



Union Nationale des Associations de Navigateurs

Date : 25 oct. 2006

6, rue de la Tannerie – F 56000 VANNES

Niveau d'information :

**La plus large possible**

**Sujet : Droit Annuel de Francisation et de Navigation  
(DAFN)**

Interlocuteurs,  
contacts :

unan@wanadoo.fr

## **VERS DE NOUVELLES AUGMENTATIONS DU DROIT ANNUEL DE FRANCISATION ET DE NAVIGATION (DAFN) ?**

La francisation d'un bateau est un acte qui lui attribue la nationalité française. Il est concrétisé par l'établissement d'un document d'identité qui vaut passeport, l'acte de francisation.

La réforme du calcul du DAFN intervenue en 2006, a remplacé la jauge, en tonneaux, par la longueur de coque en mètre et modifié barèmes et règles de calcul. Les conséquences ont été lourdes pour de très nombreux navigateurs :

- Augmentation considérable des droits pour les voiliers : 20% d'entre eux subissent des augmentations de plus de 100% et parfois beaucoup plus, 10 % des bateaux taxés en 2006 étaient exonérés en 2005.
- Augmentation considérable du DAFN pour les bateaux de plus de 10 ans, à voile comme à moteur, du fait du changement des règles de prise en compte de l'âge : en moyenne + 80% d'après notre enquête.
- Simultanément, tous les bateaux de moins de 7 mètres ont été exonérés du DAFN, quelle que soit la puissance de leurs moteurs.

Si certains parlementaires n'étaient pas intervenus lors de la discussion budgétaire en décembre 2006, la hausse des droits aurait été de 20 % supérieure en 2006 !

Indépendamment de cette réforme, le Président de la République et le Gouvernement ont décidé d'affecter cette taxe au Conservatoire du Littoral afin de lui assurer des ressources stables d'environ 35 millions d'euros par an.

### **L'UNAN dénonce les conditions de la réforme et ses résultats :**

- Elle s'est effectuée sans véritable consultation des navigateurs ou des administrations en charge de la plaisance, sans simulation sur ses conséquences, et sur une connaissance très approximative du parc de bateaux. L'objectif majeur du Ministère du Budget était de faciliter l'encaissement du Droit de navigation, dont on dit qu'il est l'un des plus coûteux à collecter pour un rapport modeste.
- La base de calcul choisie, - la longueur de coque -, est la moins significative et la plus injuste pour caractériser un bateau. Elle risque d'orienter architectes et chantiers vers des bateaux courts, larges et hauts, peu marins.
- Même si le DAFN n'est pas une taxe écologique, il ne doit pas contribuer à favoriser les moteurs les plus bruyants, les plus polluants, et les plus consommateurs en énergie, au détriment de moteurs plus économiques, plus discrets et plus propres pour l'environnement.

### **L'UNAN regrette que les plaisanciers soient les seuls à financer le Conservatoire du littoral :**

L'affectation de ressources budgétaires au Conservatoire du Littoral, (*en opposition avec le principe budgétaire de non affectation*) ne peut être qu'appréciée des plaisanciers, qui sont très favorables à son action.

**Mais ils ne veulent pas être les seuls à en assurer le financement et à supporter une charge qui doit s'accroître au cours des prochaines années.**

**Les ressources du Conservatoire du Littoral doivent être bien acceptées et fondées sur une base beaucoup plus large.**

Doivent aussi participer à son financement :

1. Tous les organismes, institutions et particuliers soucieux de la conservation du littoral ou bénéficiant de l'action du Conservatoire.
2. Les professionnels de la mer et du tourisme, notamment via les taxes de séjour, si faibles qu'elles ne sont pas toujours perçues,
3. Les redevances pour l'utilisation du Domaine Public Maritime, dont le niveau, très inégal selon les bénéficiaires ou concessionnaires, est toujours défavorable à la navigation de plaisance.
4. Des Ecotaxes sur les activités contribuant à la dégradation des paysages et à la pollution marine, qui proviennent pour l'essentiel des pollutions sur les bassins versants.

