



# Rapport D'Orientation Budgétaire 2024

## Les Ports de Plaisance d'Hyères

## SOMMAIRE

<b>Préambule</b>		<b>page 2</b>
<b>1. Contexte</b>		<b>page 3</b>
1.1	Rétrospective 2019 – 2023	page 4
1.2	Evolution des épargnes	page 5
1.3	Politique des ressources humaines	page 6
1.4	Structure de la dette	page 8
<b>2. Les orientations budgétaires</b>		<b>page 10</b>
2.1	Les dépenses d'exploitation	page 11
2.2	Les recettes d'exploitation	page 13
2.3	L'autofinancement	page 15
2.4	L'équipement pour 2024	page 16
<b>3. Conclusion</b>		<b>page 17</b>

## 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 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 du Service Public Industriel et Commercial,
- 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 2024.

## 1. Contexte

Les ports de plaisance exploités par la ville d'Hyères ont fait l'objet de cinq régies différentes dotées de la seule autonomie financière et, par conséquent, de cinq budgets annexes à celui de la commune.

Par courrier du 27 février 2023, la Direction Départementale des Finances Publiques informe la Commune de l'obligation de regrouper ces cinq régies portuaires en une seule régie, toujours dotée de la seule autonomie financière.

Cette obligation s'appuie sur :

- La mise à jour de l'instruction budgétaire et comptable M4 applicable aux Services Publics Industriels et Commerciaux qui stipule que le BUDGET UNIQUE doit pouvoir retracer avec précision, dans un suivi analytique, les opérations de chaque mode de gestion du service ;
- Un arrêt de la Cour Administrative d'Appel de Nantes du 8 janvier 2021 qui expose qu'aucune disposition législative ou réglementaire ne rend possible la création de plusieurs budgets pour un service unique. L'unité budgétaire est rattachée au service dans son ensemble et non aux modalités de son organisation.

Par conséquent, par délibération n°37 du 29 septembre 2023, il a été créé la Régie à la seule autonomie financière, dénommée « Ports de plaisance d'Hyères », autorité portuaire pour l'exploitation et la mise en œuvre des projets d'équipement des ports Saint-Pierre, Ayguade, La Capte, Auguier et Le Niel et ce, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024.

Cette création a nécessité la mise en place d'une comptabilité analytique afin d'identifier les recettes et les dépenses de chacun des ports.

Les données financières de l'ensemble des ports ont fait l'objet d'une consolidation pour une meilleure appréciation des variations.

La création de ce nouveau budget a empêché la procédure de rattachement des charges et des produits à l'exercice. L'exercice 2023 se retrouve donc amputé de certaines charges qui ont été réinscrites au projet de budget 2024.

La rétrospective présentée en 1.1 a donc fait l'objet d'un retraitement.

Ces sommes seront portées sur le budget 2024 afin de pouvoir être exécutées.

Les budgets des collectivités territoriales doivent s'inscrire dans la trajectoire donnée par le projet de loi de finances (PLF) 2024. Ce dernier s'inscrit lui-même dans un environnement économique incertain et difficile en raison des fortes tensions géopolitiques entraînant de multiples hausses : carburant, matières premières, taux d'intérêt ...

L'inflation 2023 atteint un niveau important de 4,9 % en 2023. Les prévisions pour 2024 se basent sur une inflation autour de 2,5% mi-2024. Cette inflation pénalise les coûts de fonctionnement des entreprises et réduit la demande des consommateurs du fait de l'importante progression des prix de l'alimentation.

Le secteur de la plaisance n'échappe pas à cette réalité. Les prestations connaissent des augmentations de prix inédites et n'échappent donc pas à l'actualisation des tarifs pour ajuster les budgets et maintenir le niveau de service. Cet ajustement de tarif a été appliqué en 2023.

C'est dans ce contexte que sont présentés les orientations budgétaires pour les Ports de Plaisance d'Hyères dont les objectifs communs et identiques aux années passées 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 ;
- De poursuivre un programme d'investissement dynamique pour transformer durablement nos ports.

### 1.1 Rétrospective 2019 - 2023

L'exécution des cinq budgets consolidés et retraités des flux réciproques, qui correspondent aux remboursements entre budgets, se présente selon la synthèse présentée ci-après.

Pour les besoins de l'analyse, les données 2023 sont augmentées des rattachements qui auraient dû être opérés.

Chapitres	Comptes administratifs				
	2019	2020	2021	2022	2023*
Atténuations de charges	31	19	117	99	217
Produit des services, du domaine & ventes	9 548	8 596	9 648	10 495	10 602
Subventions & participations					6
Autres produits de gestion courante	314	307	594	390	401
Produits exceptionnels	26	14	29	37	138
Cessions d'actifs			48	2	0
Reprises sur provisions	600	87	305	19	2
Opérations d'ordre	16	31	28	24	70
<b>s/total des recettes</b>	<b>10 535</b>	<b>9 054</b>	<b>10 769</b>	<b>11 066</b>	<b>11 436</b>
<b>Variation en %</b>		<b>-14%</b>	<b>19%</b>	<b>3%</b>	<b>3%</b>
<b>Résultat reporté</b>	<b>775</b>	<b>766</b>	<b>490</b>	<b>1 336</b>	<b>693</b>
<b>Total des recettes</b>	<b>11 310</b>	<b>9 820</b>	<b>11 259</b>	<b>12 402</b>	<b>12 129</b>

Charges à caractère général	4 568	3 770	4 354	4 779	4 898
Charges de personnel	2 593	2 618	2 656	2 798	2 759
Atténuation de produits				2	0
Autres charges de gestion courante	77	10	40	4	20
Charges financières	190	212	167	140	128
Charges exceptionnelles	84	182	82	218	24
Provisions	100	100	409	978	1 084
Impôts sur les bénéfices	427	221	85	188	15
Opérations d'ordre	1 818	1 823	2 073	2 018	2 117
<b>Total des dépenses</b>	<b>9 856</b>	<b>8 936</b>	<b>9 866</b>	<b>11 125</b>	<b>11 044</b>
<b>Variation en %</b>		<b>-9%</b>	<b>10%</b>	<b>13%</b>	<b>-1%</b>

\* données retraitées des rattachements à l'exercice

Les recettes totales de l'exercice ont progressé ces deux dernières années de 3% avec un total de 11,4 M€ en 2023. Parmi elles, les recettes courantes progressent chaque année à l'exception de 2020, année COVID, où une série d'exonérations avaient été accordées. En 2021, nous relevons une augmentation de 16 % ce qui reflète une forte reprise de l'activité.

