



Rapport D'Orientation Budgétaire 2023

Port de la Capte



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 9
2.2 Les recettes d'exploitation	page 10
2.4 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	3				
Produit des services, du domaine & ventes	267	262	261	264	264
Produits exceptionnels			3	1	1
Opérations d'ordre	2	2		3	2
s/total des recettes	272	264	264	268	266
Variation en %	3%	-3%	0%	2%	-1%
Résultat reporté	108	48	83	99	120
Total des recettes	379	312	347	367	387

Charges à caractère général	74	63	69	64	98
Charges de personnel	39	36	34	39	39
Charges financières	13	11	10	8	7
Charges exceptionnelles	2	2	2	2	74
Impôts sur les bénéfices	11	3	3	8	0
Opérations d'ordre	100	114	108	112	118
Total des dépenses - en K€	239	229	225	233	336
Variation en %	-3%	-4%	-2%	3%	44%

Le produit des services, essentiellement constitué des redevances d'amarrage, représente l'intégralité des recettes courantes. Ce produit s'élève en moyenne à 264 K€.

S'agissant des charges, elles diminuent depuis 2017 passant de 245 K€ à 233 K€ en 2021. En 2022, à périmètre constant, les charges s'élèvent à 263 K€ (+13%). Cette tendance s'explique par la prise en charge intégrale de l'opération de dragage en exploitation. Une charge ponctuelle de 72 K€, relative au paiement des pénalités de résiliation des marchés de modification de la digue, vient grever ce budget.

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 2018	CA 2019	CA 2020	CA 2021	CA 2022
Recettes réelles d'exploitation	270	262	264	265	265
Dépenses réelles d'exploitation	139	115	117	121	218
Epargne brute	131	147	147	144	47
Remb. En capital de la dette	63	64	65	66	60
Epargne nette	68	83	82	79	-13
Taux d'épargne brute	48,57%	56,20%	55,58%	54,49%	17,64%
Capital restant dû au 31/12	385	321	256	340	280
Capacité de désendettement	2,93	2,17	1,74	2,35	5,99

Sur la période 2018-2021, le taux d'épargne brute varie entre 48 % et 56 %. En 2022, du fait de l'augmentation importante des charges, ce taux chute à 18% mais devrait retrouver un niveau de l'ordre de 36 % en 2023.

La capacité de désendettement suit la même tendance. Elle est passée de 2,93 en 2018 à 5,99 en 2022 et devrait retomber à 2,5 en 2023 puisque le Capital Restant Dû est en baisse.

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.

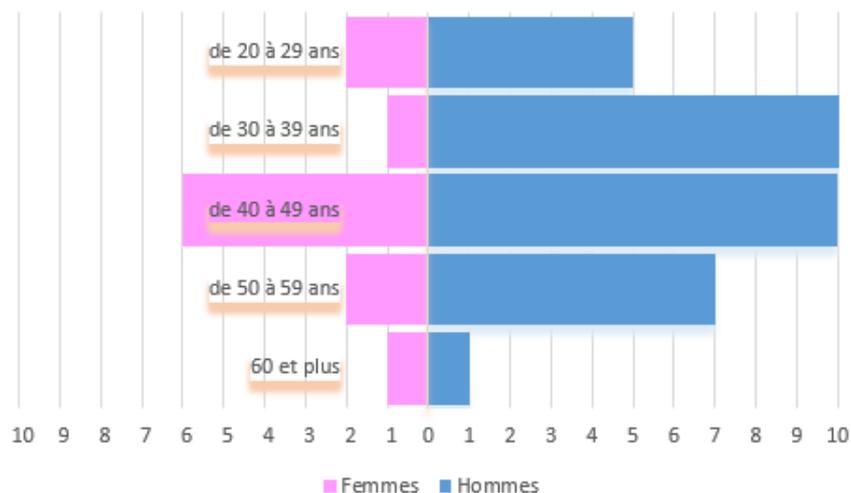
Elle présente plusieurs avantages :

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

- 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^{er} 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 1^{er} 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.