## Des discussions se tiennent actuellement sur l'évolution du Droit de Navigation en 2007

Les recettes du DAFN et les conséquences de la réforme ont été mal estimées par les douanes, avec en 2006 une baisse de rendement de la taxe malgré des augmentations souvent considérables pour ceux qui la payent encore. L'administration recherche plusieurs millions d'euro. On peut craindre que, par frilosité, aucune correction des excès constatés ne soit acceptée par les douanes et qu'au contraire ils soient aggravés.

Pour l'**U N A N**, certaines mesures de simple équité paraissent pourtant indispensables, notamment :

- Atténuer les augmentations imposées aux bateaux de plus de 10 ans,
- Limiter les effets de seuil en réduisant à 1 mètre les tranches actuelles de 2 mètres,
- Exonérer en 2007 les bateaux qui l'étaient en 2005, ou réduire sensiblement leur contribution,
- Geler le barème pour les années suivantes,
- Utiliser comme référence la surface occupée par les bateaux (*longueur x largeur, données connues des douanes*), plus représentative de leurs caractéristiques ;
- Exonérer les bateaux de moins de 7 mètres et de moins de 6 cv fiscaux (*environ 60 CV réels*).

### En conclusion

Est-il normal que les navigateurs supportent **SEULS** le financement du Conservatoire du Littoral, les augmentations de ses programmes et le renchérissement des prix du foncier ?  
D'autant qu'ils ne siègent pas à son Conseil d'administration ?

L'**U N A N** continue à demander :

- Le financement du Conservatoire du Littoral, de façon répartie et donc indolore, par tous ceux qui apprécient son action, mais surtout par ceux qui portent atteinte au littoral,
- La suppression définitive du DAFN, mal conçu, peu efficace, générateur d'effets pervers, et coûteux à recouvrer.

**Si l'administration ne veut rouvrir un dossier mal étudié à l'origine, Saisissons nos parlementaires !**

La plaisance représente plus de 40 000 emplois équivalent plein temps, plus que la conchyliculture, et les marines de commerce et de pêche réunies.

Elle enregistre des taux de croissance soutenus, génère des emplois de plus en plus qualifiés, en plus grand nombre que ceux qui disparaissent dans les autres filières maritimes.

Elle est une source élevée de valeur ajoutée et contribue largement au budget de la Nation et des collectivités territoriales.

Les plaisanciers sont issus de tous les milieux socio-économiques, et pourtant considérés comme « nantis ».

La plupart d'entre eux acceptent des sacrifices dans de nombreux autres domaines pour financer leur passion.

Ils sont mis à contribution de toutes les façons imaginables :

- droits de port peu transparents mais toujours plus élevés,
- taxes diverses,
- coût du nouveau permis,
- taxe en projet sur les engins pyrotechniques pour financer un recyclage qui représenterait 4 fois leur prix de revient,
- droits pour le certificat de radiotéléphonie,
- projets de contrôle technique des bateaux âgés et de redevance pour leur destruction en fin de vie, etc...

**Ils en sont las.**

Les plaisanciers sont considérés comme de dangereux irresponsables alors que les statistiques de sécurité sont en amélioration constantes (*2.800 interventions de la SNSM par an contre 55 000 sauvetages en montagne*). Dans le même temps, les informations de sécurité en France (*météo, informations de sécurité, avis aux navigateurs, ...*) restent ce qu'ils étaient il y a 40 ans.

**Ils en sont las.**

Les plaisanciers sont trop facilement considérés comme des pollueurs chroniques alors qu'ils sont sensibles aux progrès qui peuvent être réalisés et les mettent de mieux en mieux en pratique. Les mesures objectives ne leur attribuent qu'une part infinitésimale des pollutions. L'article 20 quater du projet de loi sur l'eau leur impose de stocker ou de traiter leurs eaux noires alors que les professionnels ne sont pas mentionnés dans ce texte de portée générale.

**Ils en sont las.**

Les plaisanciers de l'**U N A N** souhaitent être associés aux choix les concernant, à travers une discussion ouverte et constructive des dossiers.

Mais ils ne peuvent accepter d'être toujours mis à contribution sans être écoutés ni entendus par l'administration.