



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

Rhin et Grand canal d'Alsace

Question orale n° 42

Texte de la question

M. Gilbert Meyer appelle l'attention de M. le secrétaire d'Etat au budget sur les conséquences économiques du classement en « eaux internationales » du Rhin et du Grand Canal d'Alsace. Pour être autorisés à naviguer sur ces deux voies fluviales, tous les bateaux doivent battre pavillon. Cela implique, pour leurs propriétaires résidant en France, d'avoir préalablement acquitté soit un droit de francisation, si le bateau est immatriculé en France, soit un droit de passeport, s'il est immatriculé à l'étranger. Lorsqu'il s'agit de bateaux de plaisance, ce droit, perçu par l'administration des douanes, vient s'ajouter à la vignette Voies navigables de France (VNF). Au regard du surcoût généré par cette double taxation, de nombreux plaisanciers préfèrent naviguer avec la seule vignette VNF. Le Centre-Alsace, desservi uniquement par le Rhin et le Grand Canal, est donc déserté par les bateaux de plaisance français. Les statistiques du port de Colmar confirment d'ailleurs cette tendance. La taxe de francisation constitue donc un obstacle très sérieux au développement du tourisme fluvial en Centre-Alsace. Elle y condamne en outre le développement des activités, très prisées, de location de bateaux qui se conduisent sans permis. Il lui demande par conséquent ce qu'il compte faire pour mettre un terme à cette situation.

Texte de la réponse

M. le président. M. Gilbert Meyer a présenté une question n° 42, ainsi rédigée :

« M. Gilbert Meyer appelle l'attention de M. le secrétaire d'Etat au budget sur les conséquences économiques du classement en « eaux internationales » du Rhin et du grand canal d'Alsace. Pour être autorisés à naviguer sur ces deux voies fluviales, tous les bateaux doivent battre pavillon. Cela implique, pour leurs propriétaires résidant en France, d'avoir préalablement acquitté soit un droit de francisation, si le bateau est immatriculé en France, soit un droit de passeport, s'il est immatriculé à l'étranger. Lorsqu'il s'agit de bateaux de plaisance, ce droit, perçu par l'administration des douanes, vient s'ajouter à la vignette Voies navigables de France (VNF). Au regard du surcoût généré par cette double taxation, de nombreux plaisanciers préfèrent naviguer avec la seule vignette VNF. Le Centre-Alsace, desservi uniquement par le Rhin et le grand canal, est donc déserté par les bateaux de plaisance français. Les statistiques du port de Colmar confirment d'ailleurs cette tendance. La taxe de francisation constitue donc un obstacle très sérieux au développement du tourisme fluvial en Centre-Alsace. Elle y condamne en outre le développement des activités, très prisées, de location de bateaux qui se conduisent sans permis. Il lui demande par conséquent ce qu'il compte faire pour mettre un terme à cette situation. »

La parole est à M. Serge Poignant, suppléant M. Gilbert Meyer, pour exposer cette question.

M. Serge Poignant. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat au budget, mes chers collègues, je pose cette question au nom de mon collègue, empêché ce matin du fait des conditions climatiques.

Le tourisme fluvial est actuellement en plein essor. L'engouement des Français pour ce nouveau loisir offre des perspectives de développement économique très intéressantes.

Mais notre réglementation en matière de navigation de plaisance pose un sérieux problème, tout particulièrement en Alsace.

En effet, les bateaux de plaisance sont regroupés en deux catégories : d'un côté, ceux qui peuvent fréquenter exclusivement les rivières et canaux du réseau intérieur français et qui sont soumis uniquement au paiement de

la vignette VNF, communément appelée «péage plaisance»; de l'autre côté, ceux qui ont accès aux eaux internationales et qui sont assujettis au paiement d'une taxe supplémentaire dite de «francisation», perçue par l'administration des douanes.

C'est justement cela qui pose problème, en Alsace notamment. Le canal du Rhône au Rhin, reliant Mulhouse à Strasbourg, via Colmar, n'est plus navigable. La seule possibilité de parcourir notre région dans la direction sud-nord consiste à emprunter le grand canal d'Alsace et, sur une partie du parcours, le Rhin. Or, ces deux voies sont classées en eaux internationales. Les plaisanciers du secteur, sans vouloir accéder à la mer, subissent donc une double taxation: la vignette VNF et la taxe de francisation. Cette double imposition est rédhitoire pour de nombreux particuliers. Elle ne se justifie pas dans la mesure où ils ne naviguent que sur le réseau fluvial interne.