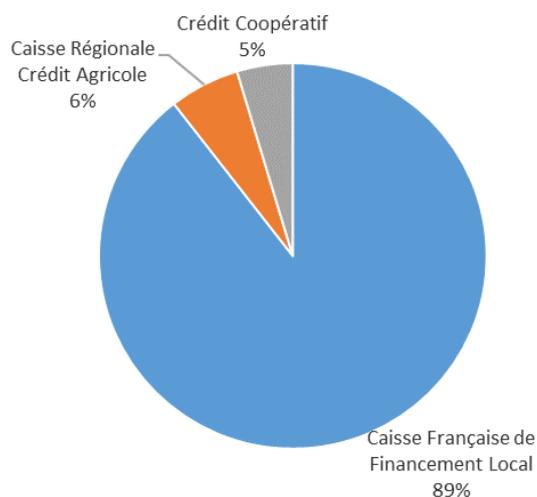
- Le personnel saisonnier

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.

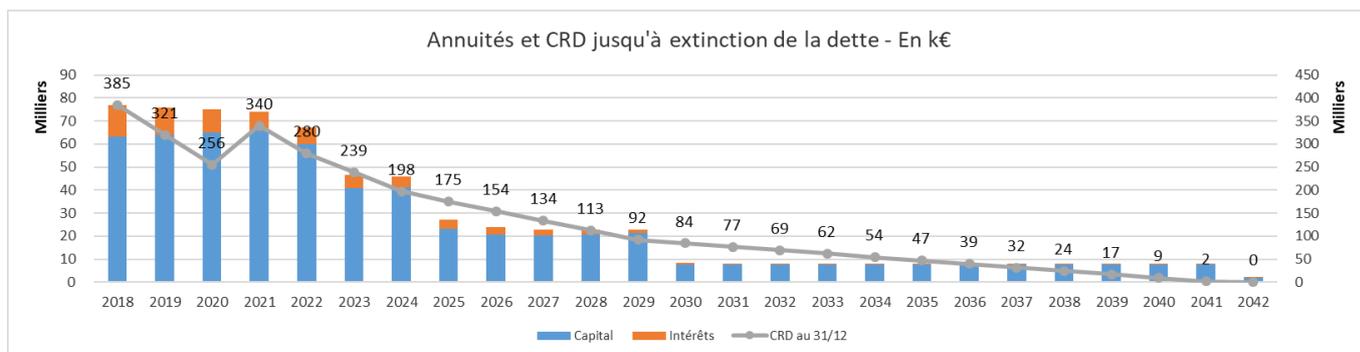
1.4 Structure de la dette

Au 31 décembre 2022 le Capital Restant Dû (CRD) s'élevait à 280 K€. Deux prêts sont arrivés à échéance durant cet exercice. De ce fait, le remboursement en capital de la dette passera de 60 K€ à 40 K€ en 2023. Il se répartit entre trois 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.



Ce graphique montre une nouvelle chute importante de l'annuité en 2025 car trois autres contrats arriveront à échéance.

Sur les cinq contrats de prêt que compte ce budget, 3 sont à taux fixe soit 92 % du capital restant dû. Le taux moyen de la dette est de 2,30 %.

La charte de bonne conduite classe les emprunts selon les risques qu'ils font porter sur les collectivités locales. Ainsi, 96 % de la dette sont classifiés A1 « risque faible » (taux fixe et variable simple ; indices zone euro). Les 4% 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^{er} 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 La Capte, 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^{er} 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 une augmentation des tarifs de 3%.

