

DEBAT D'ORIENTATIONS BUDGETAIRES POUR 2024

I. L'environnement économique et financier

A. Le contexte international et européen

Un environnement économique qui reste peu lisible

L'économie mondiale a été solide face aux tensions affectant les conditions de production dans le monde et ce malgré un contexte de resserrement des politiques monétaires dans le but de maîtriser l'inflation et les tensions financières (crise de l'énergie provoquée par la guerre en Ukraine, poussée inflationniste inconnue depuis les années 1980, forte remontée des taux d'intérêt). Les pressions inflationnistes qui affectaient l'économie mondiale en 2022 (coût de l'énergie, difficultés d'approvisionnement) se sont ainsi nettement atténuées depuis plusieurs trimestres même si certaines persistent et s'accroissent notamment pour la production de pétrole, avec les événements géopolitiques au Moyen-Orient liés à l'attentat du 7 octobre 2023.

Affichant toujours un niveau élevé sur un an, la hausse des prix des produits alimentaires a commencé néanmoins à se tempérer. La détente sur les chaînes d'approvisionnement et le reflux des prix de l'énergie commencent aussi à se traduire par une accalmie des prix des produits manufacturés.

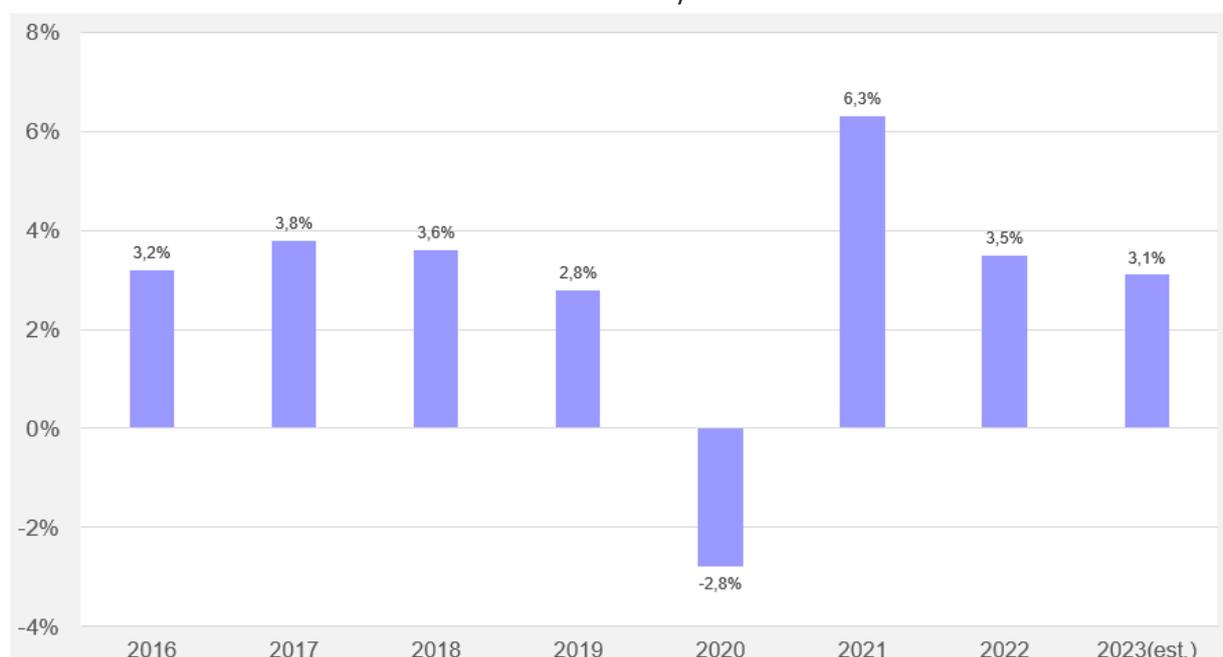
La volatilité des prix du pétrole a eu un effet direct dans l'économie mondiale effaçant en partie le reflux inflationniste sur les produits alimentaires.

Plusieurs incertitudes continuent de peser sur la trajectoire mondiale avec les effets de la transmission du resserrement monétaire à l'économie réelle, des tensions géopolitiques pouvant entraîner de nouveaux chocs sur les cours internationaux de l'énergie ou des matières premières (conflits en Ukraine et au Moyen Orient).

