Rapport D'Orientation Budgétaire 2023

Port de l'Ayguade

Service des Ports d'Hyères
AYGUADE

SOMMAIRE

Préambule page 3

1. Contexte **page 4**
1.1 Rétrospective 2018 – 2022 page 4
1.2 Evolution des épargnes page 5
1.3 Politique des ressources humaines page 6
1.4 Structure de la dette page 7

2. Les orientations budgétaires **page 8**
2.1 Les dépenses d'exploitation page 10
2.2 Les recettes d'exploitation page 10
2.3 Les projets pour 2023 page 11

3. Tableau de synthèse du projet de budget primitif 2023 **page 12**

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	5			15	0
Produit des services, du domaine & ventes	474	488	446	447	474
Autres produits de gestion courante	0	0	0	183	0
Produits exceptionnels	29		1	0	1
Reprises sur provisions			87		
Opérations d'ordre	2	2		3	2
s/total des recettes	**509**	**490**	**534**	**649**	**477**
Variation en %	**-5%**	**-4%**	**9%**	**22%**	**-27%**
Résultat reporté	**69**	**71**	**157**	**51**	**196**
Total des recettes	**579**	**561**	**692**	**700**	**673**

Charges à caractère général	148	135	158	163	205
Charges de personnel	98	95	102	104	99
Charges financières	4	4	3	2	2
Charges exceptionnelles	4	4	92	4	1
Provisions	40			25	29
Impôts sur les bénéfices	10	3	27	1	26
Opérations d'ordre	156	164	179	205	213
Total des dépenses	**460**	**404**	**561**	**504**	**575**
Variation en %	**5%**	**-12%**	**39%**	**-10%**	**14%**

Le produit des services, majoritairement constitué des redevances d'amarrage, représente depuis 2020 l'intégralité des recettes courantes. La baisse significative de cette ressource cette année-là est liée à l'absence de participation des propriétaires privés au dragage annuel du port.

En 2022, l'attribution de 20 postes en CLD a permis de retrouver le niveau de recettes de 2018.

Les charges sont très variables du fait de l'importance des opérations de dragage et des provisions constituées dans le cadre de contentieux. Il est à noter une augmentation significative des dotations aux amortissements qui passent de 156 K€ en 2018 à 213 K€ 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 connaitre 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 2018	CA 2019	CA 2020	CA 2021	CA 2022
Recettes réelles d'exploitation	507	488	534	646	475
Dépenses réelles d'exploitation	304	240	382	299	362
Epargne brute	**203**	**248**	**152**	**347**	**114**
Remb. En capital de la dette	18	18	19	19	19
Epargne nette	**185**	**230**	**133**	**328**	**95**
Taux d'épargne brute	**40,08%**	**50,82%**	**28,42%**	**53,71%**	**23,90%**
Capital restant dû au 31/12	157	138	120	101	82
Capacité de désendettement	**0,77**	**0,56**	**0,79**	**0,29**	**0,72**

Le taux d'épargne baisse de manière importante en 2020 du fait de l'effet conjugué de la baisse des recettes et de l'augmentation des charges générales et de l'impôt sur les bénéfices.

Il retrouve un niveau satisfaisant en 2021 grâce au versement de l'aide gouvernementale de 183 K€ mais baisse à nouveau en 2022 face à l'augmentation des charges sans augmentation des ressources.

D'un autre côté, le capital restant dû étant peu élevé, la capacité de désendettement reste inférieure à une année depuis 2017.

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

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.

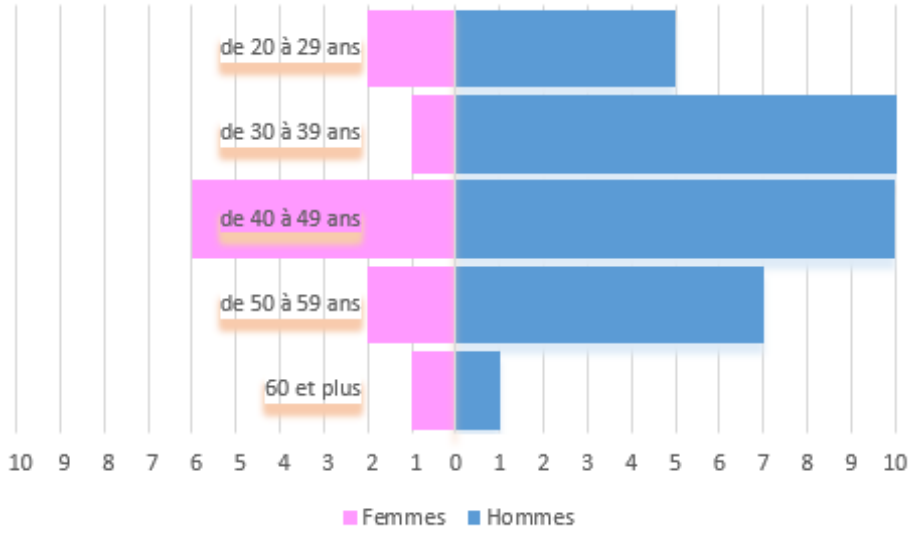
Elle présente plusieurs avantages :