Dans ces conditions, les recettes d'exploitation sont estimées à 330 K€, dont 51 K€ de résultat reporté, et les dépenses à 312 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	120	120	51	-58%	-58%
Produit des services, du domaine & ventes	262	264	266	2%	1%
Autres produits de gestion courante	0	0	0	-100%	-100%
Produits exceptionnels	0	1	0		-100%
Opérations d'ordre	2	2	13	661%	
Total des recettes - en K€	384	387	330	-14%	-15%
Charges à caractère général	103	98	115	11%	17%
Charges de personnel	43	39	46	7%	18%
Atténuation de produits	1	0	1	0%	
Autres charges de gestion courante	0	0	0	-22%	118233%
Charges financières	7	7	6	-13%	-11%
Charges exceptionnelles	74	74	2	-97%	-97%
Impôts sur les bénéfices	17	0	0	-100%	-100%
Opérations d'ordre	118	118	142	20%	21%
Total des dépenses - en K€	364	336	312	-14%	-7%
Solde de l'exercice	20	51	18		

2.1 Les dépenses d'exploitation

L'augmentation des charges est masquée par la prise en charge des pénalités pour résiliation de deux marchés en 2022, mais, l'étude par chapitre montre que l'ensemble des postes de dépenses subissent l'inflation.

- Les charges générales

Ces charges représentent 67 % des dépenses réelles d'exploitation avec une enveloppe de 115 K€ dont les plus importantes restent le dragage du port estimé à 49 K€ et les charges fiscales pour 37 K€. Il faut noter que les deux marchés les plus importants connaissent une augmentation de l'ordre de 16%.

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 46 K€ (+18%) ce qui représente 27% 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 (½ 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 360 heures destinées principalement à la réfection de la capitainerie.

- Les charges financières

Le budget prévoit 6 K€ d'intérêts échus ou à échoir soit 4% des dépenses réelles d'exploitation.

2.2 Les recettes d'exploitation

Comme évoqué précédemment, le niveau des recettes prévoit une augmentation des tarifs de 3% sur les redevances d'amarrage.

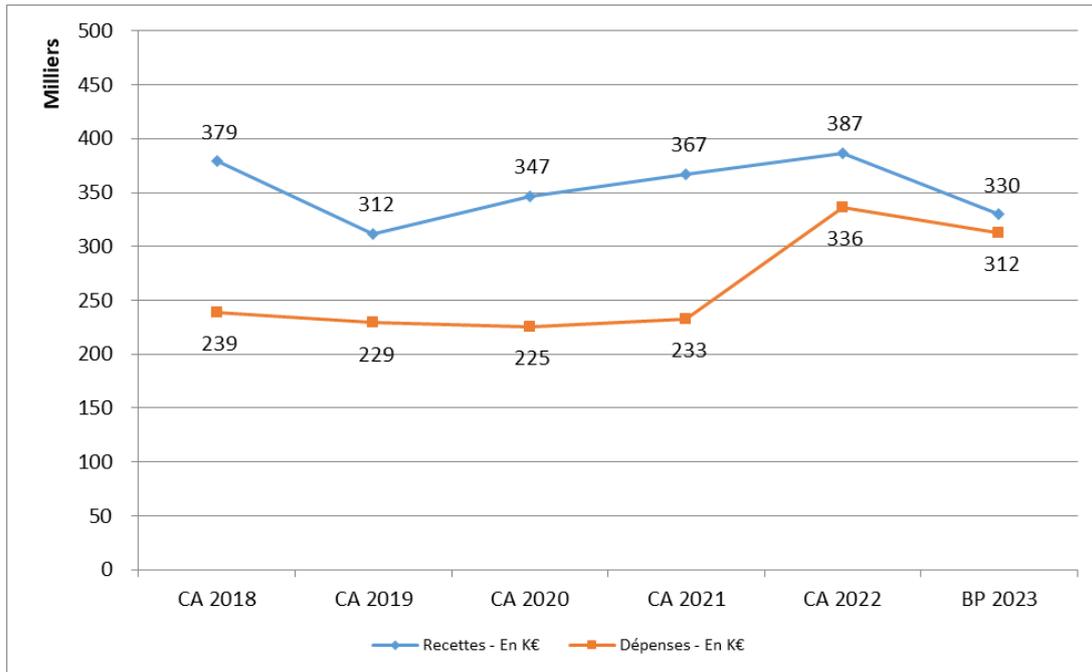
Ainsi, les recettes courantes de l'exercice sont évaluées à 266 K€ dont les redevances d'amarrage et le produit des listes d'attente à 3 K€.

