évacuation des posidonies plus important et la constitution d'une provision pour risque indemnitaire ont augmenté ces charges de plus de 26% en 2021 puis de 7% en 2022.

## 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 cinq dernières années, notre équipe a décidé d'agir très modérément sur les tarifs. Cette décision implique d'effectuer des choix de gestion permettant de garder de bons niveaux d'épargnes comme le montre le tableau ci-dessous.

	CA 2018	CA 2019	CA 2020	CA 2021	CA 2022
<b>Recettes réelles d'exploitation</b>	222	224	233	235	242
<b>Dépenses réelles d'exploitation</b>	118	105	114	154	166
<b>Epargne brute</b>	<b>104</b>	<b>119</b>	<b>119</b>	<b>80</b>	<b>76</b>
<b>Remb. En capital de la dette</b>	26	27	27	28	28
<b>Epargne nette</b>	<b>78</b>	<b>92</b>	<b>92</b>	<b>53</b>	<b>48</b>
<b>Taux d'épargne brute</b>	<b>46,92%</b>	<b>53,10%</b>	<b>51,18%</b>	<b>34,29%</b>	<b>31,47%</b>
<b>Capital restant dû au 31/12</b>	150	123	96	168	138
<b>Capacité de désendettement</b>	<b>1,44</b>	<b>1,03</b>	<b>0,81</b>	<b>2,09</b>	<b>1,81</b>

Sur la période 2018-2020, le taux d'épargne est en moyenne de 50 %. L'année 2021, ce taux a été de 34 % du fait de l'augmentation de la charge liée au retrait des posidonies puis de 31% en 2022.

Ces bons niveaux permettent de ne recourir à l'emprunt que de manière très modérée. Ainsi, la capacité de désendettement en 2022 se calcule à 1,81.

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 et le capital restant dû au 31 décembre de l'année.

## 1.3 La politique des ressources humaines

Le personnel affecté à la gestion des ports est composé d'agents permanents et de saisonniers. Depuis 2016, un travail important sur la gestion de personnel des ports a permis une relative stabilité des effectifs.

2023 sera marqué par une modification dans le traitement comptable de la masse salariale. En effet, jusqu'à présent, chaque port annexe prenait en charge directement sur son budget la rémunération

de l'agent en charge de la gestion du plan d'eau (de 0,5 à 1,5 Equivalent Temps Plein selon l'importance du port).

Dorénavant, tous les agents seront pris en charge par le port le plus important (Saint-pierre) qui refacturera le temps de présence aux ports annexes au coût moyen.

Cette méthode est déjà appliquée pour les autres secteurs comme la gestion administrative et financière, les interventions de l'équipe travaux et de l'équipe propreté.

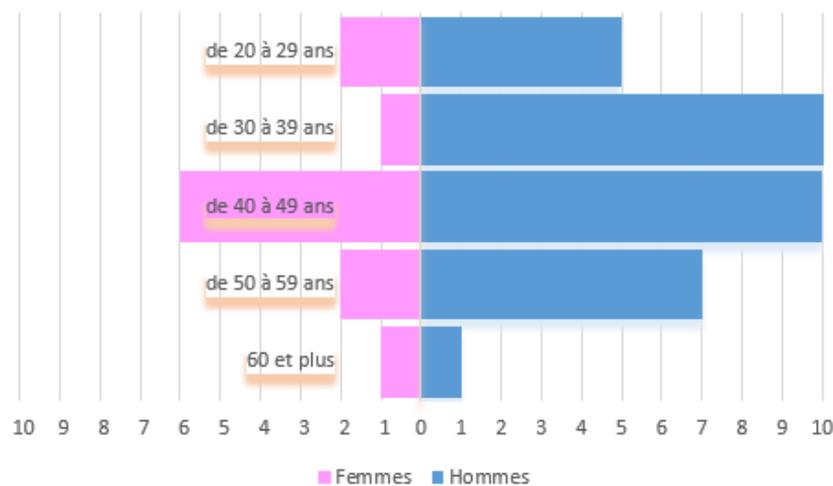
Elle présente plusieurs avantages :

- Présenter un coût « métier » identique quel que soit le port ;
- Faciliter la gestion des congés ;
- Faciliter la gestion de la paie.