En 2022, ces mêmes produits augmentent encore de 6% qui s'explique notamment par l'augmentation des prix de carburant. Enfin, en 2023, + 2% avec une somme totale de 11,2 K€.

Cette progression constante des recettes résulte d'une gestion affinée des espaces disponibles complétée par une augmentation tarifaire, comprise entre 3% et 5% selon les ports, intervenue au cours du 1<sup>er</sup> trimestre 2023.

S'agissant des dépenses, celles-ci totalisent 11 M€ avec une légère baisse constatée entre 2022 et 2023 après deux années de fortes augmentations. Les seules dépenses courantes, qui représentent 70% en moyenne de la section et qui totalisent 4,9 M€, concernent les charges générales (achats, fluides, entretien, fiscalité ...) en augmentation de 7% en quatre ans. Cette variation s'explique notamment par la hausse du prix du carburant mais aussi par l'évolution des prix des contrats et marchés publics soumis à une révision automatique des conditions financières.

Les charges de personnel ont, quant à elles, évolué de 6% sur cette même période. Une légère baisse est constatée entre 2022 et 2023, conséquence de recrutements tardifs.

Les charges financières sont passées de 190 K€ en 2019 à 132 K€ en 2023 soit -31% résultant d'un financement modéré par l'emprunt et par la structure de la dette portuaire en majorité à taux fixe.

Ce sont les charges relatives aux amortissements et aux provisions qui augmentent le plus, passant de 1,9 M€ en 2019 à 3,2 M€ en 2023. Cette hausse est à mettre en rapport avec, d'un côté, la politique d'investissement menée sur les Ports de Plaisance afin d'améliorer les équipements portuaires, et de l'autre, avec l'anticipation de charges d'entretien importantes à réaliser dans les prochaines années (rehaussement de quais, dragage, réfection de revêtement de quais).

## 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. 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.

La recherche permanente d'économies combinée à une optimisation des recettes a permis de recourir modérément au levier tarifaire et ainsi maintenir de bons niveaux d'épargnes afin de s'assurer de capacités financières pour le financement des équipements de demain.

	CA 2019	CA 2020	CA 2021	CA 2022	CA 2023*
<b>Recettes réelles d'exploitation (nos cessions)</b>	10 520	9 023	10 693	11 040	11 365
<b>Dépenses réelles d'exploitation</b>	8 039	7 113	7 792	9 107	8 928
<b>Epargne brute</b>	<b>2 481</b>	<b>1 910</b>	<b>2 901</b>	<b>1 933</b>	<b>2 438</b>
<b>Remb. En capital de la dette</b>	1 085	1 244	1 302	1 352	1 187
<b>Epargne nette</b>	<b>1 396</b>	<b>666</b>	<b>1 598</b>	<b>581</b>	<b>1 251</b>
<b>Taux d'épargne brute</b>	23,58%	21,17%	27,13%	17,51%	21,45%
<b>Capital restant dû au 31/12</b>	<b>10 126</b>	<b>10 172</b>	<b>9 470</b>	<b>8 118</b>	<b>7 231</b>
<b>Capacité de désendettement</b>	<b>4,08</b>	<b>5,33</b>	<b>3,26</b>	<b>4,20</b>	<b>2,97</b>

Les soldes intermédiaires de gestion connaissent des variations importantes depuis 2019 avec des chutes en 2020, correspondant à la crise sanitaire, et en 2022, avec le début du conflit Ukrainien.

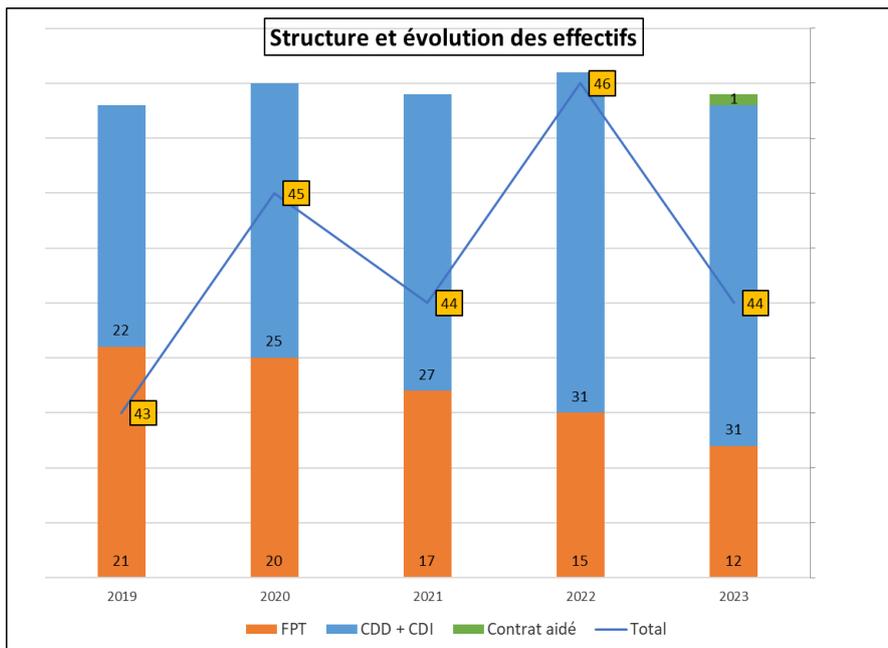
Malgré tout, jusqu'en 2021, le taux d'épargne est supérieur à 20%. L'année 2022 est marquée par les effets de l'inflation avec un taux d'épargne à 17,51 %. Les décisions prises pour 2023 ont permis de repasser au-delà des 20%. Pour information, il est admis qu'un ratio de 8% à 15% est satisfaisant.

Ces bons niveaux ont permis aux ports de recourir à l'emprunt de manière modérée et d'afficher une capacité de désendettement de 5,33 en 2020 (année COVID). A partir de 2021, avec la reprise d'une activité normale et une baisse du capital restant dû, ce ratio repasse en deçà des 5 années avec 2,97 en 2023 et une prévision de 3,96 en 2024.

### 1.3 La politique des ressources humaines

Le personnel affecté à la gestion des cinq ports est composé d'agents permanents et de saisonniers pour renforcer les équipes durant la saison estivale. Selon les années, l'effectif a évolué entre 43 et 46 agents avec, rappelons-le, la reprise en régie du port du Niel au 1<sup>er</sup> janvier 2022.