Toutefois, le FMI a laissé inchangée sa prévision de croissance du produit intérieur brut (PIB) mondial pour 2023 à 3,1% mais a abaissé celle pour 2024 à 2,8% (La croissance mondiale s'était élevée à 3,5% en 2022).

Produit intérieur brut dans le monde

Variation en volume en moyenne annuelle



Dans cette perspective la croissance de la zone euro s'est effondrée de 3.5 % en 2022 à 0.8% en 2023 avec une progression prévue à 1.4 % en 2024 (Source : FMI).

Pour faire face aux pressions inflationnistes, un resserrement monétaire a été opéré par la BCE permettant une désinflation de l'économie qui atteindrait 5.8 % en 2023 après une flambée à 8.4 % en 2022.

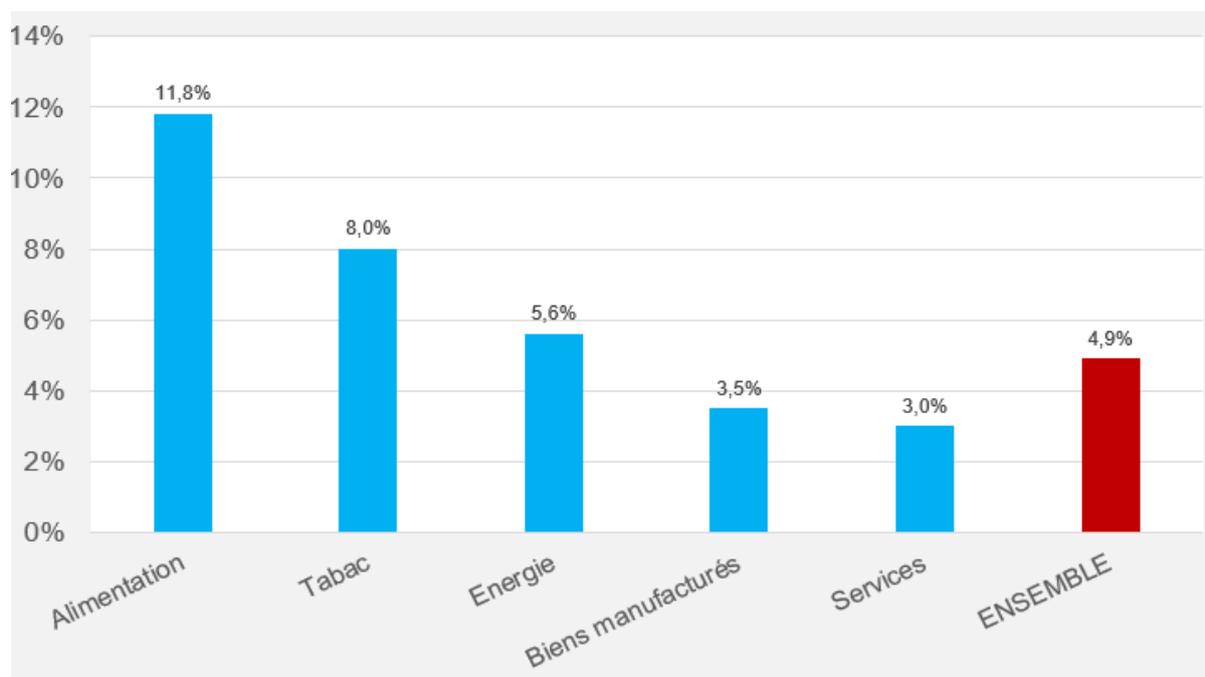
B. Le contexte national

En France la croissance annuelle s'élèverait à +0,9 % en 2023 malgré une baisse de la consommation des ménages et après un fort ralentissement de l'activité économique en 2022 (+2,6% après +6,8% en 2021). Les différents chocs devraient amener à un ralentissement de la croissance en 2024 à 0.9 % selon la banque de France alors que le gouvernement vise 1.4 %.

Après une légère baisse de l'inflation en 2023 à 4.9 % après 5.2 % en 2022, le processus de désinflation engagé permet de viser 2.6 % en 2024 grâce au ralentissement des prix de l'alimentation et des biens manufacturés.