- Le personnel permanent

Au 31 décembre 2022, le personnel permanent représentait 46 agents permanents dont 2 contrats se sont terminés à cette même date, soit 44 agents au 1<sup>er</sup> janvier 2023.

Les hommes représentent environ 74% du personnel et la tranche d'âge 40-49 ans reste majoritaire.



La part des agents relevant de la fonction publique territoriale est en recul passant de 41% en 2021 à 39% en 2022. 61% sont donc des contrats de droit privé ou public.

Le tableau ci-dessous présente l'évolution de la masse salariale de l'ensemble des ports :

Effectifs au 31/12	2018	2019	2020	2021	2022
FPT	23	21	20	17	15
CDD + CDI	20	22	25	27	31
<b>Total</b>	<b>43</b>	<b>43</b>	<b>45</b>	<b>44</b>	<b>46</b>
<b>Masse salariale</b>	<b>2 060 425</b>	<b>2 045 545</b>	<b>2 100 316</b>	<b>2 114 435</b>	<b>2 280 605</b>

Les agents de catégorie C et assimilés représentent 93% des effectifs, ceux de catégorie B, 4%, et ceux de catégorie A, 2%.

Catégorie	Sexe		Total	%
	F	H		
A		1	1	2%
B	1	1	2	4%
C	11	32	43	93%
<b>Total</b>	<b>12</b>	<b>34</b>	<b>46</b>	<b>100%</b>

Enfin, un seul agent a opté pour un temps partiel ce qui représente 2% de l'effectif.

S'agissant du temps de travail, la durée hebdomadaire de base est fixée à 37 heures depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022 principalement réparties sur 5 jours pour le personnel administratif.

Les horaires du personnel non administratif sont établis de manière à s'adapter à la saisonnalité de l'activité et aux nécessités de continuité de service public. Ainsi, une présence en capitainerie est assurée 7/7J toute l'année. Les services techniques, les zones d'activités et d'avitaillement assurent ce même niveau de service en saison.

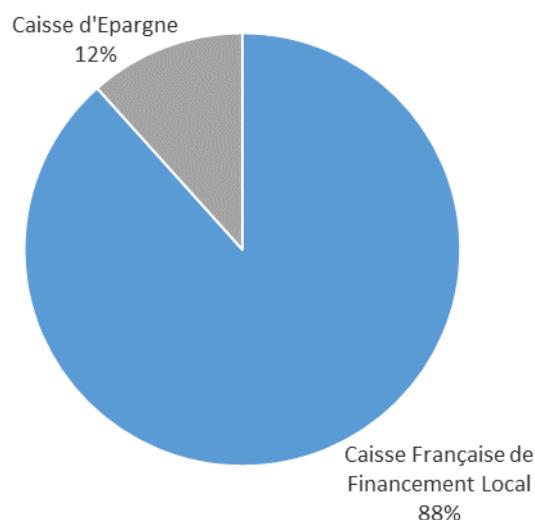
- Le personnel saisonnier

Durant la saison estivale, le service des ports complète son effectif d'agents saisonniers répartis entre les capitaineries et les zones d'activités (environ 55 mois), et, depuis 2022, la stratégie proposée est de développer la polyvalence au sein des équipes afin de permettre une perméabilité entre les services existants et satisfaire la charge de travail selon les pics de saisons.

