



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Financement des opérations de dragage

Question écrite n° 14957

Texte de la question

M. Paul Molac interroge Mme la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature sur les difficultés croissantes rencontrées par les collectivités gestionnaires de ports pour financer leurs opérations de dragage. Pourtant essentielles à la sécurité et à l'accessibilité des infrastructures portuaires, ces opérations voient leur coût augmenter, notamment en raison du renforcement des exigences environnementales et du recours nécessaire à des entreprises spécialisées. Or en l'état du droit, ces opérations sont comptabilisées comme des dépenses de fonctionnement, ce qui rend impossible le recours à l'emprunt pour les financer et pèse fortement sur l'équilibre financier des ports. Dans ce contexte et alors même qu'un défaut d'entretien pourrait entraîner des conséquences immédiates sur la sécurité de la navigation, l'activité économique et l'attractivité des territoires littoraux et fluviaux, il souhaite savoir si le Gouvernement envisage de faire évoluer le cadre budgétaire applicable. Il l'interroge en particulier sur l'opportunité de requalifier les opérations de dragage en dépenses d'investissement et de permettre un recours partiel à l'emprunt pour ces opérations.

Texte de la réponse

Les ports, maritimes et fluviaux, de pêche comme de plaisance, jouent un rôle important pour l'économie du département et, plus fondamentalement, pour l'aménagement du territoire d'un département maritime comme celui du Morbihan. Leur impact en termes économiques, sociaux et environnementaux se matérialise bien au-delà des comptes du syndicat mixte chargé de leur gestion. C'est pourquoi la collectivité publique subventionne à bon droit leur fonctionnement, à l'image des contributions en exploitation et en investissement que l'État apporte aux grands ports fluvio-maritime et maritimes qu'il détient. Leur fonctionnement suppose, comme pour tout actif, des dépenses d'entretien régulier permettant de maintenir en bon état ces infrastructures. Dans le cas particulier des ports, maritimes comme fluviaux, ces opérations d'entretien consistent à draguer les chenaux d'accès pour faire en sorte que le domaine public, maritime ou fluvial et les infrastructures qui ont été aménagées (quai, chenaux d'accès, naturel ou aménagés) restent disponibles. Le coût de ces opérations est un facteur de préoccupation naturel, d'autant qu'il est directement impacté par l'évolution du coût du carburant. Par ailleurs, la mise en œuvre récente de l'article 85 de la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue, prévoyant l'interdiction, depuis 2025, du rejet en mer des sédiments et résidus de dragage pollués, nécessite un traitement à terre d'une part plus importante des sédiments. Toutefois, l'un des principes inhérents au fonctionnement des services publics industriels et commerciaux (SPIC) locaux est l'équilibre strict de chaque section, conformément aux dispositions de l'article L. 2224-1 du code général des collectivités territoriales. Ces services, qui interviennent dans un champ d'action ouvert à la concurrence, doivent tenir une comptabilité conforme aux principes fixés par le plan comptable général. Le financement de l'activité de ces services par un tarif perçu auprès des usagers nécessite de déterminer le coût complet des services rendus. Ce principe a un effet direct sur les tarifs payés par les usagers du service conformément à la jurisprudence du Conseil d'État du 30 septembre 1996 « Société stéphanoise des eaux – Ville de Saint-Étienne ». En effet, le financement d'un SPIC doit être assuré essentiellement par l'utilisateur, dans un cadre prenant en compte la valeur économique du service rendu. À cet égard, nonobstant la section supportant la charge des travaux, des difficultés de financement des opérations de dragage doivent conduire la collectivité à l'ouverture d'une réflexion quant à la

nature et au montant de ses recettes d'exploitation. En outre, la nature comptable de ces dépenses constitue, sans aucun doute possible, une charge annuelle. Leur récurrence, qui est soulignée dans votre question, et leur nature permettant de maintenir un bien en l'état jusqu'à la fin de sa durée normale d'utilisation, qualifient ces dépenses de charges d'entretien et de réparation au sens des normes comptables (compte 61523 du plan de comptes M4) applicables aux entités publiques comme aux entités privées. En outre, l'instruction budgétaire et comptable M4 applicable aux services publics à caractère industriel et commercial, dont font partie les ports, indique bien que « les frais d'entretien et de réparations s'entendent des dépenses qui n'ont d'autre objet que de maintenir un élément de l'actif en état [...]. Les frais d'entretien et de réparations doivent être rattachés aux exercices au cours desquels les travaux ont été exécutés. Les grosses réparations sur les constructions peuvent faire l'objet de provisions ». S'agissant de la distinction entre immobilisation (imputable en section d'investissement) et charge (imputable en section d'exploitation), l'instruction précise que « ne constituent pas des frais d'entretien et de réparations, mais des frais d'investissement ne pouvant donner lieu qu'à amortissement, les dépenses entraînant une augmentation de la valeur d'actif d'un bien immobilisé ou ayant pour effet de prolonger d'une manière notable la durée d'utilisation d'un élément d'actif ». Toutefois, compte tenu du fait que ces dépenses sont parfois trop importantes à supporter sur un seul exercice budgétaire, il est rappelé que les dépenses de dragage des collectivités territoriales correspondent aux charges pouvant faire l'objet d'une provision pour gros entretien, conformément au commentaire du compte 157 « provisions pour charges à répartir sur plusieurs exercices ». Plus précisément, « les provisions pour charges à répartir sur plusieurs exercices correspondent à des charges prévisibles importantes, ne présentant pas un caractère annuel, telles que les frais de gros entretien et de grandes visites, qui ne sauraient être supportés par le seul exercice au cours duquel elles sont engagées. Pour être traitée comme provision pour gros entretien ou grandes révisions, la provision correspondante doit être destinée à couvrir des charges d'exploitation très importantes ayant pour seul objet de vérifier le bon état de fonctionnement des installations et d'y apporter un entretien sans prolonger leur durée de vie au-delà de celle prévue initialement. Les petites dépenses courantes d'entretien sont exclues de ce dispositif ».

Données clés

Auteur : [M. Paul Molac](#)

Circonscription : Morbihan (4^e circonscription) - Libertés, Indépendants, Outre-mer et Territoires

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 14957

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : [Transition écologique, biodiversité et négociations internationales](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [5 mai 2026](#), page 3911

Réponse publiée au JO le : [9 juin 2026](#), page 5286