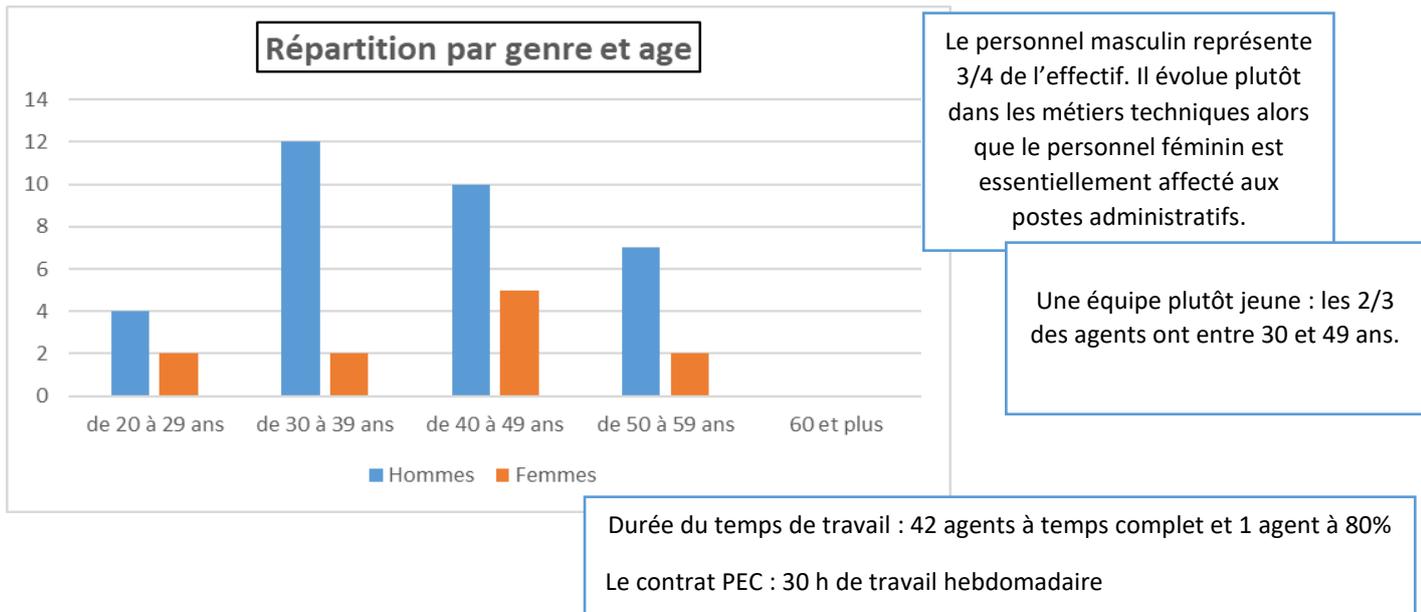
- Personnel permanent : structure et évolution des effectifs



Les agents relevant de la fonction publique territoriale sont remplacés peu à peu par des contrats de droit privé qui représentent aujourd'hui 70% des effectifs

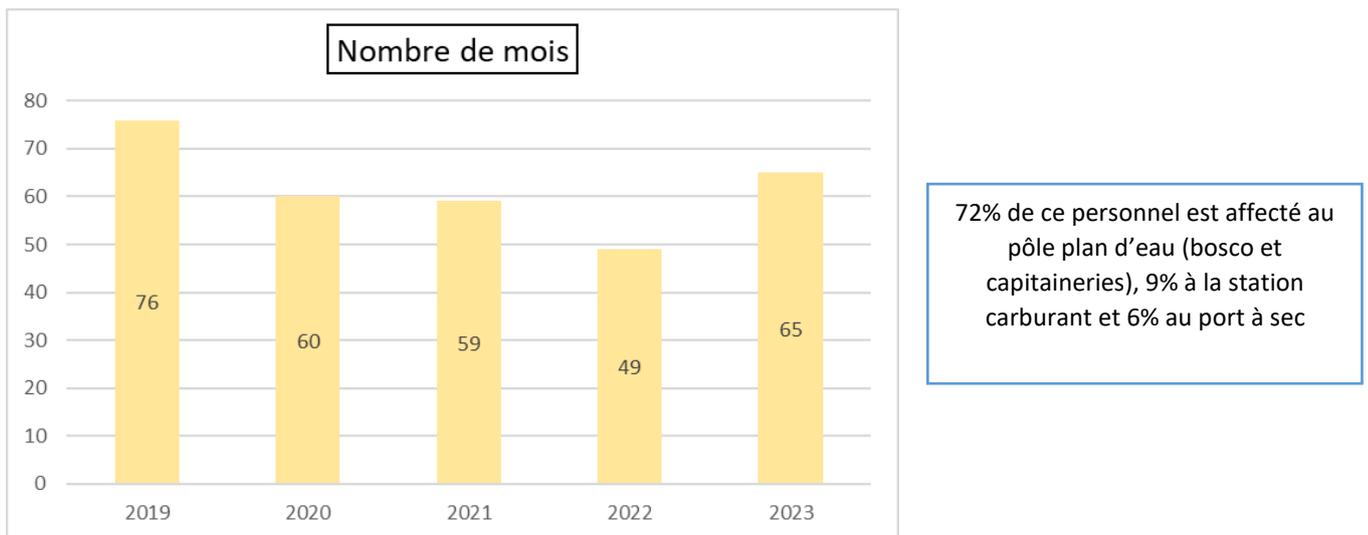
Un contrat Parcours Emploi Compétences a été mis en place à compter de mars 2023 pour une durée de 1 an et permet de bénéficier de 40% d'aides

Les agents de catégorie A représentent 5 % de l'effectif, de catégorie B, 5% et enfin de catégorie C, 89%