Composantes de l'indice général des prix à la consommation en 2023

Variation en moyenne annuelle



La croissance économique nationale s'est montrée plus forte qu'attendu sur fonds de dynamisme du commerce extérieur et portée par une consommation des ménages qui a également connu un rebond favorable suite à la progression de la consommation alimentaire.

Si la France a connu un taux de chômage historiquement bas en 2023, à 7.2 %, le ralentissement de la croissance économique ainsi que la baisse des soutiens à l'emploi dans les

entreprises devraient contribuer à un ralentissement de l'emploi, selon la banque de France le taux de chômage pourrait ainsi augmenter à 7.4 % à horizon 2024.

Dans ce même sens l'investissement des ménages a poursuivi son recul, affecté par le renchérissement des crédits immobiliers. L'emploi a quasiment stagné (+0,1 % entre fin mars et fin juin) après plusieurs trimestres consécutifs de hausses soutenues.

C. Le contexte portuaire

Les six grands ports maritimes français ont connu en moyenne un fort recul de leur activité en 2023 (-7%) tandis que leurs concurrents, Anvers-Bruges et Rotterdam connaissent une baisse moins prononcée de respectivement -5,5% et -6%.

Les ports territoriaux ont connu des situations plus contrastées selon les cas : Bayonne (+12%), Sète (+6%), Brest (+4%), Saint Malo (-26%), Lorient (-14,48%).

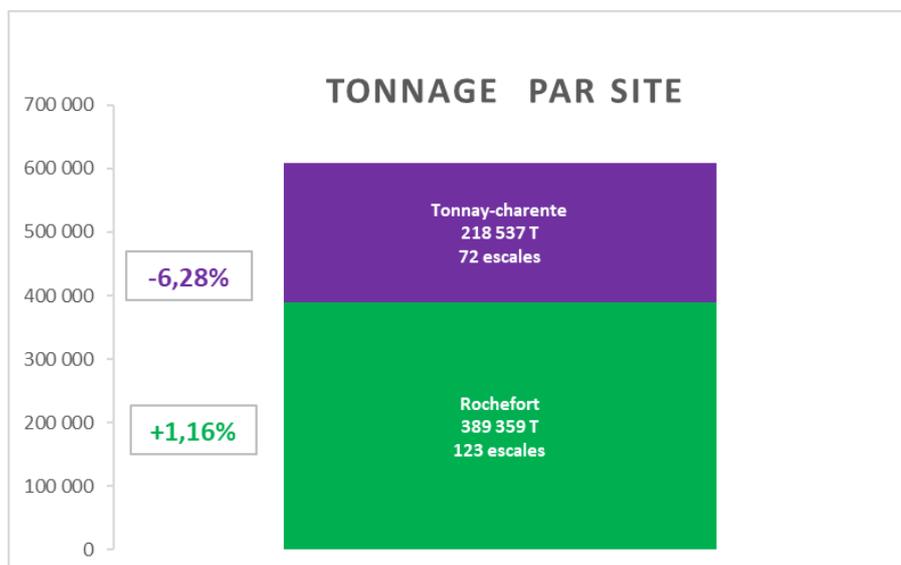
Concernant les ports de Rochefort et Tonnav-Charente, le tonnage global s'est élevé, fin décembre 2023, à 607 896 tonnes soit une baisse de 1,64 % par rapport à l'année 2022.

Le port de Rochefort avec 389 359 T est à un niveau de trafic quasi équivalent à celui de 2022 (+1,16%), avec une augmentation conséquente du trafic d'exportation de ferrailles (+248,48%) et d'argile (+20,58%) ainsi que d'imports de bois sciés (+7,6%), la baisse du trafic d'engrais (-35,17%) et de ciment blanc (-18,29%) se confirmant.

Le port de Tonnav-Charente avec 218 537 T voit son trafic diminuer de 6,28% en raison notamment de la baisse de trafic des céréales (-24,57%). Le trafic de granulats, toujours en progression par rapport à 2022 (+11,08%) reste majoritaire sur le port pour la deuxième année consécutive avec 132 917 tonnes.

