

DEBAT D'ORIENTATIONS BUDGETAIRES POUR 2025

I. L'environnement économique et financier

A. Le contexte international et européen

Selon l'OCDE, la croissance du PIB mondial devrait s'établir à 3,2 % en 2024 et en 2025, soit un niveau très proche du taux de 3,1 % enregistré en 2023. Cette progression est portée par la forte croissance affichée par les grandes économies de marché émergentes, notamment l'Inde, la Chine, et l'Indonésie, contrastant avec les résultats moins dynamiques observés dans nombre d'économies avancées, particulièrement en Europe (0,7% projeté en 2024 pour la zone euro).

Après le pic de 2022, l'inflation poursuit son repli, sous l'effet du resserrement des politiques monétaires, de la baisse des prix de l'énergie et de l'atténuation des tensions sur les marchés alimentaires, avec des projections pour la zone euro de 2,4% en 2024 et 2,1% en 2025.

Le taux de chômage dans la zone euro reste stable à un niveau historiquement bas, 6,4% en août 2024, avec des données hétérogènes selon les pays. Il est de 14,1% chez les jeunes de moins de 25 ans (source Eurostat octobre 2024).

Ces perspectives n'intègrent pas encore les effets intérieurs et extérieurs de la politique économique annoncée par le Président des Etats Unis nouvellement élu, et sont évidemment soumises aux aléas d'une situation géopolitique particulièrement instable.

B. Le contexte national

La croissance économique française

L'INSEE prévoit une croissance de 1,1%, pour la France en 2024. Elle a été notamment portée cet été par la tenue des Jeux Olympiques, et devrait poursuivre sur cette voie avec une augmentation de la consommation des ménages et de leurs dépenses immobilières, d'ici la fin de l'année.

En 2025, le gouvernement table sur le même niveau de croissance qu'en 2024. Cette prévision repose principalement sur l'estimation d'une demande intérieure privée robuste.

L'inflation en France

L'inflation reste une préoccupation majeure. Selon les dernières prévisions de l'INSEE, elle est estimée à 2,1% en moyenne. Cette estimation reflète une baisse par rapport au niveau élevé de 2023, où l'inflation avait atteint environ 5%. Elle continue d'être alimentée par la hausse des prix de l'énergie, des biens alimentaires, et par les tensions sur les chaînes d'approvisionnement.

Bien que l'inflation ait légèrement fléchi par rapport à 2023, elle exerce encore une pression sur le pouvoir d'achat des ménages.



En 2025, l'INSEE prévoit un niveau d'inflation à 1,8%.

L'emploi en France

Le taux de chômage, en baisse continue du 3ème trimestre 2021 (8%) au 1er trimestre 2023 (7,1%) a connu depuis une légère remontée. Il s'établit à 7,3% au deuxième trimestre 2024 (source INSEE). Les récentes annonces relatives à la multiplication des plans sociaux dans le secteur industriel et commercial soulignent la fragilité de la situation interne et le risque récessif.

La dette publique en France

En 2024, la dette publique de la France est estimée à environ 112 % du PIB, soit environ 3 228 Mds€. Cette hausse est due à l'augmentation des dépenses publiques pour soutenir l'économie pendant la crise énergétique et l'inflation, ainsi qu'aux mesures post-pandémiques qui ont alourdi les finances publiques.

Pour 2025, les perspectives indiquent une stabilisation de la dette publique autour de 110 % du PIB. Une commission d'enquête Parlementaire devrait être convoquée pour comprendre cette brusque dégradation des finances publiques.

Le déficit public en France

Pour 2024, le déficit public de la France est estimé à environ 6 % du PIB. Cette estimation dépasse les prévisions initiales de 5,1 %, principalement en raison de recettes fiscales moins importantes que prévu et de dépenses publiques élevées.

Le gouvernement envisage dans sa Loi de finances 2025 de ramener le déficit à 5% du PIB en 2025.

C. Le contexte portuaire

Les grands ports maritimes français de La Rochelle, Marseille, Le Havre et Bordeaux ont connu un trafic quasi stable de leur activité en 2024 (entre -2,5% et +2,4%) à l'instar de leurs concurrents étrangers, Anvers-Bruges (+2,3%) et Rotterdam (-0,7%). Seuls les grands ports maritimes de Dunkerque et Nantes ont une évolution de trafics différente avec respectivement +4% et -10%.

Les ports territoriaux ont connu des situations plus contrastées selon les cas : Bayonne (-8,4%), Sète (+3,6%), Brest (+ 2%), Saint Malo (+5,3%), Lorient (+10,44%).

Le trafic du port de commerce de Rochefort/Tonnay-Charente, avec 597 494 T à fin décembre 2024, connaît une baisse de 1,71%.