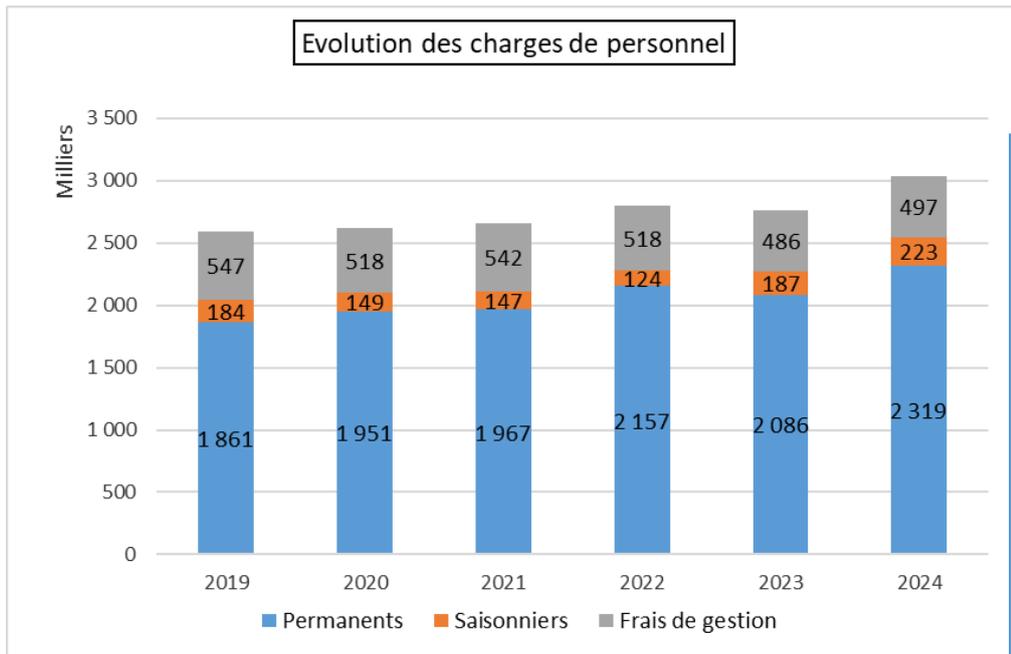
- Personnel saisonnier

Durant la saison estivale, le service des ports complète son effectif d'agents saisonniers répartis entre les capitaineries et les zones techniques.



- Evolution des charges de personnel

Les charges de personnel comprennent non seulement la masse salariale du personnel permanent et saisonnier mais aussi les frais de gestion remboursés à la ville pour des missions accomplies dans divers domaines pour le compte des ports (direction générale, ressources humaines, paie, comptabilité, juridique, sécurité, animations ...).



**Perspectives 2024 :**

- 2 recrutements prévus dont 1 remplacement
- Consolidation de l'emploi aidé

**Soit un total de 45,8 ETP**

- 10 mois supplémentaires pour le personnel saisonnier (amélioration de l'accueil, renfort de l'équipe propreté)

**Soit un total de 6,25 ETP**

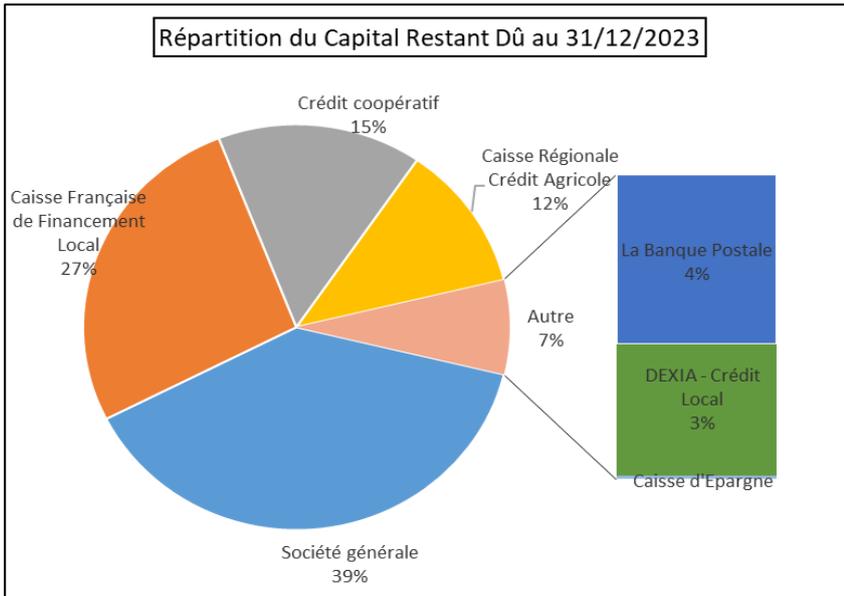
**Revalorisations salariales :**

- + 3,5 % en juillet 2022
- + 1,5% en juillet 2023
- + 5 points d'indice majoré au 1<sup>er</sup> janvier 2024

### 1.4 Une dette maîtrisée

Au 31 décembre 2023, le capital restant dû s'élevait à 7,2 M€ pour l'ensemble des ports dont la ventilation est présentée ci-dessous.

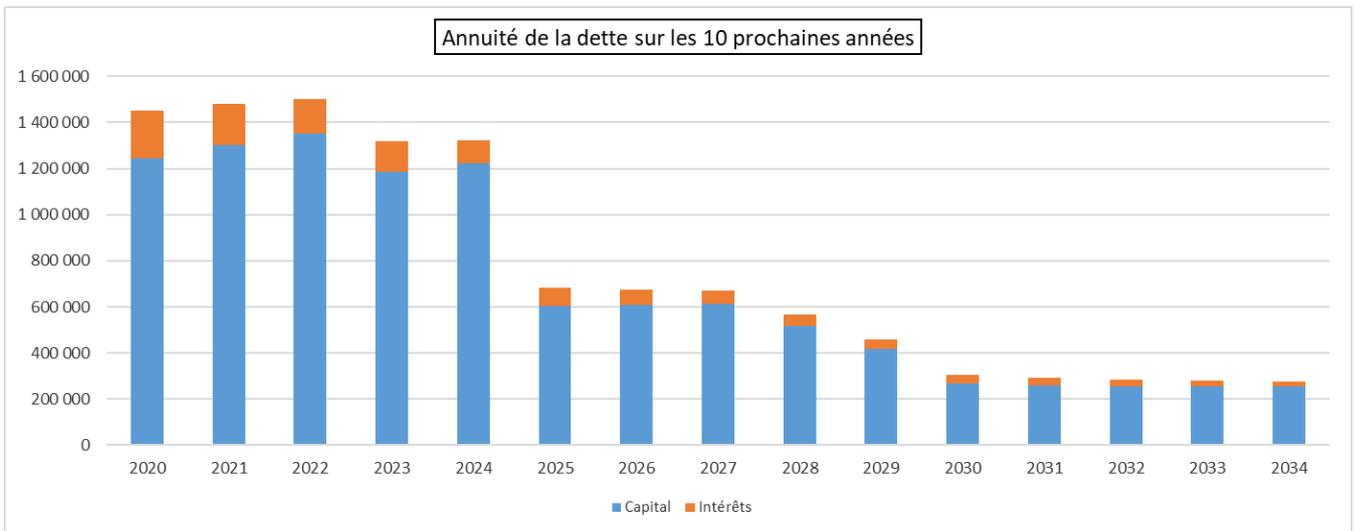
Origine	CRD 31/12/2023	%
Saint-Pierre	6 814	94%
Aiguade	68	1%
La Capte	239	3%
Auguier	110	2%
Le Niel	0	
<b>Total</b>	<b>7 231</b>	<b>100%</b>