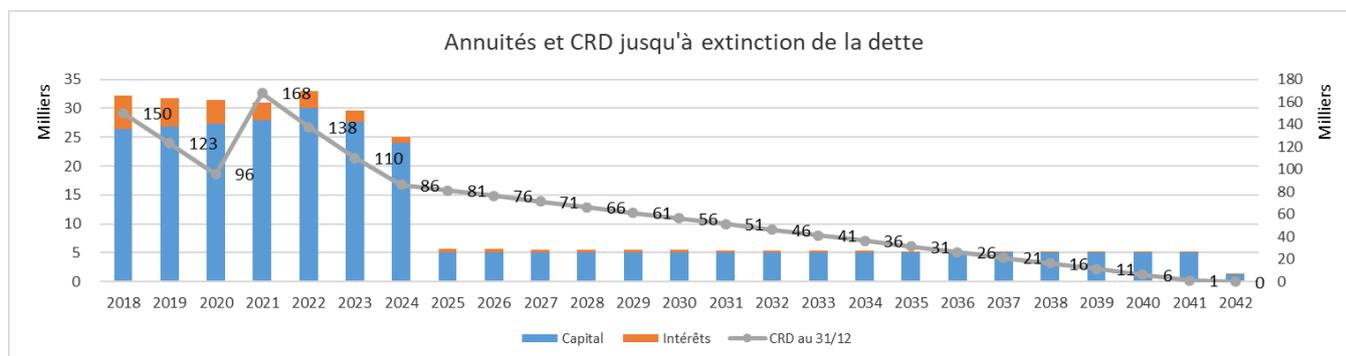
#### 1.4 Structure de la dette

Au 31 décembre 2022 le Capital Restant Dû (CRD) s'élevait à 138 K€ réparti entre deux partenaires financiers.

Répartition du CRD au 31/12/2022



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



Durant l'exercice 2022, un prêt est arrivé à échéance. Ce sont donc quatre contrats de prêt qui sont affectés à ce budget et tous sont à taux fixe. Le taux moyen de la dette est de 1,79 %.

La charte de bonne conduite classe les emprunts selon les risques qu'ils font porter sur les collectivités locales. Ainsi, 81 % de la dette sont classifiés A1 « risque faible » (taux fixe et variable simple ; indices zone euro). Les 19% restant sont classifiés C1 (option d'échange ; indices zone euro).

## 2. Les orientations budgétaires

Les conditions économiques de 2023 ne s'annoncent pas très favorables. Les dépenses seront marquées par une inflation projetée sur tous les postes de dépenses y compris sur la masse salariale. Ainsi, la mesure gouvernementale de revalorisation du point d'indice au 1<sup>er</sup> juillet 2022, impactera la masse salariale sur la totalité de l'année 2023, et, avec un niveau d'inflation toujours soutenu, le point d'indice pourrait à nouveau subir une revalorisation.

Ces conditions pourraient caler sur un niveau élevé les charges des ports et s'inscrire dans la durée imposant l'application non seulement de mesures à court terme mais également de poursuivre les investissements de transition. A cet effet, tous les postes de dépenses seront ajustés au plus juste des consommations 2022 et certaines pratiques seront revues.

En exemple, les travaux en régie d'amélioration des équipements portuaires seront utilisés dès que cela sera possible. Pour le port Auguier, c'est la capitainerie qui fera l'objet d'une rénovation par notre équipe technique. Les possibilités de mutualisation avec les équipements et services de la ville seront aussi optimisées comme c'est le cas depuis plusieurs années pour l'entretien des véhicules. Dès le 1<sup>er</sup> janvier, nous poursuivrons la démarche avec l'affranchissement du courrier.

**Pour accompagner toutes ces mesures, et afin d'envisager l'avenir plus sereinement dans un contexte incertain, il est proposé pour 2023 plusieurs mesures :**

- **Une augmentation des tarifs de 5%**
- **Une optimisation de la gestion du plan d'eau avec l'attribution de deux postes en CLD**
- **Une diminution de la présence de l'agent portuaire sur site**

Dans ces conditions, le produit des services augmenterait de 4% alors que les charges seraient stabilisées.

Les recettes d'exploitation sont estimées à 283 K€, dont 14 K€ de résultat reporté, et les dépenses à 282 K€ comme vous le montre la synthèse par chapitre ci-dessous.

Chapitres	Crédits 2022	CA 2022	BP 2023	V°BP 2023/ Crédits 2022	V° BP 2023/CA 2022
Résultat reporté	50	50	14	-72%	-72%
Atténuations de charges	2	2	0		
Produit des services, du domaine & ventes	234	235	244	5%	4%
Produits exceptionnels	4	5	4		
Opérations d'ordre	2	2	21		
<b>Total des recettes - en K€</b>	<b>293</b>	<b>295</b>	<b>283</b>	<b>-3%</b>	<b>-4%</b>
Charges à caractère général	118	113	128	8%	13%
Charges de personnel	41	40	28	-30%	-29%
Atténuations de produits	1		0	-50%	
Charges financières	3	3	2	-33%	-29%
Provisions	10	10	10	0%	0%
Impôts sur les bénéfices	1	0	0	-100%	
Opérations d'ordre	118	115	113	-4%	-1%
<b>Total des dépenses - en K€</b>	<b>292</b>	<b>280</b>	<b>282</b>	<b>-3%</b>	<b>1%</b>
<b>Solde</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>1</b>		

## 2.2 Les dépenses d'exploitation

L'ensemble des postes de dépenses subissent l'inflation :

- Les charges générales

Ces charges représentent 76 % des dépenses réelles d'exploitation avec une enveloppe de 128 K€ dont les plus importantes sont l'enlèvement des posidonies des bassins, estimé à 74 K€, et les charges fiscales pour 36 K€.