	2018	2019	2020	2021	2022	BP 2023
Abonnés	86 685	86 582	85 027	85 147	82 575	83 845
Passagers	179 002	174 090	174 081	176 165	177 152	179 900
TOTAL	265 687	260 672	259 108	261 312	259 727	263 745
Evolution	2,64%	-1,89%	-0,60%	0,85%	-0,61%	1,55%

Le résultat reporté sera de 51 K€ contre 120 K€ en 2022.

A ce stade, le virement de la section d'exploitation vers la section d'investissement se calcule à 18 K€. L'autofinancement, qui regroupe le virement à la section d'investissement et les dotations aux amortissements, s'améliore en passant de 138 K€ au budget 2022 à 160 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 41 K€ en 2022, la somme de 260 K€ est portée au budget au titre de l'équipement.

Cet équipement, qui sera intégralement autofinancé, sera consacré à :

- L'amélioration de la sécurité portuaire : diagnostic et maintien des infrastructures : 128 K€
- La modernisation des services : 5 K€

De plus, Il est prévu la rénovation des locaux de la capitainerie effectuée en grande partie en régie durant le 1^{er} trimestre.

Thème	Equipement	BP 2023
Amélioration de la sécurité portuaire : Diagnostic / Maintien des infrastructures		128 000
	Etude paysagère	
	Installation de nouveaux sanitaires	
	Mise en place de caméras + haut-parleur	
Modernisation des services		4 700
	Equipement de la capitainerie	
	Remplacement du photocopieur	
Autres		127 689
TOTAL GENERAL		260 389

3. Tableau de synthèse du projet de budget primitif 2023

SECTION D'EXPLOITATION					
	Crédits 2022 :			Crédits 2022 :	
	BP + DM	BP 2023		BP + DM	BP 2023
TOTAL DES DEPENSES	383 707	329 742	TOTAL DES RECETTES	383 707	329 742
011 - CHARGES A CARACTERE GENERAL	103 272	114 530	002 - RESULTAT REPORTE	120 147	50 617
012 - CHARGES DE PERSONNEL	43 285	46 421	013 - ATTENUATIONS DE CHARGES		
014 - ATTENUATION DE PRODUITS	500	500	70 - PRODUIT DU DOMAINE ET DES SERVICES	261 600	266 345
65 - AUTRES CHARGES DE GESTION COURANTES	455	355	75 - AUTRES PRODUITS DE GESTION COURANTE	280	
66 - CHARGES FINANCIERES	6 993	6 100			
67 - CHARGES EXCEPTIONNELLES	74 149	2 160			
68 - PROVISIONS		174			
69 - IMPOT SUR LES BENEFICES	16 925	0			
AUTOFINANCEMENT	138 128	159 502			
042 - OPERATIONS D'ORDRE DE SECTION A SECTION	19 728	142 000	042 - OPERATIONS D'ORDRE DE SECTION A SECTION	1 680	12 780
023 - VIREMENT A LA SECTION D'INVESTISSEMENT	118 400	17 502			
SECTION D'INVESTISSEMENT					
TOTAL DES DEPENSES	330 723	314 068	TOTAL DES RECETTES	330 723	314 068
040 - OPERATIONS D'ORDRE SE SECTION A SECTION	1 680	12 780	AUTOFINANCEMENT	138 128	159 502
			042 - OPERATIONS D'ORDRE DE SECTION A SECTION	19 728	142 000
			023 - VIREMENT DE LA SECTION D'EXPLOITATION	118 400	17 502
16 - EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES	110 200	40 800	16 - EMPRUNTS ET DETTES ASSIMILEES		
EQUIPEMENT	218 843	260 389	001 - RESULTAT ANTERIEUR REPORTE	4 208	154 566
20 - IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	92 700	29 500	1068 - RESERVES	14 421	
21 - IMMOBILISATIONS CORPORELLES	126 143	230 889			
23 - IMMOBILISATIONS EN COURS	0		23 - IMMOBILISATIONS EN COURS	173 965	
RESTES A REALISER		99			