Cet encours tient compte du prêt de 300 K€ contracté en décembre 2023 pour le financement de travaux sur le port Saint-Pierre (taux fixe sur 20 ans à 3,99%)

35 contrats de prêts  
89% du capital restant dû à taux fixe  
96 % classifiés A1 « risque faible » et 4% classifiés C1

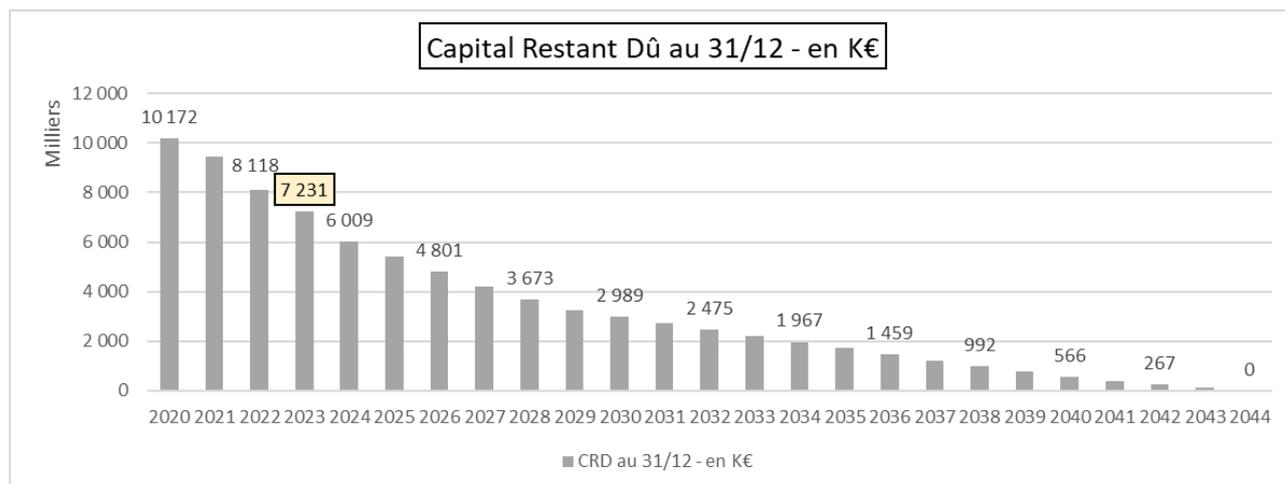
Le graphique ci-dessous relatif à l'évolution des annuités, montre une diminution de moitié du remboursement en capital dès 2025. Cette situation offrira aux ports des possibilités de recours à l'emprunt pour le financement de son programme d'équipement.



Les intérêts de la dette ne pèsent que faiblement sur les dépenses réelles d'exploitation avec un ratio de 2,89 % en 2020, puis 2,10% en 2021, 1,52% en 2022 et enfin 1,41% en 2023.

Pour rappel, la gestion active de la dette, dans un contexte de hausse de taux, a abouti à la renégociation de deux emprunts à taux variables avec un passage à taux fixe au 1<sup>er</sup> janvier 2025 (taux variable au 1<sup>er</sup> janvier 2024 : 4,698% puis 4,51% au 1<sup>er</sup> janvier 2025).

Enfin, s'agissant de l'extinction de la dette, celle-ci se présente, à titre indicatif, comme suit :



## 2. Les orientations budgétaires

Les conditions économiques de 2022 et 2023 n'ont pas été très favorables du fait de l'importante inflation. Malgré tout, le compte administratif prévisionnel dégagerait un résultat cumulé d'environ 1 M€, fruit d'une gestion rigoureuse des deniers (1,4 M€ sans retraitement des rattachements).

Cet excédent va contribuer au financement des projets que nous nous sommes fixés et qui impacteront l'équilibre des budgets à venir : maintenir l'attractivité de nos ports en améliorant l'accueil et la sécurité des plaisanciers, proposer de nouveaux services, financer les opérations d'investissement qui, passée la période des études préalables, vont évoluer vers la phase travaux.

Ces objectifs doivent s'intégrer dans des budgets dont certaines contraintes sont connues comme, l'augmentation du coût de l'énergie à compter de 2025, la révision des contrats et marchés en cours, la revalorisation des salaires puisque, après deux augmentations successives en 2022 et 2023 de la valeur du point d'indice, c'est une attribution de 5 points d'indice majorés pour tous les agents dès janvier 2024.

Eventuellement, de nouvelles restrictions d'eau, avec, certes une économie sur la facture mais surtout un manque à gagner pour la zone d'activité puisque les carénages ne sont plus autorisés sur ces périodes. Pour pallier ce problème, le service des ports envisage de se doter d'un système innovant de désalinisation de l'eau afin d'autoriser ce type d'opérations générant un coût supplémentaire.

Il est donc impératif de poursuivre nos efforts pour adapter nos modes de gestion afin de ne pas dégrader les niveaux d'épargne et pouvoir absorber les futures charges d'intérêts. Ne pas dégrader ces niveaux, c'est contenir avant tout les dépenses d'exploitation en activant toutes les sources d'économies possibles : mutualisation, travail en régie puisque le personnel possède les compétences et la régie s'est dotée de matériels spécifiques (nacelle, bateaux de servitude notamment).

Mais c'est aussi améliorer les recettes avec la mise en place progressive de certaines mesures comme par exemple rendre payantes les bornes recharges électriques pour les bateaux et véhicules, ainsi que la fourniture d'eau et d'électricité sur les quais, améliorer la gestion de la zone fourrière afin de pouvoir libérer des postes à flots lorsque cela est nécessaire.

L'amélioration des recettes ne passera pas par une augmentation des tarifs en 2024.

C'est dans ce contexte que le budget pour l'exercice 2024 a été construit. Les recettes d'exploitation sont évaluées à 13,5 M€ et les dépenses à 12,7 M€ comme le montre la synthèse par chapitre ci-dessous.