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

- <u>Le personnel permanent</u>

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 1er 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
Total	**43**	**43**	**45**	**44**	**46**
Masse salariale	**2 060 425**	**2 045 545**	**2 100 316**	**2 114 435**	**2 280 605**

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%
Total	**12**	**34**	**46**	**100%**

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 1er janvier 2022 principalement réparties sur 5 jours pour le personnel administratif.

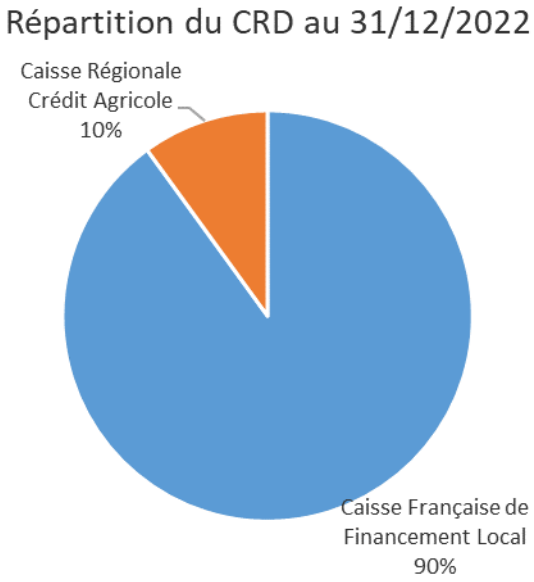
Les horaires du personnel non administratif sont établis de manière à s'adapter à la saisonnalité de l'activité et aux nécessités de continuité de service public. Ainsi, une présence en capitainerie est assurée 7/7J toute l'année. Les services techniques, les zones d'activités et d'avitaillement assurent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

- Le personnel saisonnier

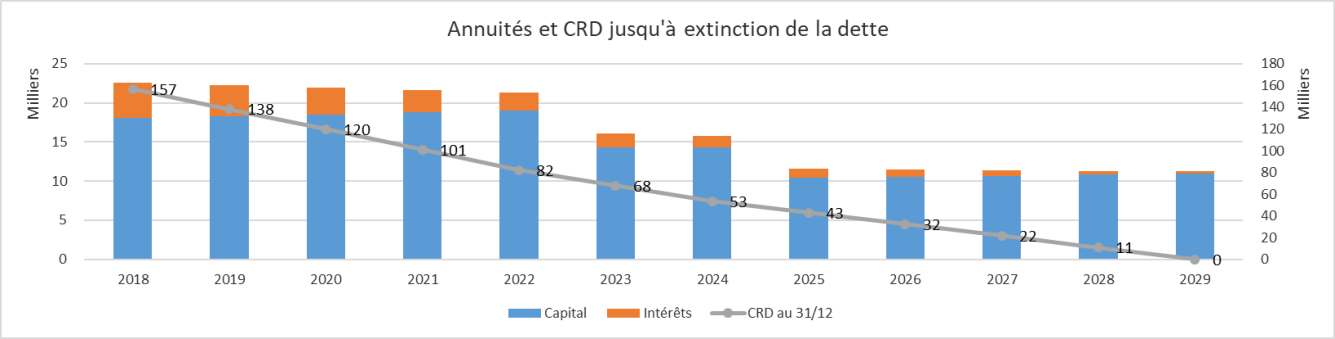
Durant la saison estivale, le service des ports complète son effectif d'agents saisonniers répartis entre les capitaineries et les zones d'activités (environ 55 mois), et, depuis 2022, la stratégie proposée est de développer la polyvalence au sein des équipes afin de permettre une perméabilité entre 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 82 K€ répartit entre deux partenaires financiers.



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 de l'annuité en 2023 correspondant à la fin d'un contrat ainsi qu'en 2025 où un autre prêt arrivera à échéance.

Sur les trois contrats de prêt que compte ce budget, deux sont à taux fixe représentant 37 % du capital restant dû. Le taux moyen de la dette est de 2,15 %.

