

[Réforme de la taxe sur les bateaux de plaisance : combien allez-vous réellement payer ? Ce qui va changer en 2027](#)

# Réforme de la taxe sur les bateaux de plaisance : combien allez-vous réellement payer ? Ce qui va changer en 2027

À partir du 1er janvier 2027, le calcul de la taxe annuelle sur les bateaux de plaisance (TAEMUP) va évoluer : la note devrait légèrement diminuer pour la majorité des propriétaires de voiliers, si on se réfère à la méthode de calcul des services du ministère chargé de la Mer et de la Pêche, transmise à Voiles et Voiliers. Pour y voir plus clair, nous avons sorti notre calculette.



En 2027, la taxe pourrait baisser pour de nombreux voiliers. | ARCHIVES - THIBAUD VAERMAN

Voiles et Voiliers

Quentin Duval.

Modifié le 15/02/2026 à 14h32 Publié le 13/02/2026 à 10h05

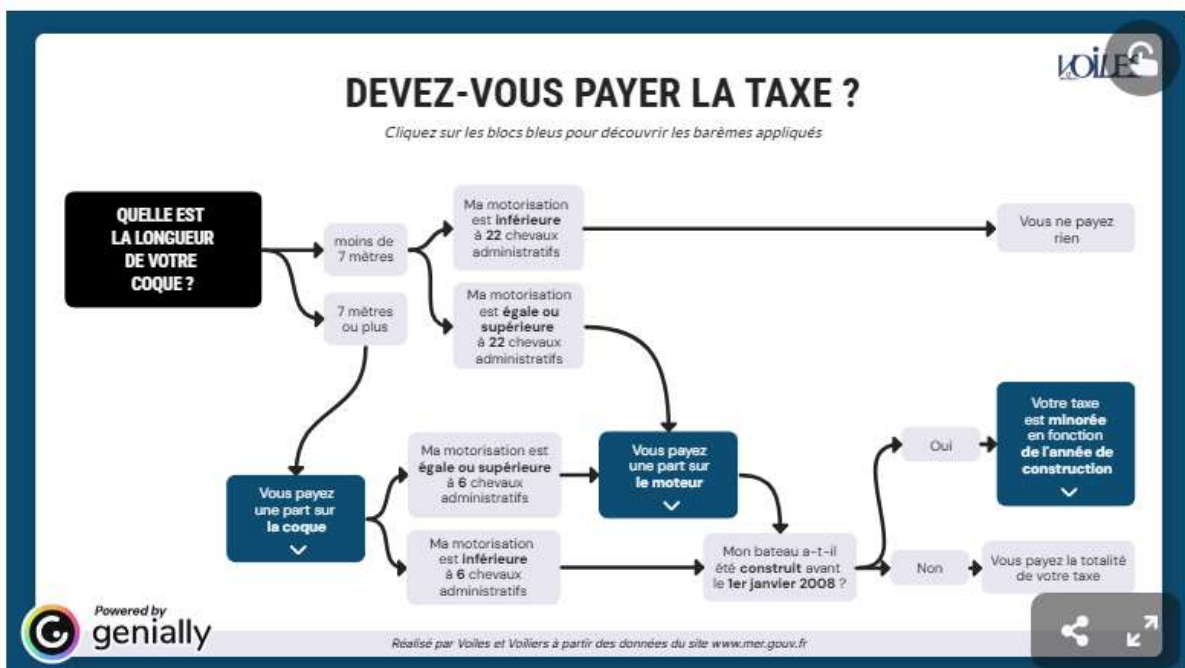
Au milieu des centaines de pages du [Projet de loi de finances pour 2026](#) - le budget de l'État - se trouve une réforme qui va directement impacter les plaisanciers. La taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel - nom de code : TAEMUP - doit évoluer en profondeur au 1<sup>er</sup> janvier 2027. Pour la plupart des propriétaires de bateaux à moteur, la note devrait grimper, mais pour les détenteurs de voiliers, elle devrait baisser à la marge. C'est en tout cas ce qu'avancent les services du ministère chargé de la Mer et de la Pêche, dans un échange d'e-mails avec *Voiles et Voiliers*.

**LIRE AUSSI :** [Place de port, assurance, équipements, entretien... Quel budget annuel prévoir pour son voilier ?](#)

## Comment fonctionne l'actuelle taxe ?

Avant de détailler ces changements, revenons sur le fonctionnement de l'actuel TAEMUP. Chaque année, les propriétaires d'un bateau doivent s'acquitter de cette taxe en fonction de trois paramètres : la longueur de la coque, la puissance de la motorisation en chevaux administratifs et l'année de construction de l'embarcation. Pour comprendre son fonctionnement, *Voiles et Voiliers* a concocté une infographie reprenant le mécanisme actuel de la taxe.

L'infographie ci-dessous (plus de détails en cliquant sur le graphique) :



# Avec la réforme, la part moteur évolue en profondeur

Avec la réforme, la TAEMUP va-t-elle coûter plus cher ? C'est la question qui taraude de nombreux plaisanciers et professionnels. Pour y répondre, il faut analyser dans le détail l'évolution de la part moteur.