Les autres charges sont des dépenses courantes de fonctionnement et d'entretien du port.

- Les charges de personnel

L'inscription au budget primitif 2023 sera de 28 K€ (-29%) ce qui représente 17% des dépenses réelles d'exploitation. Cette prévision tient compte de la revalorisation en année pleine du point d'indice du :

- Personnel en charge de la gestion du plan d'eau (0,15 ETP)
- Personnel administratif et financier de la ville et du port Saint-Pierre
- L'équipe propreté
- L'équipe technique avec un volume d'interventions estimé 600 heures destinées principalement à la réfection de la capitainerie.

- Les charges financières

Le budget prévoit 2 K€ d'intérêts échus ou à échoir soit 1% des dépenses réelles d'exploitation.

- Les autres charges

Parmi les autres charges, la provision pour risque indemnitaire est la plus importante avec 10 K€.

## 2.1 Les recettes d'exploitation

Comme évoqué précédemment, le niveau des recettes prévoit notamment une augmentation des tarifs de 5% sur les redevances d'amarrage. Cette augmentation est nécessaire pour l'équilibre du budget 2023 mais aussi pour envisager plus sereinement les budgets à venir.

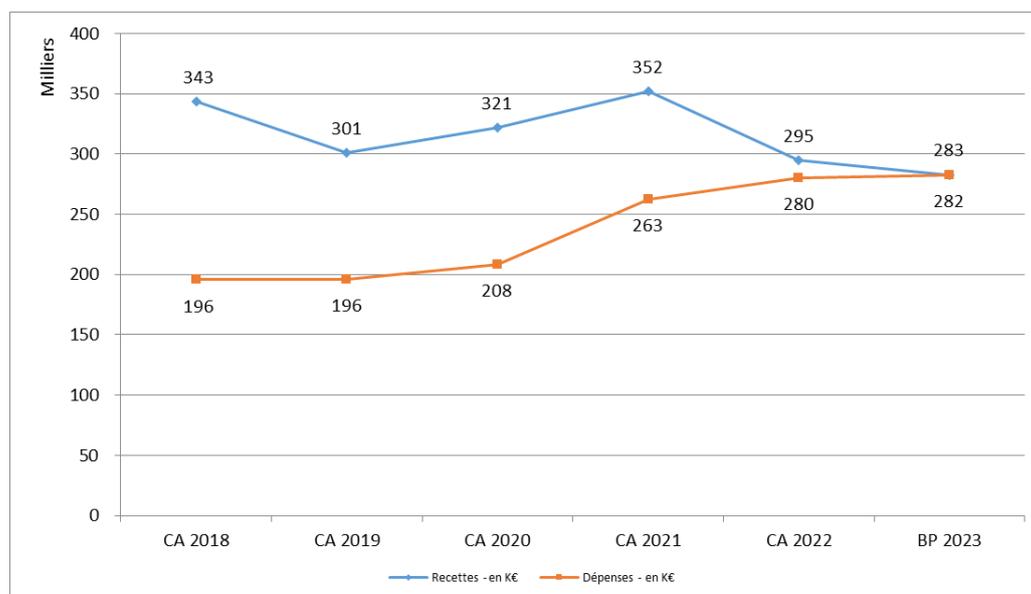
Ainsi, les recettes courantes totalisent 244 K€ dont 58 % proviennent des postes abonnés.

	2018	2019	2020	2021	2022	BP 2023
<b>Abonnés</b>	139 845	139 845	139 820	141 360	137 616	142 138
<b>Passagers</b>	72 899	82 981	89 436	91 439	92 120	100 450
<b>TOTAL</b>	<b>212 744</b>	<b>222 826</b>	<b>229 256</b>	<b>232 799</b>	<b>229 735</b>	<b>242 588</b>
<b>Evolution</b>	<b>2,38%</b>	<b>4,74%</b>	<b>2,89%</b>	<b>1,55%</b>	<b>-1,32%</b>	<b>5,59%</b>

Le résultat reporté de 14 K€ complète ces recettes alors qu'il était de 50 K€ en 2022.