La charte de bonne conduite classifie les emprunts selon les risques qu'ils font porter sur les collectivités locales. Ainsi, la totalité de la dette est classifiée A1 « risque faible » (taux fixe et variable simple ; 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 1er 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 des 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 de l'Ayguade, 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 1er 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 autres mesures :

- **Une augmentation des tarifs de 5%**
- **Une optimisation de la gestion du plan d'eau avec l'attribution de 17 postes en Contrat Longue Durée**
- **Une diminution de la présence de l'agent portuaire sur site**

Dans ces conditions, les recettes d'exploitation sont estimées à 636 K€ et les dépenses à 628 K€ comme 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	196	196	98	*-50%*	*-50%*
Atténuations de charges	1	0	0	*-100%*	*-100%*
Produit des services, du domaine & ventes	464	474	520	*12%*	*10%*
Autres produits de gestion courante	1	0	0	*-100%*	*-100%*
Produits exceptionnels	0	1	0		*-100%*
Opérations d'ordre	2	2	18	*831%*	*999%*
Total des recettes - en K€	**663**	**673**	**636**	***-4%***	***-5%***
Charges à caractère général	267	205	288	*8%*	*40%*
Charges de personnel	104	99	91	*-13%*	*-8%*
Atténuation de produits	1	0	1	*-33%*	
Charges financières	2	2	2	*-13%*	*-7%*
Charges exceptionnelles	1	1	1	*0%*	*38%*
Provisions	29	29	25	*-12%*	*-12%*
Impôts sur les bénéfices	27	26	0	*-100%*	*-100%*
Opérations d'ordre	219	213	221	*1%*	*4%*
Total des dépenses - en K€	**650**	**575**	**628**	***-3%***	***9%***
Virement à la section d'investissement	**13**	**98**	**8**		

2.2 Les dépenses d'exploitation

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

- Les charges générales

La part de ces charges progresse, passant de 57% à 71% des dépenses réelles d'exploitation, du fait de la prise en charge de la totalité du dragage de la passe en exploitation mais aussi du fait de la révision des prix prévus dans les clauses financières de nos contrats. Les deux marchés les plus importants connaissent une augmentation de l'ordre de 16%.

Les charges les plus importantes inclus dans l'enveloppe de 288 K€ sont l'opération de dragage (155 K€) et les charges fiscales (72 K€).

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

- Les charges de personnel

L'inscription au budget primitif 2023 sera de 91 K€ *(-8%)* ce qui représente 22% 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 (1 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 à 750 heures destinées principalement à la rénovation de la capitainerie.

- Les charges financières

Le budget prévoit 2 K€ d'intérêts échus ou à échoir soit 0,45% des dépenses réelles d'exploitation.

- Les autres charges

Ces charges de 27 K€ concernent essentiellement le provisionnement pour le risque indemnitaire.

2.1 Les recettes d'exploitation

Comme évoqué précédemment, le niveau des recettes prévoit une augmentation des tarifs de 5% sur les redevances d'amarrage ainsi que l'attribution de 17 postes en CLD.

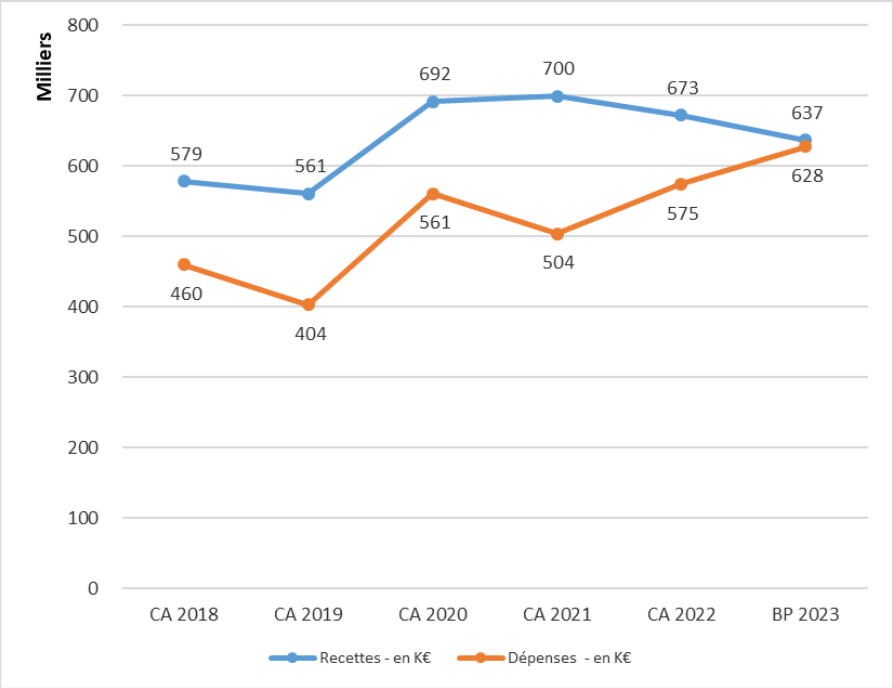
Ainsi, les recettes courantes de l'exercice sont évaluées à 520 K€ dont les redevances d'amarrage et le produit des listes d'attente à 4 K€.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Abonnés	210 336	210 912	211 897	214 435	209 273	216 838
Passagers	235 071	245 459	230 861	228 374	260 050	298 750
TOTAL	**445 407**	**456 371**	**442 758**	**442 809**	**469 322**	**515 588**
Evolution	**-0,72%**	**2,46%**	**-2,98%**	**0,01%**	**5,99%**	**9,86%**