Ce résultat, presque stable, reste malgré tout positif au regard du contexte économique compliqué :

- Baisse des trafics liés à la crise du secteur de la construction,
- Perte des tonnages TIMAC,
- Absence d'exportation des céréales en raison de la crise russo-ukrainienne.



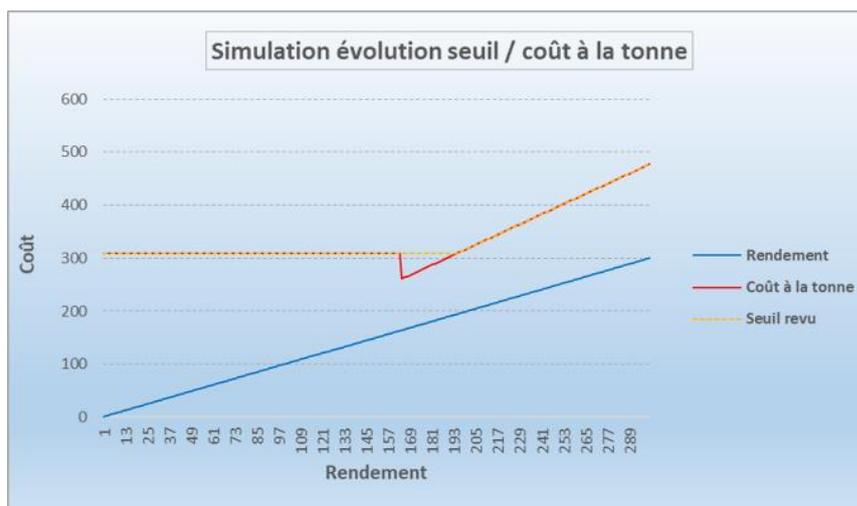


La politique tarifaire 2024 du port a été basée sur les coûts de l'inflation : augmentation de 4,3% pour les taxes de manutention, les taxes d'outillages, les redevances d'occupation domaniale et les droits de ports.

Il a également été procédé à des adaptations des tarifs d'outillages actuels, issus des tarifs historiques de la CCI, et qui présentaient des incohérences.

- Evolution du taux de rendement à 194T/h au lieu de 164T/h

Cette évolution s'avérait nécessaire pour le port, considérant que la tranche de facturation au tonnage entre 164T/h et 194T/h était inférieure au taux horaire (-700 € sur un navire à 166T/h par exemple).



Cette modification était d'autant plus justifiée que ledit taux de rendement, établi à l'époque sur des grues de moindre capacité, n'avait pas évolué depuis plus de 20 ans alors que le taux horaire et le prix à la tonne avaient augmenté régulièrement.

- Uniformisation des périodes d'horaires entre l'outillage et la manutention

Détail des Heures de travail

| Heures | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | | |
|------------------|----|----|---|----|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|--|--|
| Lundi à vendredi | | H2 | | H1 | | HN | | | | H1 | | HN | | | | H1 | | H2 | | | |
| Samedi | | H2 | | | | | | | | | H3 | | | | | | | | | | |
| Dimanche / JF | H3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Le travail le **Samedi après-midi** ainsi que les nuits, dimanche et jours fériés doit être considéré comme **exceptionnel**.

LEGENDE

| | | |
|----|---------------------------|--|
| HN | Heure normale : | Lundi - Vendredi : 8h-12h et 14-18h |
| H1 | Heure Majorée de type 1 : | Lundi - Vendredi : 7h-8h, 12h-14h et 18-21h |
| H2 | Heure majorée de type 2 : | Lundi - Vendredi : 4h-7h, 21h-22h et Samedi : 4h-13h |
| H3 | Heure majorée de type 3 : | Samedi : 13h-22h et Dimanche / JF : 4h-22h |

Enfin, il a été créé un tarif pour la location de la salle de réunion du port du bâtiment « blanc-bleu » au 67 avenue de la Libération.

| | |
|--|----------------------------|
| Location grande salle de réunion demi-journée | 45,000 € HT / demi-journée |
| Location grande salle de réunion journée | 65,000 € HT / journée |
| Location grande salle de réunion demi-journée pour les usagers du port | 22,500 € HT / demi-journée |
| Location grande salle de réunion journée pour les usagers du port | 32,500 € HT / journée |

A l'instar de la tendance nationale, le trafic portuaire 2024 du port pourrait rester stable en raison du contexte économique international. Le tonnage minimum attendu pour 2024 est de l'ordre de 600 à 650 000 T.