À la lecture du Projet de loi de finances, les nouveautés sur ce point nous paraissent claires : les chevaux administratifs laissent la place au kW, le découpage passe de 8 catégories à 4 et, enfin, les droits sont calculés sur chaque kW de puissance. Avec ses données, nous sortons notre calculette et faisons plusieurs simulations avec des exemples de voiliers. Le résultat est sans appel : dans ces conditions, le montant de la taxe augmente sensiblement en 2027.

## La majorité des voiliers payera moins cher selon le ministère

Pour être certains de notre démarche, nous transmettons notre méthode de calcul aux services du ministère chargé de la Mer et de la Pêche. Selon eux, il manque un paramètre capital dans notre raisonnement : le seuil d'éligibilité.

Jusqu'ici, étaient redevables tous les bateaux supérieurs à 7 mètres, ainsi que ceux d'une longueur inférieure dotés d'une motorisation de 22 chevaux administratifs ou plus. Ce dernier point a été remplacé, dans la réforme, par une puissance de 120 kW. Un simple changement d'unité de calcul se dit-on à la rédaction. Mais selon les services du ministère, la modification serait beaucoup plus profonde.

### **Seuls les navires ayant une motorisation de 120 kW et plus seront assujettis au droit moteur.**

À partir de 2027, « *seuls les navires ayant une motorisation de 120 kW et plus seront assujettis au droit moteur* », nous répondent-ils par e-mail. En clair, de nombreux voiliers ne seraient plus redevables de la part moteur, car leur puissance moteur est inférieure au nouveau seuil.

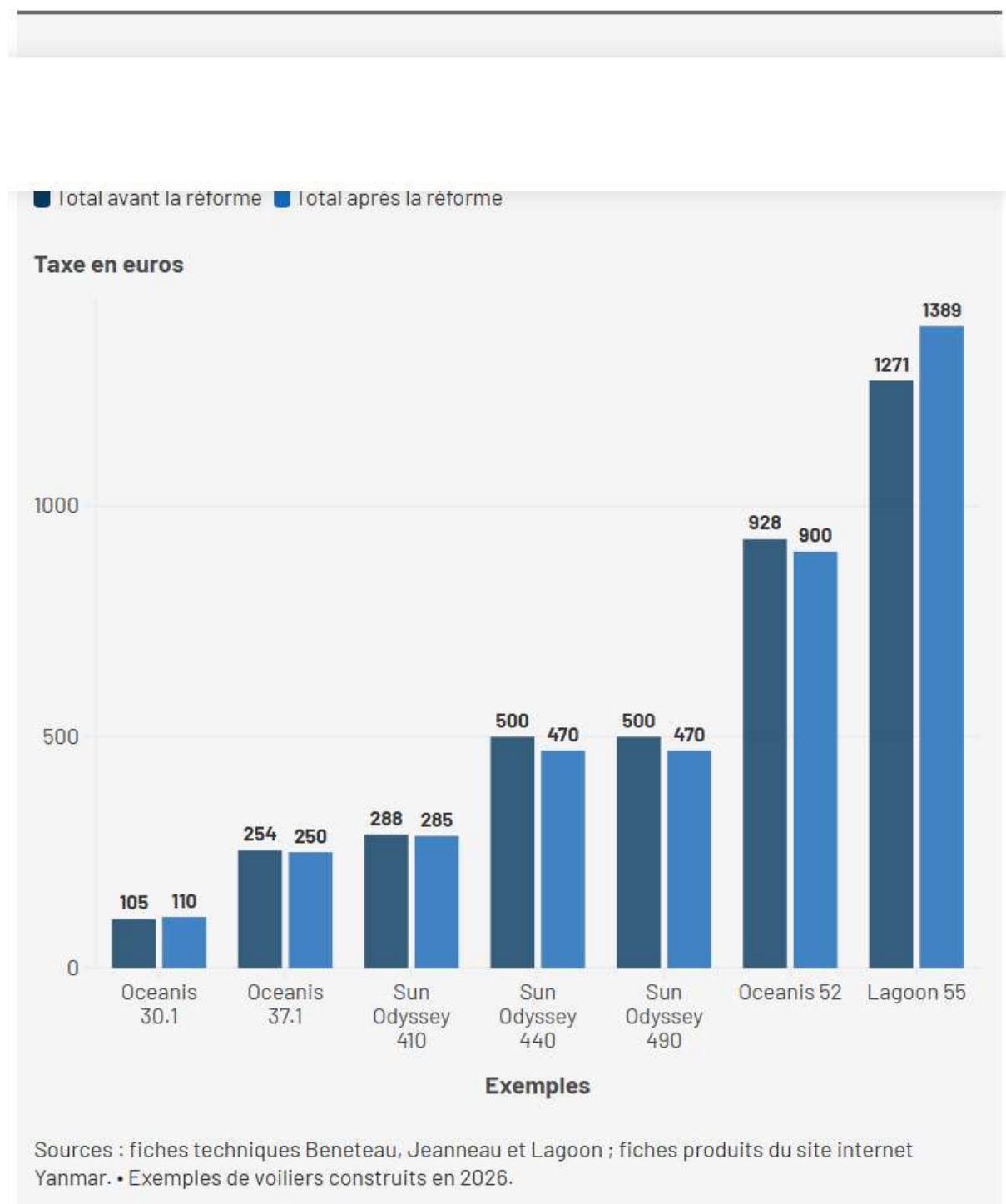
*Voiles et Voiliers* reste prudent sur cette nouveauté, car à aucun moment le contenu de la réforme n'évoque clairement cette exonération.

