



# COMPTE-RENDU DE L'ATELIER « POST-CONCERTATION » BUDGET PORTUAIRE & PROSPECTIVE FINANCIERE SUR 35 ANS DU 14 MAI 2025

## **Participants :**

- *M. Alain BENEDETTO – Maire de Grimaud*
- *M. François-Xavier MENTZER – Directeur Général des Services de la Mairie de Grimaud*
- *Mme. Marina MEAZZA – Directrice Général Adjointe de la Mairie de Grimaud*
- *M. Cécile PORTA – Directrice pôle Finances de la Mairie de Grimaud*
- *Mme Brigitte FRANCOIS – Service financier de la Mairie de Grimaud*
- *M. Jean-Luc AQUA – Directeur de la Régie portuaire de Grimaud*
- *Mme Tiphaine GRELET – Directrice administrative de la Régie portuaire*
- *M. Arthur LONGUET – Maître de port adjoint*
- *M. Camille LEQUETTE – EGIS*
- *Mme Virginie THEVENOT – GB2A - Finance*
- *M. Rémi CUNIN – GB2A - Finance*
- *M. Philippe de SAINT RAPT – Président de PG1*
- *M. Henri SALLE – Président de PG2*
- *M. Jurg EGLI – Président de PG3*
- *M. Hervé ARDITTY – Représentant de PG1*
- *M. Frédéric MARCEL – Représentant de PG2*
- *M. Richard GROSSI – Représentant de PG3*
- *M. Pierre VINCENT – Représentant de PG3*



## **Préambule :**

*Le présent atelier est une démarche volontaire de la Commune de Grimaud, visant à poursuivre la concertation liée à la mise en œuvre des travaux de remise aux normes et de remise en sécurité du port de plaisance. Il intervient au premier semestre 2025, à la suite de la phase de concertation réglementaire menée en 2024 et se conforme aux recommandations des Garants de la Commission Nationale de Débat Public (CNDP) portées au bilan de la concertation en novembre 2024.*



## **Déroulement et ordre du jour :**

*L'étude prospective financière est intégrée dans les études préalables en cours qui sont conduites par un groupement dont le mandataire est le bureau d'études EGIS. Le bureau GB2AFinance est membre du groupement.*

*Cette réunion s'est tenue en présentiel à la Mairie de Grimaud, en présence du MOA, des représentants des ASL/ASP de Port Grimaud, de GB2AFinance et Egis en tant que représentants du Groupement en charge des études préalables.*

*Le sujet principal étant la présentation de la faisabilité du financement du PPI par les contrats de Garanties d'Usages, d'une part, et les autres formes de financement (autofinancement, emprunts, subventions, ...), d'autre part.*

*Le compte-rendu sera mis en ligne sur la page « Concertation » du site du port : [portdegrimaud.fr](http://portdegrimaud.fr).*

*La réunion a concerné les points suivants :*

- *Présentation de la projection financière :*
  - *Rappel du Plan Pluriannuel d'Investissements (PPI) ;*
  - *Présentation du redressement des comptes du port depuis 2022 ;*
  - *Présentation des scénarios budgétaires : projections budgétaires sur 35 ans suivant le scénario dit « central » et le scénario dit « critique » ;*

*Les principaux éléments de discussion sont rappelés ci-après.*

*Il est précisé en début de séance que les documents présentés en séance sont encore au stade « études » et sont donc provisoires. Par conséquent, ils n'ont pas vocation à être diffusés intégralement en l'état.*



***Points forts / à retenir :***

### **Rappel des travaux à financer**

- *Les composantes du PPI et calendrier de décaissement associé ont été rappelés de manière succincte en réunion et n'ont pas fait l'objet de commentaires particuliers.*
- *Il est rappelé que le montant des investissements présenté est évalué à la somme de 57.3 M€ HT au stade des études préalables et intègre un % d'aléas en dépenses d'investissements lié à la nature des travaux concernés (études préalables pour la construction d'infrastructures en contexte maritime). Les aléas peuvent intervenir en plus ou en moins dans les phases d'études suivantes (avant-projet et projet) mais il est prudent de les intégrer dans l'analyse budgétaire comme cela est fait pour l'étude de la faisabilité financière.*
- *Le calendrier des décaissements en investissement est calé sur l'exécution du PPI avec un calendrier prévisionnel lié aux autorisations de travaux. Il met donc en évidence une forte concentration des investissements sur les 10 à 12 prochaines années, jusqu'en 2035 à 2038.*

### **Historique de redressement des comptes**

- *La présentation de la performance financière par année a été faite en exposant l'évolution des charges et produits consolidées. Les données disponibles de l'année 2019 sont considérées comme base de référence pour la gestion des ASP/ASL, l'année 2020 étant particulièrement mauvaise pour les ASP/ASL (-1.2 M€ de résultat). L'analyse est objective, fondée sur les données comptables existantes. Les ASP/ASL n'ayant toujours pas communiqué les comptes précis des années 2018 à 2021 comme demandé par la Commune.*
- *Les données disponibles mettent en évidence une amélioration notable des résultats financiers (passage d'un déficit à un bénéfice d'exploitation), liée en particulier à une gestion publique rigoureuse sans augmentation ni du nombre, ni de la taille des navires. Les recettes publiques du port sont ainsi passées de 2.7 M€ à 7.5 M€, avec un résultat excédentaire d'1,5M€/an (2023 et 2024) sans prise en compte des provisions pour risques (2 M€ supplémentaires environ). A noter que depuis la reprise en gestion publique en 2022, le port acquitte dorénavant l'IS auquel il échappait précédemment.*
- *L'évolution spectaculaire des résultats de gestion suscite des interrogations de la part d'un représentant de PG1. Il est indiqué par la MOA que ses interrogations sont légitimes, mais précise que*