II. Évolutions prévisionnelles des recettes et des dépenses

Le budget 2024 présenté se réfère à l'année 2023, qui n'était que la 2^{ème} année de fonctionnement du port en gestion directe. Le recul budgétaire reste donc encore limité.

Ce qui a eu pour conséquence tout au long de 2023 de rester vigilant quant à l'exécution au quotidien du budget. Et malgré certaines incertitudes pendant l'année (perception des sommes dues par la CCI dans le cadre des protocoles de fin de concessions), le budget 2023 a été maîtrisé et un excédent de fonctionnement a même pu être dégagé (910 000€), grâce notamment à des recettes exceptionnelles (perceptions des recettes d'exploitation de fin 2022, dotation pour amortissement du Département, participation au dragage 2021 par la CCI).

Il est à noter que cet excédent ne pourra pas pour autant assurer le financement des travaux d'investissement déjà engagés et compenser l'absence de perception de la trésorerie du port due par la CCI.

Ce budget 2024 a été élaboré sur la base des recettes et charges réalisées en 2023 tout en prenant en compte les coûts liés à l'inflation.

A. Évolution des recettes

Il est proposé de bâtir le Budget 2024 sur la base d'un maintien des recettes réelles de fonctionnement (locations diverses, droits de port, taxes d'outillage, dotations de transfert versées par le Département) en intégrant uniquement 12 mois d'exploitation.

Les dotations pour charges nouvelles versées par le Département et la Communauté d'Agglomération Rochefort Océan correspondraient, comme habituellement, à 120 000 €.

Les recettes d'investissement sont issues des subventions obtenues de l'Etat et la Région dans le cadre du plan de relance, ainsi que d'emprunts afin de couvrir les opérations identifiées pour 2024 :

- L'emprunt obtenu de la Banque des Territoires de 1,4M€ et qui sera débloqué cette année.
- Un emprunt « d'équilibre » qui devra être envisagé, en fonction de l'accord qui sera trouvé avec la CCI pour reprendre la trésorerie ou les collectivités membres qui pourraient être sollicitées pour assurer le financement des travaux portuaires.

B. Évolution des dépenses

Il est proposé, en section de fonctionnement, une légère augmentation du réalisé de 2023 pour les charges à caractère général afin d'intégrer notamment les coûts liés à la participation aux salons, l'assistance juridique pour la gestion RH ainsi que l'étude pour la remise à plat des tarifs et occupations du port.

Les charges de personnel prennent en compte les salaires sur une année du poste de Directeur d'exploitation ainsi que les augmentations de salaires liées notamment à la CCNU (+4,3%).

Globalement, le budget de fonctionnement 2024 du Syndicat Mixte devrait s'élever à 3 990 000 € dont 187 375 € liés aux amortissements.

En investissement, les dépenses réelles s'élèvent à 7 157 870,00 €, les dépenses totales s'élevant à 7 200 000,00 €.

Les reports concernent les opérations débutées en 2023 dont : les travaux de revamping des grues, la démolition/reconstruction du bâtiment Ardoise, la réhabilitation des terre-pleins 1 à 5 du port de Rochefort, la réhabilitation de l'appontement céréalier de Tonnay-Charente, les acquisitions foncières du Secteur Libération.

Les opérations nouvelles concernent essentiellement la démolition du hangar 3, la remise en état de la route de Tonnay-Charente et les mises aux normes liées à la sûreté portuaire.

Il est à noter que ce budget, faute de financement, ne permet pas de financer les opérations suivantes :

- Désordre du poste 1 (fontis) : chiffrage non connu à ce jour
- Acquisition d'appareils : 60 000€
- Etude pour l'électrification des quais : 50 000 €

Au regard de la situation financière du Syndicat Mixte, rendue compliquée faute d'avoir récupéré les sommes dues par la CCI, il est proposé de privilégier la réalisation des dalles bétons par les opérateurs privés (à négocier pour garantir l'accès aux services portuaires par d'autres opérateurs et ne pas mettre en péril l'utilisation de nos outillages).