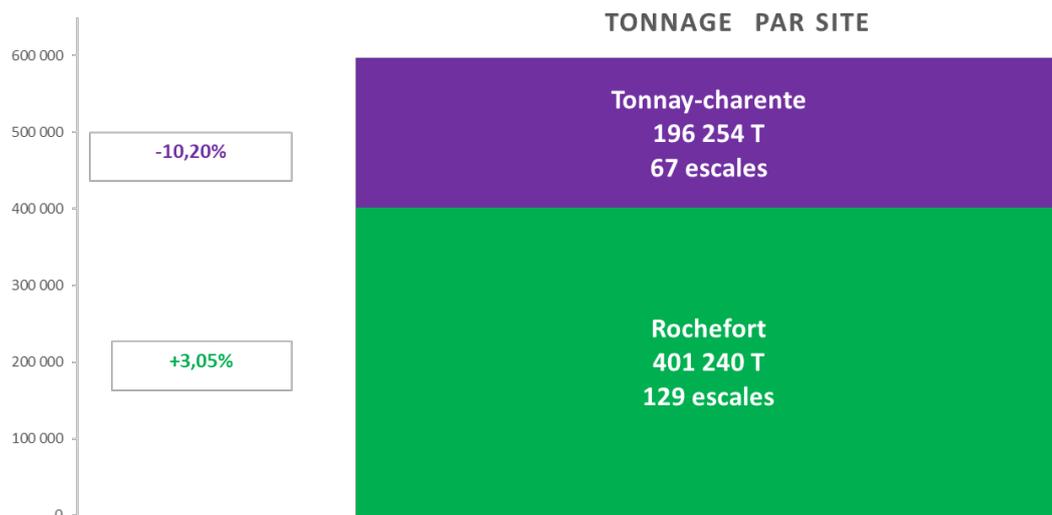
Le port de Rochefort avec 401 240 T connaît une hausse de 3,05% par rapport à 2023. Les exportations de ferrailles et les importations de bois sciés sont en progression.

Le nombre de navires Nautitech mis à l'eau en 2024 a fortement diminué en raison de la baisse d'activités de cette entreprise.

Le port de Tonnay-Charente avec 196 254 T voit son trafic diminuer de 10,20% en raison des conséquences de la mauvaise campagne céréalière. Cette situation est identique à celle des autres ports français qui connaissent une chute importante des trafics de céréales.

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,
- Absence d'exportation des céréales en raison de la crise russo-ukrainienne et surtout de la mauvaise campagne céréalière.



La politique tarifaire 2025 du port a été basée sur les coûts de l'inflation : augmentation de 2,3% pour les taxes de manutention, les taxes d'outillages, les redevances d'occupation domaniale et les droits de ports.

L'étude sur la remise à plat des tarifs et occupations domaniales est en cours et devrait permettre l'application de tarifs révisés à compter de 2026.

A l'instar de la tendance nationale, le trafic portuaire 2025 du port pourrait rester stable en raison du contexte économique international. Le tonnage minimum attendu pour 2025 est de l'ordre de 600 000 T.

II. Évolutions prévisionnelles des recettes et des dépenses

Le budget 2024 présenté se réfère à l'année 2024, qui était la 3^{ème} année de fonctionnement du port en gestion directe.

En l'absence de la perception des sommes dues par la CCI dans le cadre des protocoles de fin de concessions, le budget 2024 a été maîtrisé et un excédent de fonctionnement a même pu être dégagé (899 389€).

Il est à noter que cet excédent ne pourra pas compenser l'absence de perception de la trésorerie du port due par la CCI et de fait d'assurer le financement des travaux d'investissement déjà engagés de actions prioritaires à mener sur 2025.

Ce budget 2025 a été élaboré sur la base des recettes et charges réalisées en 2024 tout en prenant en compte les coûts liés à l'inflation.

A. Évolution des recettes

Il est proposé de bâtir le Budget 2025 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 (sans recettes ponctuelles perçues en 2024).

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 soldes de subventions obtenues de l'Etat et la Région dans le cadre du plan de relance, ainsi que de l'avance remboursable de 1M€ de la Communauté d'Agglomération Rochefort Océan.

B. Évolution des dépenses

Il est proposé, en section de fonctionnement, un maintien du réalisé de 2024 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, la réalisation des formations obligatoires ainsi que le solde de 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 complète de l'ensemble des postes (avec la transformation d'un poste d'écluseur de droit public en droit privé) ainsi que les augmentations de salaires liées notamment à la CCNU (+2,3%).

Globalement, le budget de fonctionnement 2024 du Syndicat Mixte devrait être de l'ordre de 4 000 000 € dont 183 307 € liés aux amortissements.

En investissement, les dépenses réelles s'élèvent à 3 840 000 €, les dépenses totales s'élevant à 3 880 000,00 €.

Les reports concernent les opérations débutées en 2024 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 et les acquisitions foncières du Secteur Libération.

Les opérations nouvelles concernent essentiellement la démolition du hangar 3, la réparation du fontis, la dernière acquisition foncière du Secteur Libération et la restructuration de ce secteur ainsi que les mises aux normes liées à la sûreté portuaire.

Il est à noter que ce budget, faute de financement (et notamment l'absence de résolution du contentieux avant la CCI), ne permet notamment pas de financer les opérations suivantes :

- Réhabilitation et extension de la dalle béton des postes à ferrailles : 1,2M€
- Acquisition d'appareils : 60 000€

III. Les engagements pluriannuels

Le Syndicat Mixte n'a aucun engagement pluriannuel en cours.

IV. L'encours de la dette

L'encours de la dette du Syndicat Mixte s'élève à 7 602 500 € via cinq emprunts contractés en 2020, 2023 et 2024.

Pour 2025, il n'est pas envisagé de réaliser de nouveaux emprunts.

V. Les effectifs de la collectivité

Les effectifs de la collectivité s'élevaient, au 1er janvier 2025, à 14 agents dont 12 agents de droit privé et 2 agents de droit public dont 1 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	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	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

Les accords locaux, reprenant les anciens accords CCI et le protocole de temps de travail du Syndicat Mixte, ont été finalisés courant 2024 tout comme le règlement intérieur ou la charte informatique.

Pour 2025, il est à ce jour prévu :

- Le remplacement 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).

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, arrivant prochainement à échéance, il devra être réécrit.

Ce PPI pourra uniquement être financé en fonction de la résolution du litige avec la CCI et de la possibilité, le cas échéant, de solliciter ses membres à contribuer à certains projets.