Ne pouvant emprunter le grand canal et le Rhin sans risquer la contravention, les plaisanciers se cantonnent alors au réseau des canaux Freycinet, au nord et au sud de l'Alsace, voire en Lorraine et en Franche-Comté. Le centre de l'Alsace est ainsi quasiment déserté. Les statistiques du port de plaisance de Colmar le confirment: les bateaux français de passage n'y représentent que 8 % de la fréquentation totale.

En outre, on ne recense dans la région aucune activité de location de bateaux sans permis, alors que partout ailleurs elle se développe abondamment.

La situation pourrait être débloquée au terme d'un simple compromis. Il suffirait de permettre aux plaisanciers immatriculés VNF de transiter par Strasbourg, Colmar et Mulhouse, via le grand canal d'Alsace et le Rhin, sans autre formalité.

Monsieur le secrétaire d'Etat, la taxe de francisation constitue, en Centre-Alsace, un réel obstacle au développement du tourisme fluvial. En conséquence, un ajustement de notre réglementation s'impose, afin de lever cet obstacle. M. Meyer souhaiterait savoir ce que vous comptez faire pour y parvenir.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au budget.

M. Christian Sautter, secrétaire d'Etat au budget. Monsieur le député, vous estimez que la fiscalité sur les bateaux de plaisance est trop lourde et que, pour éviter le paiement du droit de francisation, les plaisanciers ont tendance à désertier le Rhin et le grand canal d'Alsace.

Dans cette période particulièrement difficile pour un trop grand nombre de nos concitoyens, on pourrait considérer qu'un débat sur la fiscalité des bateaux de plaisance est un peu incongru. Cela étant, je souhaiterais vous démontrer qu'on n'est pas en présence d'une taxation excessive et qu'on est loin d'enregistrer la désertion que vous signalez.

Il est vrai que les navires qui empruntent à la fois le Rhin ou la Moselle et le réseau fluvial sont imposables au droit de francisation et à la vignette «Voies navigables de France». C'est d'ailleurs le cas pour tous les navires qui naviguent en mer et dans les eaux intérieures, puisque le droit de francisation est dû par les navires de plaisance affectés à la navigation maritime et que la vignette VNF est due pour les navires qui empruntent le réseau fluvial.

Mais je voudrais rappeler que le droit de francisation ne concerne que les navires d'un prix élevé, puisqu'il s'agit des navires dont le tonnage excède trois tonnes. De plus, son tarif, qui varie en fonction du tonnage, me paraît très supportable. Je note, par exemple, qu'à la douane de Strasbourg et de Mulhouse le droit annuel de francisation s'élève en moyenne à 1 400 francs par navire.

Quant à la vignette VNF, elle varie en fonction du tonnage et de l'utilisation. Pour les bateaux de taille moyenne, le tarif annuel est de l'ordre de 2 000 francs et, en contrepartie du paiement de cette taxe, les plaisanciers bénéficient de l'entretien des voies navigables.

Comme vous le voyez, avec une taxation totale annuelle de l'ordre de 3 400 francs par bateau incluant la vignette et le droit de francisation, on est loin d'être en présence d'une fiscalité insupportable et dissuasive. A titre de comparaison, cela correspond au tarif de la vignette automobile des véhicules de 15 CV et de 16 CV. D'ailleurs, on n'assiste pas à la désaffection que vous signalez. En effet, le nombre de bateaux soumis au droit de francisation au bureau des douanes de Mulhouse augmente chaque année. En deux ans, de 1995 à 1997, il est passé de 151 à 181, soit une progression de 20 %. Vous comprendrez que, dans ces conditions, monsieur le député, il ne soit pas envisagé de modifier la réglementation et la tarification actuelles.

M. le président. La parole est à M. Serge Poignant.

M. Serge Poignant. Je prends note de la réponse de M. le secrétaire d'Etat, mais je ne suis pas certain qu'elle satisfasse M. Meyer.

Données clés

Auteur : [M. Gilbert Meyer](#)

Circonscription : Haut-Rhin (1^{re} circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 42

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : budget

Ministère attributaire : budget

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 26 novembre 1997, page 6286

Réponse publiée le : 3 décembre 1997, page 6714

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 26 novembre 1997