III. Les engagements pluriannuels

En 2018, le Syndicat Mixte a voté une Autorisation de Programme concernant le projet de réhabilitation de l'apponnement céréalier de Tonnay-Charente d'un montant de 2,5 M€.

IV. L'encours de la dette

L'encours de la dette du Syndicat Mixte s'élève à 4 847 750 € via trois emprunts contractés en 2020 et 2023.

Pour 2024, il est envisagé de débloquer le prêt contracté auprès de la Banque des Territoires en 2023 pour les travaux de réhabilitation de l'apponnement céréalier.

L'emprunt concernant le financement des autres projets d'investissement ne sera envisagé qu'en fonction de l'accord qui sera trouvé avec la CCI pour reprendre la trésorerie liée aux protocoles de fin de concession.

V. Les effectifs de la collectivité

Les effectifs de la collectivité s'élevaient, au 1er janvier 2024, à 14 agents dont 11 agents de droit privé et 3 agents de droit public dont 2 sont mis à disposition par le Département.

| Emplois Permanents | Grade(s) correspondant(s) | Catégorie | Effectifs budgétaires | Effectifs pourvus | Temps de travail hebdomadaire | POSTE OCCUPE | | |
|--|--|-----------|-----------------------|-------------------|-------------------------------|-------------------------------|--|----------------------------|
| | | | | | | Statut | Grade | Temps de travail (TP en %) |
| Services Administratifs | | | | | | | | |
| Directeur Général | Attaché | A | 1 | 1 | TC | Mise à disposition par le D17 | Attaché | 100% |
| Directeur Administratif et Financier | Rédacteur | B | 1 | 1 | TC | | Rédacteur principal | 100% |
| Services Techniques | | | | | | | | |
| Directeur de l'exploitation et de la maintenance | Salarié de droit privé | | 1 | 1 | TC | CDI | | 100% |
| Responsable maintenance Infrastructures | Salarié de droit privé | | 1 | 1 | TC | CDI | | 100% |
| Eclusier | Cadre d'emploi des adjoints techniques | C | 1 | 1 | TC | Mise à disposition par le D17 | Adjoint technique principal de 2ème classe | 100% |
| Eclusier | Salarié de droit privé | | 1 | 1 | TC | CDI | | 100% |
| Eclusier | Salarié de droit privé | | 1 | 1 | TC | CDI | | 100% |
| Eclusier | Salarié de droit privé | | 1 | 1 | TC | CDD | | 100% |
| Responsable maintenance Outillages | Salarié de droit privé | | 1 | 1 | TC | CDI | | 100% |
| Responsable Adjoint maintenance Outillage | Salarié de droit privé | | 1 | 1 | TC | CDI | | 100% |
| Grutier | Salarié de droit privé | | 1 | 1 | TC | CDI | | 100% |
| Grutier | Salarié de droit privé | | 1 | 1 | TC | CDI | | 100% |
| Grutier | Salarié de droit privé | | 1 | 1 | TC | CDI | | 100% |
| Grutier | Salarié de droit privé | | 1 | 0 | TC | - | | 100% |

TC : temps complet

Pour 2024, il est uniquement prévu :

- Le recrutement d'un nouveau mécanicien-grutier en remplacement d'un salarié ayant changé de service.
- La transformation d'un poste d'agent-polyvalent affecté à la manœuvre des écluses en CDI de droit privé (en remplacement d'un éclusier de droit public)

Les accords locaux, reprenant les anciens accords CCI et le protocole de temps de travail du Syndicat Mixte, doivent être finalisés pour l'été prochain.

VI. Stratégie pluriannuelle

Le Syndicat Mixte avait élaboré un Programme Pluriannuel d'Investissements (PPI) 2020/2025.

Ce PPI prenant en compte les actions du Schéma de développement du port devra être complété suite à la reprise en régie du port. L'écriture d'un nouveau PPI devra débuter rapidement.

Pour les autres opérations, le Syndicat Mixte utilisera des emprunts axés en priorité sur les opérations génératrices de recettes (réhabilitation de l'appontement céréalier, reconstruction de hangars, ...) et appellera le cas échéant ses membres à contribuer pour chaque projet.