A ce stade, le virement à la section d'investissement s'élève à 500 €, et, l'autofinancement, qui regroupe le virement à la section d'investissement et les dotations aux amortissements, se calcule à 114 K€ contre 119 K€ au budget 2022.

L'évolution des dépenses et des recettes se présente synthétiquement de la manière suivante :



## 2.4 Les projets pour 2023

En plus du remboursement de la dette à hauteur de 28 K€, la somme de 78 K€ sera portée au titre de l'équipement de l'exercice complétée des reports de la gestion 2022 qui s'élèvent à 150 K€ (réhabilitation du quai).

Cet équipement, intégralement autofinancé, sera consacré principalement à :

- L'amélioration de la sécurité portuaire : diagnostic et maintien des infrastructures : 25 K€
- La modernisation des services : 5 K€

Il est également prévu la réfection du bureau de la capitainerie effectuée en grande partie en régie durant le 1<sup>er</sup> trimestre.

Thème	Equipement	BP 2023
<b>Amélioration de la sécurité portuaire : Maintien des infrastructures</b>		<b>25 000</b>
	Modelisation de la courantologie	
	Installation d'un poteau incendie	
	Mise en place d'une caméra de vidéoprotection	
<b>Modernisation des services</b>		<b>5 500</b>
	Remplacement du photocopieur	
	Equipement de la capitainerie	
<b>Autres</b>		<b>47 514</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>		<b>78 014</b>

## 3. Tableau de synthèse du projet de budget primitif 2023

SECTION D'EXPLOITATION					
	Crédits 2022 : BP + DM	BP 2023		Crédits 2022 : BP + DM	BP 2023
<b>TOTAL DES DEPENSES</b>	<b>292 518</b>	<b>282 680</b>	<b>TOTAL DES RECETTES</b>	<b>292 518</b>	<b>282 680</b>
011 - CHARGES A CARACTERE GENERAL	117 865	127 621	002 - RESULTAT REPORTE	50 478	14 312
012 - CHARGES DE PERSONNEL	40 820	28 402	013 - ATTENUATIONS DE CHARGES	2 220	
014 - ATTENUATION DE PRODUITS	500	250	70 - PRODUIT DU DOMAINE ET DES SERVICES	233 700	244 288
65 - AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTES	5	5	75 - AUTRES PRODUITS DE GESTION COURANTE	280	
66 - CHARGES FINANCIERES	3 000	2 000	77 - PRODUITS EXCEPTIONNELS	3 500	3 500
67 - CHARGES EXCEPTIONNELLES	300	300			
68 - PROVISIONS	10 200	10 200			
69 - IMPOT SUR LES BENEFICES	1 000	0			
<b>AUTOFINANCEMENT</b>	<b>118 828</b>	<b>113 902</b>			
042 - OPERATIONS D'ORDRE DE SECTION A SECTION	118 380	113 400	042 - OPERATIONS D'ORDRE DE SECTION A SECTION	2 340	20 580
023 - VIREMENT A LA SECTION D'INVESTISSEMENT	448	502			
SECTION D'INVESTISSEMENT					
<b>TOTAL DES DEPENSES</b>	<b>304 252</b>	<b>276 389</b>	<b>TOTAL DES RECETTES</b>	<b>304 252</b>	<b>276 389</b>
040 - OPERATIONS D'ORDRE DE SECTION A SECTION	2 340	20 580	<b>AUTOFINANCEMENT</b>	<b>118 828</b>	<b>113 902</b>
			042 - OPERATIONS D'ORDRE DE SECTION A SECTION	118 380	113 400
			023 - VIREMENT DE LA SECTION D'EXPLOITATION	448	502
16 - EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	30 250	27 700	16 - EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	50 000	
EQUIPEMENT	271 662	78 014	001 - RESULTAT ANTERIEUR REPORTE	96 757	162 487
20 - IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	17 000	17 000	1068 - RESERVES	38 666	
21 - IMMOBILISATIONS CORPORELLES	254 662	61 014			
RESTES A REALISER		150 095			