Chapitres	Crédits 2023	BP 2024	V° Crédits 2023 /BP 2024
Résultat reporté	693	1 444	108%
Atténuations de charges	86	217	151%
Produit des services, du domaine & ventes	11 084	11 085	0%
Subventions & participations			
Autres produits de gestion courante	433	447	3%
Produits exceptionnels	143	30	-79%
Reprises sur provisions	2	221	14138%
Opérations d'ordre	157	79	-50%
<b>Total des recettes - en K€</b>	<b>12 598</b>	<b>13 523</b>	<b>7%</b>
Charges à caractère général	5 536	6 293	14%
Charges de personnel	2 823	3 039	8%
Atténuation de produits	4		-100%
Autres charges de gestion courante	21	52	143%
Charges financières	139	174	25%
Charges exceptionnelles	31	111	261%
Provisions	1 084	614	-43%
Impôts sur les bénéfices	66	122	85%
Opérations d'ordre	2 301	2 326	1%
<b>Total des dépenses - en K€</b>	<b>12 006</b>	<b>12 731</b>	<b>6%</b>
<b>Virement à la section d'investissement</b>	<b>592</b>	<b>792</b>	

Le virement de la section d'exploitation passe de 592 K€ en 2023 à 792 K€ en 2024 grâce à un résultat reporté plus conséquent.

## 2.1 Les dépenses d'exploitation

Les principaux postes de dépenses d'exploitation comprennent les charges à caractère général (achats, contrats de prestations, entretien des bâtiments, quais, réseaux y compris en régie, opérations de dragage et d'entretien des ouvrages, ...), les charges de personnel, les charges financières, les provisions et dotations aux amortissements.

A ce stade, l'évolution des dépenses se calcule à +6%.

- Charges de la zone carburant [25% du BP]

La prévision d'achat de carburant est estimée 2,4 M€ complétée par la valeur du stock initial de 217 K€. Ce poste représente à lui seul 1/4 des dépenses réelles d'exploitation.

- Les autres charges à caractère général [35% du BP]

Ces charges représentent 35% des dépenses réelles d'exploitation avec une enveloppe de 3,7 M€ contre 3 M€ au budgets 2023 (+21%).

Parmi ces charges figurent notamment toutes les dépenses d'entretien des équipements portuaires, bâtiments, véhicules et matériels, les opérations de dragage, les fluides & autres achats, les impôts et taxes, assurances ... Celles pesant le plus sur le budget sont :

- Les impôts et taxes dont taxes foncières : 1 M€
- Le nettoyage des espaces portuaires : 388 K€
- Les fluides : 364 K€
- Les opérations de dragage / enlèvement posidonies des ports annexes : 323 K€
- Les achats de fournitures, petits équipements : 280 K€
- Les réparations et rehaussement de quais : 219 K€
- L'entretien des bâtiments : 126 K€

L'augmentation de ce poste s'explique par l'inscription de :

- 187 K€ au titre de l'opération de rehaussement d'un quai du port Saint-Pierre compensés pas une reprise sur provisions
- 150 K€ au titre des dragages et enlèvement des posidonies des ports de La Capte et Auguier non réalisés en 2023
- 310 K€ de charges 2023 non rattachées à l'exercice

- Les charges de personnel [29% du BP]

La gestion des ressources humaines continue de s'exercer dans un cadre budgétaire rigoureux. La masse salariale est estimée à 2,5 M€ (+12%). Celle-ci tient compte des réalisations constatées en 2023 ainsi que :

- La prise en compte en année pleine de la revalorisation du point d'indice au 1<sup>er</sup> juillet 2023 ;
- L'application du GVT (Glissement Vieillesse Technicité) ;
- La prise en compte en année pleine des derniers recrutements ;
- Le recrutement d'un chargé d'opérations ;
- L'amélioration de l'accueil saisonnier ;
- Le versement de la prime pouvoir d'achat

Ce chapitre enregistre aussi la refacturation des frais de gestion du budget principal dont la prévision est de 497 K€.

- Les charges financières

Grâce à un recours limité à l'emprunt ces dernières années, les intérêts de la dette représente moins de 1,7 % des dépenses réelles d'exploitation avec 174 K€.

- Les autres charges

Les autres charges rassemblent des charges habituelles comme le passage de titres en pertes sur créances irrécouvrables (52 K€), les subventions aux associations (21 K€), des remboursements ou régularisations

diverses mais aussi la poursuite du provisionnement de certaines lourdes charges qu'il convient d'actualiser, à savoir :

- 13 K€ pour les créances douteuses
- 50 K€ pour le risque contentieux indemnitaire
- 138 K€ pour la reprise des revêtements de quais des ports Auguier et du Niel
- 180 K€ pour le dragage des bassins du port Saint-Pierre
- 234 K€ pour le rehaussement de plusieurs quais

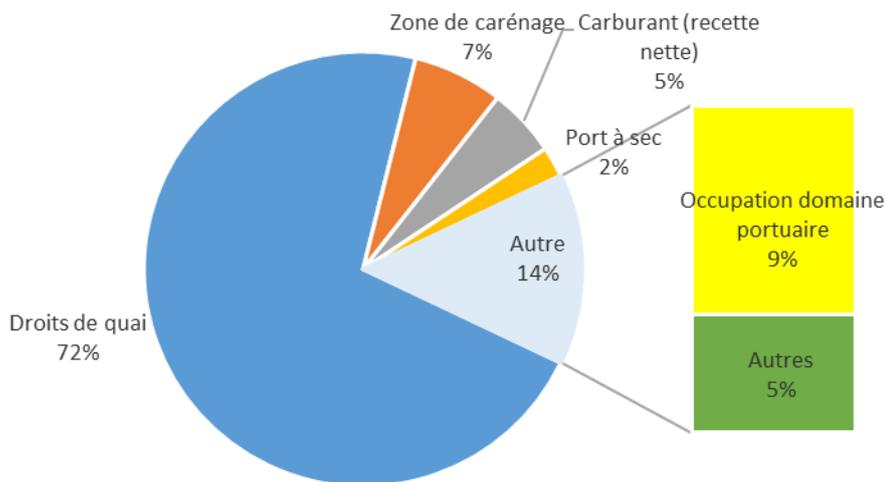
Au regard du résultat dégagé à l'issue de l'exercice 2023, l'inscription au titre de l'impôt sur les bénéfices 2024 sera de 122 K€. Il s'agit là d'une évaluation du service. Le montant réel ne sera connu qu'après l'élaboration de la liasse fiscale par l'expert-comptable en avril prochain.

