

[Réforme de la taxe sur les bateaux de plaisance : mal conçue, pénalisant les plaisanciers et fragilisant la filière - ActuNautique.com](#)

[ECO YACHTING](#), [ECONOMIE - CHANTIERS - INVESTISSEMENTS](#), [NAUTISME](#), [FIN](#), [CNP](#), [FRANCE](#), [FEDERATION DES INDUSTRIES NAUTIQUES](#), [FEDERATIONS & SYNDICATS](#), [TAEMUP](#)

Réforme de la taxe sur les bateaux de plaisance : mal conçue, pénalisant les plaisanciers et fragilisant la filière

3 FEVRIER 2026

Rédigé par ActuNautique Magazine

Le budget à peine voté, dévoile une réforme de la taxe sur la plaisance, imaginée par des technocrates qui sous prétexte de verdir la plaisance, pourrait bien mettre à mal toute la filière. Après la réforme des LOA, l'augmentation du prix des bateaux neufs, les interdictions de mouillage, l'explosion du prix des marinas confiées par certaines collectivités à des opérateurs financiers, voilà un changement de taxe qui pourrait freiner encore un peu plus la pratique nautique... Veut-on faire de la plaisance une activité réservée aux gens très riches ??



Adoptée dans le cadre du projet de loi de finances pour 2026 sans véritable dialogue avec les acteurs concernés, la réforme de la taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel (TAEMUP) suscite une vive inquiétude dans le monde du nautisme. La Confédération du Nautisme et de la Plaisance (CNP) et la Fédération des Industries Nautiques (FIN) alertent conjointement sur une réforme qui ne répond ni à l'objectif de simplification affiché, ni aux ambitions environnementales avancées par le Gouvernement.

Présentée comme un levier de modernisation et de verdissement lors du Comité interministériel de la mer de mai 2025, la réforme a finalement été introduite par amendement au Sénat, sans concertation préalable. Le résultat est sans appel : le dispositif proposé complexifie le calcul de la taxe pour les plaisanciers et repose sur des incitations environnementales largement théoriques, faute d'offres industrielles réellement disponibles pour les motorisations alternatives visées.

Cette taxe, acquittée exclusivement par les plaisanciers, devait contribuer plus efficacement au financement de la transition environnementale de la filière. Or, seuls 2 % de son produit sont aujourd'hui fléchés vers l'éco-organisme chargé de la déconstruction des bateaux en fin de vie, un niveau très insuffisant au regard des enjeux industriels et environnementaux.

Surtout, la réforme élargit brutalement l'assiette de la taxation à des catégories de bateaux jusqu'ici exonérées, frappant en priorité les petites unités, les familles, les pêcheurs de loisir et les nouveaux entrants. Elle risque ainsi de freiner l'accès à la plaisance et de déstabiliser un marché déjà fragilisé.

Plus complexe, moins lisible et socialement injuste, cette réforme doit être réécrite.

C'est ce que souhaitent la CNP et la FIN, qui appellent à l'ouverture rapide d'une concertation réelle afin de bâtir, avant le 1er janvier 2027, un dispositif équilibré, compréhensible et compatible avec la réalité économique et sociale de la plaisance.

En tant que magazine nautique engagé, nous soutenons pleinement cette démarche et défendons une plaisance accessible, responsable et durable.

MODE DE CALCUL DE LA TAEMUP 2026

1. Architecture générale du calcul

Pour un **navire de plaisance taxable**, le montant annuel de la TAEMUP est la **somme de deux termes distincts** :

Taxe annuelle = terme "longueur" + terme "puissance"

Ces deux composantes sont **cumulatives** et s'appliquent indépendamment l'une de l'autre.

2. Terme lié à la longueur de coque (forfait annuel)

Le premier terme est un **forfait fixe**, déterminé uniquement par la **longueur de coque**, exprimée en mètres, sans lien avec la motorisation.

Barème longueur

Longueur de coque	Montant annuel
-------------------	----------------

< 7 m	0 €
≥ 7 m et < 8 m	77 €
≥ 8 m et < 9 m	105 €
≥ 9 m et < 10 m	178 €
≥ 10 m et < 11 m	240 €
≥ 11 m et < 12 m	274 €
≥ 12 m et < 15 m	458 €
≥ 15 m	886 €

Ce terme est **identique pour tous les bateaux**, quelle que soit leur puissance ou leur usage.

3. Terme lié à la puissance administrative

Le second terme représente la **part dominante de la taxe** pour la majorité des bateaux à moteur.

a) Calcul de la puissance administrative totale

La **puissance administrative (PA)** correspond à la **somme des puissances administratives de tous les moteurs** utilisés pour la propulsion.

