



**MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Référence : S2023-0881

Paris, le 03 JAN. 2024

Le ministre de la transition écologique et de la
cohésion des territoires

Le ministre délégué auprès du ministre de la
transition écologique et de la cohésion des
territoires, chargé des transports

à

Monsieur le Premier président de la Cour des
comptes

Objet : Réponse au rapport relatif au groupement d'intérêt économique Dragages-Ports – exercices 2013-2022.

Par courrier en date du 20 novembre 2023, vous nous avez adressé le rapport relatif au groupement d'intérêt économique (GIE) Dragages-Ports et portant sur les exercices 2013-2022 et nous vous en remercions.

De manière générale, le rapport de la Cour souligne les difficultés rencontrées par le groupement ces dernières années, notamment face à la fragilité de l'affectio societatis de certains de ses membres. Face à ces difficultés et au besoin d'apporter les évolutions nécessaires pour y remédier, l'Etat en tant qu'actionnaire principal et tutelle des grands ports maritimes, a pris l'initiative de mener en 2022 une réflexion stratégique sur les missions du GIE, en lien avec le GIE Dragages-Ports et ses administrateurs. Les travaux menés ont conduit à la mise en place de plusieurs adaptations structurantes dans l'objectif de conforter l'action et les responsabilités à l'avenir du GIE sur des missions stratégiques.

Concrètement, en tant que propriétaire avisé de la flotte de dragues, il assure un pilotage stratégique des évolutions à y apporter. Le GIE renforce également ses missions de supervision de la politique d'exploitation des dragues afin d'optimiser l'utilisation de la flotte et de mieux maîtriser la production et les coûts. Le GIE se voit également renforcé dans son rôle d'organisation des échanges entre ses membres (ports et Etat) sur la performance globale du système de dragage national. Ces évolutions se sont d'ores et déjà concrétisées par l'approbation de différents documents structurants pour le groupement : les statuts révisés, le règlement intérieur, la charte-partie d'affrètement coque nue type et le contrat public cadre de prestation de dragage.

Par ailleurs, les ports armateurs ont été mis au centre du processus de maintenance dans un objectif d'améliorer les interactions entre les différents acteurs et d'assurer une unicité de la chaîne de commandement industriel pour les opérations de maintenance. En séparant la stratégie de gestion de la flotte des dragues de leur gestion opérationnelle et en simplifiant les chaînes d'intervention, la réorganisation doit également permettre de solidifier la soutenabilité financière et de réaffirmer que le groupement est une structure de coordination et de mutualisation efficace au service de ses membres. L'amélioration de ces processus vise également à améliorer le taux de disponibilité des dragues,

actuellement compris entre 78% et 100% hors avaries majeures, dans un objectif de gain de performance global de l'organisation des dragages.

Ces orientations stratégiques ont été adoptées par délibération du GIE en juillet 2022. Les prochains documents à visée stratégique sont en cours de réalisation : le schéma directeur de dragage et le schéma d'amélioration et de renouvellement du parc de dragues.

Menées sous l'impulsion de l'Etat en lien avec les ports actionnaires du GIE, ces orientations apparaissent essentielles afin d'assurer une coordination interportuaire durable des dragues dont le GIE est propriétaire. Ce confortement doit préparer le groupement aux enjeux futurs, tels que l'adaptation aux conséquences du changement climatique des opérations de dragage, qui restent à ce jour encore à étudier, notamment pour les ports d'estuaire, qui vont subir à la fois l'élévation du niveau de la mer et la modification du régime hydro-sédimentaire des fleuves. Les enjeux environnementaux vont également nécessiter une optimisation des volumes dragués. En effet, la mise en œuvre de l'article 85 de la loi économie bleue, qui interdit à compter de 2025 l'immersion des sédiments de dragage les plus pollués, amènera à déposer à terre un volume plus important de sédiments et nécessitera d'accélérer les efforts de productivité. Plusieurs démarches de progrès ont d'ores et déjà été engagées par le GIE et les ports dans ce sens qui consistent notamment à une meilleure utilisation de la flotte d'engins de dragage, une meilleure connaissance des régimes hydro-sédimentaires des estuaires qui permet d'optimiser les volumes totaux dragués, une meilleure connaissance des sédiments et de leur comportement après clapage, une optimisation des techniques de dragage permettant d'éviter les sur-profondeurs. Dans ce contexte, la consolidation des données de volumes de sédiments dragués à disposition du GIE sera un élément important à exploiter.

Plus particulièrement, trois recommandations concernent directement le ministère chargé des transports, la troisième d'entre elles étant partagée avec le GIE. Elles visent à la révision des modalités de prise en charge des dépenses de dragages par l'Etat, à la réalisation d'une étude comparative des coûts du dragage en France et en Europe et à la transmission par les ports des données nécessaires à l'exercice des missions du GIE.

Nous souscrivons à ces objectifs. Des actions ont d'ores et déjà été lancées en ce sens et vont être poursuivies.

S'agissant de la première recommandation de la Cour, il est à souligner que les modalités de prise en charge des dépenses de dragage des grands ports maritimes (GPM) ont grandement évolué depuis la recommandation du précédent rapport de la Cour de 2014 de créer une incitation aux gains de productivité en révisant le partage des coûts entre les GPM et l'Etat. Ainsi, en 2016 le ministère a confié au conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) et au contrôle général économique et financier (CGEFl) la production d'un rapport visant à proposer des améliorations au processus de répartition de la dotation dragages. Le ministère a mis en place la majorité des recommandations qui en ont découlé : enquête triennale reposant sur une comptabilité analytique des dépenses de dragages des ports, maintien du principe de la prise en charge par l'Etat de la taxe sur les salaires des marins, affectation plus claire des charges de personnels en charge directe, plafonnement des frais généraux déclarés par les ports. Des ajustements complémentaires de la répartition ont été mis en place à la suite de la mission relative à la transformation du modèle économique des GPM plafonnant les charges indirectes liées au dragage à 10%. Ces démarches ont permis d'améliorer la transparence et la fiabilité du processus, et partant son acceptabilité par tous.

S'agissant de la seconde recommandation de la Cour, une étude comparative des coûts de dragage en France et en Europe sera lancée dans les prochains mois.

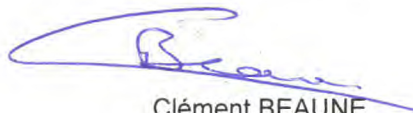
S'agissant de la quatrième recommandation de la Cour relative à la transmission des données des ports au GIE, nous souhaitons rappeler que, lors de l'assemblée générale du 21 juin 2023, le règlement intérieur a été complété pour exiger des ports la transmission d'éléments permettant de consolider des indicateurs de performance du dragage. Des actions complémentaires, inspirées des observations de la Cour des Comptes, seront mises en place.

Les quatre recommandations qui concernent directement le GIE n'appellent pas de commentaire.

Telles sont les observations que nous souhaitons porter à votre connaissance.



Christophe BECHU



Clément BEAUNE