*l'objet de la réunion n'est pas de critiquer la gestion passée, malgré les nombreuses questions non résolues en termes de régularité. L'objectif est de démontrer que la robustesse actuelle de l'exploitation permet enfin d'entretenir correctement les infrastructures du port, de draguer régulièrement la passe d'entrée et surtout de dégager un autofinancement régulier et important nécessaire au cofinancement du PPI. Cette situation est donc très favorable pour les ASL/ASP et, de manière plus générale, pour tous les usagers du port.*

### **Focus sur les Garanties d'Usage**

- *Les hypothèses considérées pour l'étude financière sont explicitées, à savoir l'hypothèse centrale de 83% de souscriptions, soit 1200 usagers, contribuant à hauteur de 29.33 M€ HT hors charges, sur une durée de 6 ans. Les 17% restant sont répartis à parts égales entre les Annuels tarif standard quai public, les Annuels tarif réduit quai privé, et le Stockage.*
- *Le Président de PG2 pose la question de savoir si le stockage de bateau devant la maison d'un usager n'ayant pas souscrit une GU ou de location annuelle est envisagé. Cette question n'est pas à l'ordre du jour. Il est précisé que l'objectif est bien que 100% des usagers contractent un contrat de 35 ans pour lier leur habitation (maison ou appartement) à leur amarrage. La Garantie d'Usage est bien le contrat le plus favorable pour l'utilisateur. Toutefois, la Commune ne peut pas imposer cette contractualisation à un usager mais uniquement la proposer. De ce fait, l'étude de projection financière doit être prudente et donc c'est un taux de 83% qui est pris comme hypothèse centrale. Les 17% de postes restants sont alors considérés en contrats annuels ou via des amarrages gérés directement par la régie puisqu'il n'existe pas d'autres alternatives pour la gestion du domaine public portuaire.*
- *Les principes de comptabilisation et utilisation des GU sont rappelés, en introduction de la prise en compte de financements complémentaires.*

### **Prospective budgétaire sur 35 ans**

- *Deux scénarios sont considérés, un scénario dit « Central », et un second dit « Critique », dont les hypothèses sont exposées en réunion.*
- *Dans le scénario « Central », le financement est intégré de manière à équilibrer sur 35 ans les recettes et dépenses du budget de fonctionnement, estimées chacune à 6 665 k€ HT en moyenne annuelle, en euros constants donc hors actualisation, ce chiffre comprenant 1 128 k€ de financement des investissements en moyenne par an. Les hypothèses du scénario central restent prudentes avec par exemple un taux de remplissage de 90% des navires d'escale par rapport aux situation 2023 et 2024.*
- *L'analyse montre que dans le scénario central, la robustesse de l'exploitation est assurée, tandis que dans le scénario critique, le financement peut être réalisé avec une diminution des investissements de 10% ou une réduction du fonctionnement.*
- *Ce résultat met en évidence :*
  - *l'importance des Garanties d'Usage dans le financement du programme, dans la mesure où elles représentent des recettes contractualisées, avec une mobilisation immédiate puis un amortissement sur la durée d'usage des ouvrages ;*
  - *la cohérence du programme d'investissement avec les ressources financières du Port, considérées sous hypothèses maîtrisées (souscriptions GU, subventions, coûts réels, recours) et avec un recours à l'emprunt calibré ; au regard des scénarios considérés, il apparaît notamment que le montant des GU est justifié et ne devrait pas être revu à la baisse ;*
  - *et l'importance de mener les études complémentaires nécessaires pour confirmer les aménagements envisagés et affiner les estimations financières associées.*



### **Principaux échanges :**

- *Il est indiqué par un participant de PG1 que les frais de fonctionnement de la régie ont considérablement augmenté. C'est effectivement le cas car cela a permis d'augmenter la qualité du service public et de redresser les comptes qui sont dorénavant bénéficiaires.*
- *Il est demandé si la Commune avait la certitude d'obtenir les subventions de la Communauté de Communes pour la reprise de l'embouchure. Le scénario « central » reste robuste avec ou sans subvention.*
- *Il est indiqué par un participant de PG1 que dans le cas médian, la régie portuaire devrait dégager une trésorerie positive de 9 M€ au bout de 35 ans (2060). De ce fait, le montant des GU pourrait être réduit de 9 M€ sur 35 ans, ce qui représenterait une économie moyenne de 15 €/mois/amarrage. La MOA explique qu'il n'est pas possible de raisonner sur les garanties d'usage à partir d'une projection théorique de trésorerie positive sur une période aussi longue que 35 ans. Une telle approche méconnaît les principes fondamentaux de la gestion publique, qui impose une prudence constante et une sécurisation des équilibres économiques sur l'ensemble de la durée du projet.*  
*En particulier :*
  - *le scénario dit « Central » constitue un cas médian parmi plusieurs hypothèses et ne saurait être considéré comme un scénario de référence pour des décisions engageant durablement les finances publiques ;*
  - *à un horizon de 35 ans, de nombreuses incertitudes demeurent, tant sur le plan technique (désordres d'ouvrages, imprévus, etc.) que réglementaire (évolutions des normes environnementales, de sécurité, ...).**Les modalités financières actuellement envisagées, notamment le niveau des GU, sont par conséquent indispensables au maintien d'un cadre robuste, garantissant la soutenabilité du projet dans la durée. Toute révision à la baisse de ces engagements constituerait un risque significatif pour la bonne exécution du projet et pour la pérennité du service public portuaire.*