Enfin, les dotations aux amortissements restent stables avec une enveloppe de 2,3 M€.

## 2.2 Les recettes d'exploitation

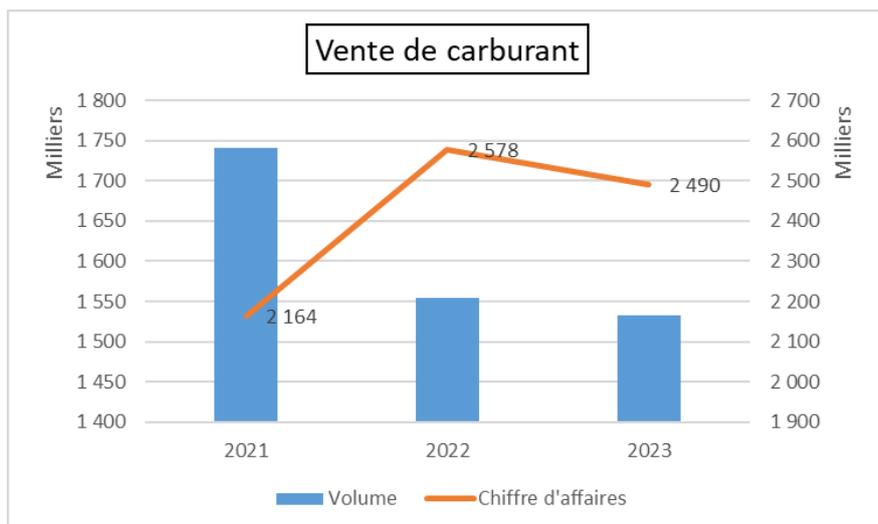
Les seules recettes de l'exercice sont évaluées à 12,1 M€ soit + 1% par rapport à 2023. Ces recettes sont complétées du résultat cumulé issu des exercices précédents soit 1,4 M€.

Elles se ventilent schématiquement comme suit :



- La vente de carburant

Avec l'augmentation sensible des tarifs, les volumes vendus ont baissé de plus de 10% depuis en 2022 alors que le chiffre d'affaires a augmenté de pratiquement 20%.



Prix moyen au litre :

1,24 € en 2021  
1,66 € en 2022  
1,62 € en 2023

La prévision pour 2024 sera de 2,4 M€ soit une marge moyenne de 20%.

- Les produits de services

Parmi ces produits, figurent les redevances d'amarrage qui représentent la majorité des recettes. Elles sont complétées par les prestations des zones d'activités.

L'estimation du produit pour 2024 représente une somme de 7,6 M€ sans augmentation tarifaire.

	2019	2020	2021	2022	2023	BP 2024	V° 2023/2024
<b>Droits de quai</b>	6 133 346	5 880 324	6 233 352	6 476 535	6 719 163	6 735 890	0,25%
<b>Zone de carénage</b>	592 256	523 587	634 339	661 538	625 853	626 000	0,17%
<b>Zone fourrière</b>					21 059	22 000	
<b>Port à sec</b>	211 126	202 872	215 230	211 200	211 677	212 000	0,15%
<b>TOTAL</b>	<b>6 936 728</b>	<b>6 606 783</b>	<b>7 082 921</b>	<b>7 349 273</b>	<b>7 577 752</b>	<b>7 595 890</b>	
<b>Evolution</b>	<b>1,16%</b>	<b>-4,76%</b>	<b>7,21%</b>	<b>3,76%</b>	<b>3,11%</b>	<b>0,24%</b>	

- L'occupation et les dépendances du domaine portuaire

Les prévisions de recettes afférentes à l'occupation du domaine portuaire (terrasses, marché dominical, nocturnes, parking) seront sensiblement identiques à 2023 avec 468 K€.

Concernant les redevances d'occupation du Centre Commercial du Nautisme et des autres locaux, la prévision sera de 382 K€ en augmentation de 5% après révision des loyers.

	2019	2020	2021	2022	2023	BP 2024	V° 2023/2024
<b>Occupation du domaine portuaire</b>	373 431	97 345	251 604	432 214	434 073	433 002	-0,25%
<b>CCN</b>	216 595	224 420	300 760	289 391	300 737	317 000	5,41%
<b>Autres dépendances</b>	57 838	44 426	58 973	60 662	64 358	65 000	1,00%
<b>Parking</b>	39 878	37 723	50 731	40 378	36 308	35 000	-3,60%
<b>TOTAL</b>	<b>687 742</b>	<b>403 914</b>	<b>662 068</b>	<b>822 645</b>	<b>835 476</b>	<b>850 002</b>	
<b>Evolution</b>	<b>-10,43%</b>	<b>-41,27%</b>	<b>63,91%</b>	<b>24,25%</b>	<b>1,56%</b>	<b>1,74%</b>	

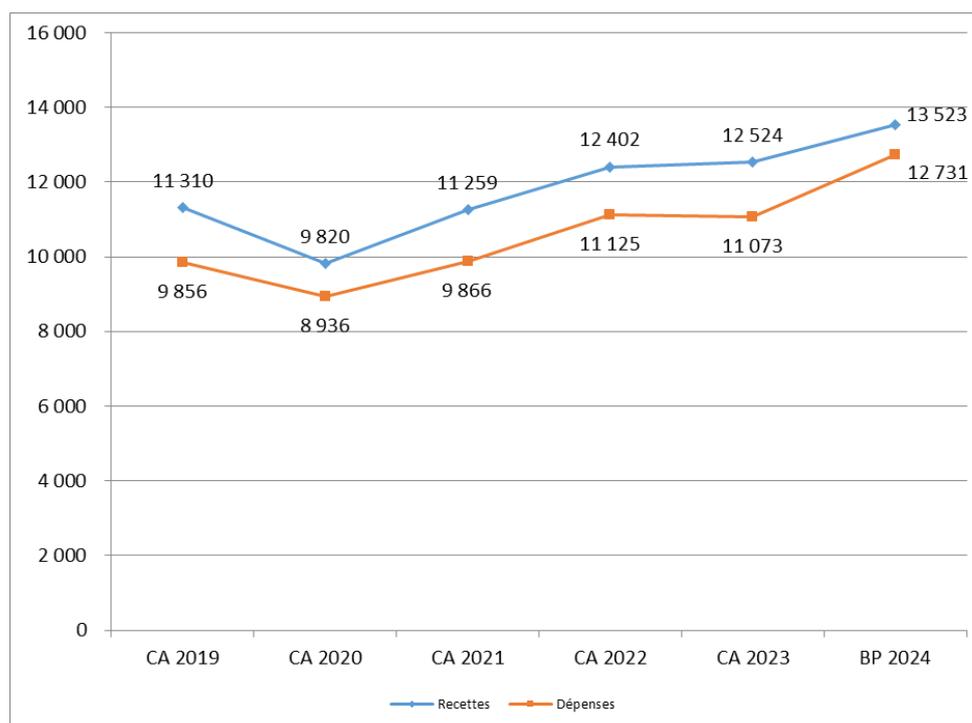
- Les autres produits

Ce poste rassemble entre autres les reprises de provisions notamment celles concernant :