Le résultat reporté de 2022 vient compléter ces recettes à hauteur de 98 K€.

A ce stade, le virement de la section d'exploitation se calcule à 8 K€. L'autofinancement, qui regroupe le virement à la section d'investissement et les dotations aux amortissements, passe de 233 K€ au budget 2022 à 229 K€ en 2023.

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 15 K€, la somme de 276 K€ sera portée au budget primitif au titre de l'équipement, complétée des reports de la gestion 2022 qui s'élèvent à 142 K€ (ponton 1ère tranche).

Ces dernières années, l'objectif de constituer une épargne suffisante pour autofinancer le programme d'équipement a été tenu puisque le dernier emprunt souscrit date de 2013. Cette année, il en sera de même pour un volume d'équipement tout aussi important et consacré principalement à :

- L'amélioration de la sécurité portuaire : Maintien des infrastructures : 128 K€
- L'amélioration du plan d'eau et de l'environnement : 30 K€
- La modernisation des services : 4 K€

En complément, il est prévu la rénovation des locaux de la capitainerie en grande partie effectuée en régie durant le 1er trimestre.

Thème	Equipement	BP 2023
Amélioration de la sécurité portuaire - maintien des infrastructures		**128 000**
	Réhabilitation des pontons en amont de l'ANA - 2ème tranche	
	Remplacement d'une caméra	
Amélioration du plan d'eau et de l'environnement		**30 000**
	Remplacement des mouillages selon schéma directeur	
Modernisation des services		**4 200**
	Equipement capitainerie	
	Photocopieur	
Autres		**113 887**
	TOTAL GENERAL	**276 087**

4. Tableau de synthèse du projet de budget primitif 2023

SECTION D'EXPLOITATION					
	Crédits 2022 : BP + DM	BP 2023		Crédits 2022 : BP + DM	BP 2023
TOTAL DES DEPENSES	**662 061**	**636 929**	**TOTAL DES RECETTES**	**662 061**	**636 929**
			002 - RESULTAT REPORTE	195 982	98 114
011 - CHARGES A CARACTERE GENERAL	266 647	287 931	013 - ATTENUATIONS DE CHARGES		
012 - CHARGES DE PERSONNEL	104 026	90 850	70 - PRODUIT DU DOMAINE ET DES SERVICES	463 500	519 588
014 - ATTENUATION DE PRODUITS	750	500			
65 - AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTES	5	6	75 - AUTRES PRODUITS DE GESTION COURANTE	605	
66 - CHARGES FINANCIERES	2 116	1 840			
67 - CHARGES EXCEPTIONNELLES	1 100	1 100			
68 - PROVISIONS	28 664	25 250	78 - REPRISES SUR PROVISIONS		848
69 - IMPOT SUR LES BENEFICES	27 100				
AUTOFINANCEMENT	231 653	229 452			
042 - OPERATIONS D'ORDRE DE SECTION A SECTION	*219 190*	*220 600*	*042 - OPERATIONS D'ORDRE DE SECTION A SECTION*	*1 974*	*18 380*
023 - VIREMENT A LA SECTION D'INVESTISSEMENT	*12 463*	*8 852*			
SECTION D'INVESTISSEMENT					
TOTAL DES DEPENSES	**305 468**	**450 654**	**TOTAL DES RECETTES**	**305 468**	**450 654**
			AUTOFINANCEMENT	231 653	229 452
040 - OPERATIONS D'ORDRE SE SECTION A SECTION	1 974	18 380	*042 - OPERATIONS D'ORDRE DE SECTION A SECTION*	*219 190*	*220 600*
			023 - VIREMENT DE LA SECTION D'EXPLOITATION	*12 463*	*8 852*
16 - EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	19 200	14 500	16 - EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES		
			001 - RESULTAT ANTERIEUR REPORTE	73 815	221 201
EQUIPEMENT	284 294	276 087			
20 - IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	*8 000*				
21 - IMMOBILISATIONS CORPORELLES	*276 294*	*276 087*			
RESTES A REALISER		141 687			