- | | |
|---|-------------------|
| • Moteur | thermique |
| PA = cylindrée (en litres) × coefficient : | |
| ◦ 4,009 (diesel 4 temps) | |
| ◦ 5,727 (autres moteurs thermiques) | |
| • Moteur | électrique |
| PA = puissance nette maximale (kW) ÷ 5,14895 | |

La PA est **arrondie à l'unité inférieure**.

b) Franchise de puissance

- Lorsque la puissance administrative totale est **inférieure à 100 CV**, une **franchise de 5 CV** est appliquée.
 - Exemple :
 - PA = 80 CV → base taxable = **75 CV**
 - PA = 120 CV → **aucune franchise**
-

c) Barème de taxation par tranche

Puissance administrative	Tarif unitaire
Jusqu'à 5 CV	0 €/CV
6 à 8 CV	14 €/CV
9 à 10 CV	16 €/CV
11 à 20 CV	35 €/CV
21 à 25 CV	40 €/CV
26 à 50 CV	44 €/CV
51 à 99 CV	50 €/CV
≥ 100 CV	64 €/CV

4. Exemples chiffrés complets

Exemple 1 : Bateau moteur de 8,5 m – 60 CV administratifs

- Terme longueur : **105 €**
 - Base puissance : $60 - 5 =$ **55 CV**
 - Terme puissance : $55 \times 50 \text{ €} =$ **2 750 €**
 - **Taxe annuelle totale : 2 855 €**
-

Exemple 2 : Vedette de 11,5 m – 120 CV administratifs

- Terme longueur : **274 €**
 - Base puissance : **120 CV** (pas de franchise)
 - Terme puissance : $120 \times 64 \text{ €} =$ **7 680 €**
 - **Taxe annuelle totale : 7 954 €**
-

Exemple 3 : Bateau de 15,2 m – 200 CV administratifs

- Terme longueur : **886 €**
 - Base puissance : **200 CV**
 - Terme puissance : $200 \times 64 \text{ €} = \mathbf{12\ 800 \text{ €}}$
 - **Taxe annuelle totale : 13 686 €**
-

Exemple 4 : Bateau de 4,50 m – moteur de 20 CV administratifs

Étape 1 : vérification de la taxation

- Longueur de coque : **4,50 m** → inférieure à 7 m
- Puissance administrative : **20 CV** → inférieure au seuil de **22 CV**

Ce bateau n'est pas un navire taxable au sens de l'article L.423-6. Il ne relève pas non plus de la catégorie des véhicules nautiques à moteur (puissance < 90 kW).

Aucune TAEMUP n'est due.

Cas limite illustratif : 4,50m + moteur 22cv

- Longueur : 4,50 m → **terme longueur = 0 €**
- Puissance administrative : 22 CV
- Franchise applicable : $22 - 5 = \mathbf{17 \text{ CV taxables}}$

Tarif unitaire (tranche 11–20 CV) : **35 €/CV**

- Terme puissance : $17 \times 35 \text{ €} = \mathbf{595 \text{ €}}$
- **Taxe théorique totale : 595 €**

Cette somme étant **supérieure au seuil de 76 €**, la taxe serait alors exigible.

En résumé :

- **4,50 m / 20 CV : 0 € de taxe**
- **4,50 m / 22 CV : ≈ 595 € par an**
- Le basculement fiscal est **brutal**, déclenché uniquement par le **seuil de puissance**, sans lien avec la taille du bateau ni son usage.

Cet exemple illustre clairement que, pour les petites unités, **la puissance administrative est le seul facteur déclencheur et déterminant** de la TAEMUP.

5 . Prise en compte de l'âge du bateau dans la TAEMUP

L'âge du bateau intervient **après le calcul de la taxe brute** (longueur + puissance). Il ne modifie ni les seuils d'assujettissement, ni les barèmes, mais **réduit le montant final à payer** sous forme de **minoration forfaitaire**, à condition que le bateau ait été **construit avant le 1er janvier 2008**.

Barème de minoration selon l'année de construction

La réduction s'applique sur la taxe calculée, selon l'année de construction du bateau :

- **Construit avant le 1er janvier 1993**
Minoration de **80 %**
→ le plaisancier ne paie que **20 %** de la taxe théorique
- **Construit entre le 1er janvier 1993 et le 31 décembre 1997**
Minoration de **55 %**
→ taxe réduite à **45 %**
- **Construit entre le 1er janvier 1998 et le 31 décembre 2007**
Minoration de **33 %**
→ taxe réduite à **67 %**
- **Construit à partir du 1er janvier 2008**
Aucune minoration

Exemple chiffré concret

Bateau moteur de **9,50 m**, puissance administrative **80 CV**, construit en **1992**.

Taxe brute :

- Terme longueur (9–10 m) : **178 €**
- Terme puissance : $(80 - 5) \times 50 \text{ €} = \mathbf{3\,750 \text{ €}}$
- Taxe brute totale : **3 928 €**

Application de la minoration de 80 % :

- Montant dû : **785,60 € par an**

Points techniques importants

- La date retenue est **l'année de construction**, pas l'année de première immatriculation.
 - La minoration s'applique **une fois par bateau**, indépendamment du nombre de moteurs.
 - Pour les bateaux de **grande plaisance** (≥ 30 m et ≥ 750 kW), **aucune minoration d'âge n'est applicable**.
 - Pour les bateaux de puissance administrative **supérieure à 100 CV**, la minoration ne s'applique **que sur le terme "longueur"**, pas sur le terme "puissance".
-

6. Points techniques importants

- La taxe est **annuelle et forfaitaire**, indépendante :
 - du temps de navigation,
 - de la consommation réelle,
 - de l'usage effectif du bateau.
 - Elle s'applique **par bateau**, pas par moteur pris isolément (sauf cas particuliers de moteurs amovibles).
 - La taxe n'est pas exigible si son montant est **inférieur à 76 €**.
-

7. En Résumé

Dans la majorité des cas :

- le **terme puissance représente plus de 85 % du montant total**,
- la **longueur joue un rôle secondaire**, sauf pour les unités ≥ 12 m.

Le poids fiscal de la TAEMUP est donc **principalement déterminé par la puissance administrative**, avec une progressivité rapide dès le franchissement des seuils supérieurs.