- Le rehaussement d'un quai au port Saint-Pierre (187 K€)
- Les créances douteuses (34 K€)

### 2.3 Autofinancement

L'évolution des charges et des produits se présente synthétiquement de la manière suivante :

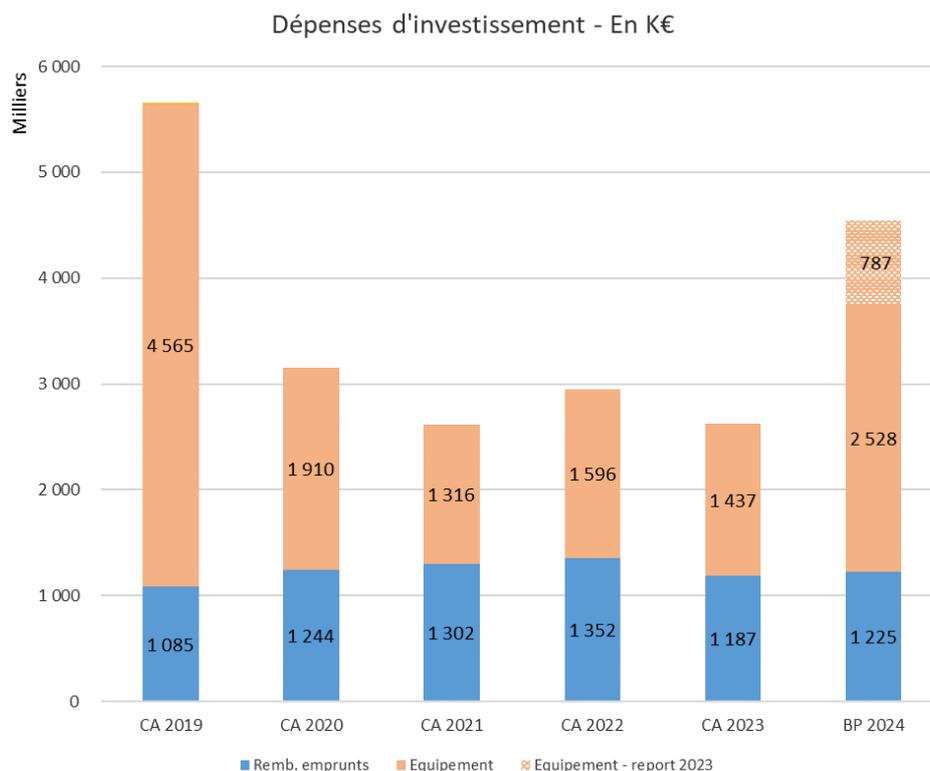


Le virement prévisionnel de la section d'exploitation sera d'environ 792 K€ contre 582 K€ aux budgets 2023. L'autofinancement, qui regroupe le virement à la section d'investissement et les dotations aux amortissements, est en augmentation de 8% avec 3,1 M€. Il viendra financer en priorité le remboursement en capital de la dette puis une partie de l'enveloppe affectée à l'équipement.

## 2.4 L'équipement pour 2024

En plus du remboursement de la dette à hauteur de 1,2 M€, c'est une enveloppe de 2,5 M€ qui sera portée au titre de l'équipement sur le Budget Primitif 2024 complétée de 787 K€ au titre des restes à réaliser.

Sur ces 2,5 M€, 73% sont affectés au port Saint-Pierre, 5% au port de l'Aiguade, 1% pour chacun des autres ports.



Les projets sont la juste continuité des orientations de 2023. Un emprunt de 300 K€ est inscrit afin de participer au financement des projets suivants :

- L'accueil Portuaire : Modernisation des infrastructures : 470 K€
  - Aménagement quai d'accueil, quai d'honneur et quai des pêcheurs
  - Réhabilitation des sanitaires
  - Etude paysagère
  - Bateaux semi-rigides
  - Diagnostic bâtiments
  - Refonte du site internet
  - Enseigne lumineuse station carburant
  - Chariots bagages / matériel radio
- La sécurité portuaire : 441 K€
  - Fermeture des pannes (portillons, réseau, caméras)
  - Barrières d'accès aux quais + bornes
  - Panneaux éclairés d'entrées de pannes
  - Caméras
  - Poteaux incendie

- Le plan d'eau et l'environnement : 1 M€
  - Plan de renouvellement des mouillages, chaines mères, bollards
  - 3<sup>ème</sup> tranche du ponton ANA
  - Super-chargeur pour bateaux électriques
  - Compteurs d'eau communicants - bassin n°3
  - Anodes de quais
  - Bornes eau, wifi
  - Pompes aspirantes Ekopol
- La modernisation des services : 36 K€
  - Matériel informatique et réseaux
  - Mobilier et équipement divers
  - Postes téléphoniques et smartphones pour pointage numérique
- Centre Commercial du Nautisme : 100 K€

Les autorisations de programme en cours et à venir se détaillent ainsi :

N° ou intitulé de l'AP	Montant des AP	Montant des CP			
		Réalisations ant. À 2023	Restes à réaliser 2023	2024	2025
Réhabilitation du Centre Commercial du Nautisme	3 921 724,47	3 613 878,82	307 845,65		
Réhabilitation du quai d'honneur et du quai des pêcheurs	450 000,00			50 000,00	400 000,00

### 3. Conclusion

Après une année 2022 inflationniste qui a vu l'épargne fortement dégradée, nous nous sommes efforcés en 2023 d'appliquer des règles de gestion drastiques afin de reconstituer et consolider les équilibres budgétaires.

Ces efforts pour limiter l'augmentation des charges courantes se retrouve dans le taux de réalisation, qui se situe autour des 92%, nous permettant de retrouver le niveau d'épargne de 2019.

Rigueur de gestion et amélioration de la qualité de service resteront les principes qui guideront l'action des services portuaires pour ces prochaines années.