Revenons à nos calculs. Cette disparition de la part moteur, avancée par le ministère, est compensée par une hausse du barème de la part coque. Les droits y augmentent de 3,6 % en moyenne pour les bateaux de moins de 24 mètres et de 35,4 % pour les autres. Résultat : le montant de la taxe baisserait très légèrement pour l'ensemble des voiliers, exceptés pour les

unités avec de petites motorisations, déjà exonérées dans le précédent calcul, ainsi que les voiliers avec des moteurs puissants. Ces deux cas de figure verraient leur taxe augmenter.

Pour y voir plus clair, nous avons calculé l'évolution de la TAEMUP sur sept modèles, toujours selon la méthode des services du ministère.

**L'infographie ci-dessous (plus de détails en cliquant sur le graphique) :**



## Moins d'abattement sur la vétusté des moteurs

Autre évolution dans le calcul de la taxe : une baisse de l'abattement sur la vétusté, concernant les bateaux construits avant le 1<sup>er</sup> janvier 2008. Dans le cadre actuel, la minoration est appliquée uniformément sur les parts coque et moteur. En 2027, elle sera plus faible sur la part moteur, tandis que le barème de la coque, lui, ne sera pas modifié.

## L'État veut favoriser les motorisations plus « propres »

Avec cette réforme, l'État veut encourager « *la motorisation non-thermique pour favoriser la décarbonation du secteur et inciter à l'achat de moteurs et navires moins polluants* ». Le texte comprend donc un abattement de 50 % sur la part moteur, pour les navires « *dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux* ». Cette mesure aura peu d'effets sur les voiliers, étant donné que la majorité sera exonérée de droits sur sa motorisation.

**LIRE AUSSI :** [Motorisation in-board électrique : dix questions-réponses pour bien faire ses choix](#)

## Les bateaux hors-bord dans le collimateur

Ce sont les bateaux à moteur qui vont être le plus impactés par cette réforme. Et particulièrement les propriétaires d'embarcation hors-bord de moins de 7 mètres, en raison du seuil d'éligibilité - encore lui - de 120 kW. Cette nouvelle puissance n'est pas équivalente aux précédents 22 chevaux administratifs. La taxe englobera donc des détenteurs de moteurs à partir d'environ 175 chevaux (réels), contre 250 / 300 chevaux jusqu'ici.

## Avec la réforme, combien allez-vous payer ?

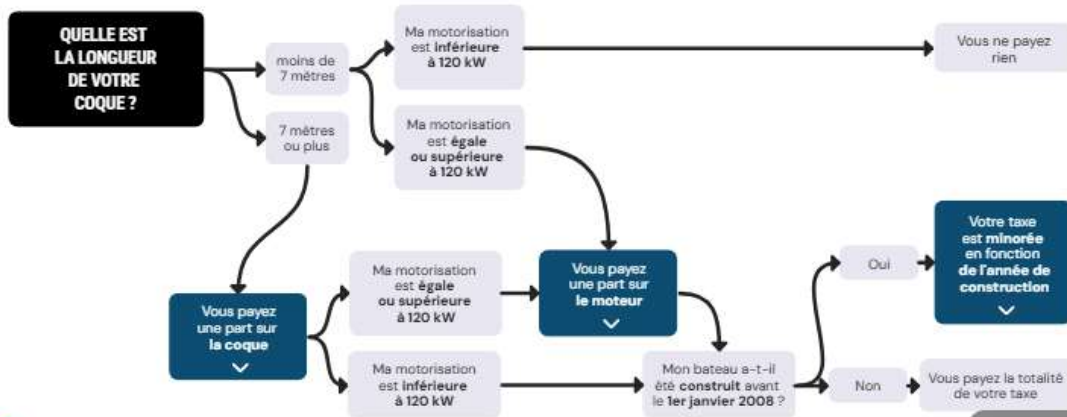
Pour connaître le coût de votre TAEMUP 2027, dans les conditions explicitées par les services du ministère, il vous suffit de suivre le déroulé de la carte préparée par *Voiles et Voiliers*.

**L'infographie ci-dessous (plus de détails en cliquant sur le graphique) :**

# COMMENT FONCTIONNERA LA TAXE EN 2027 ?



Cliquez sur les blocs bleus pour découvrir les barèmes appliqués



Réalisé par Voiles et Voiliers à partir des échanges avec les services du ministère chargé de la Mer et de la Pêche



[La taxe sur les bateaux de plaisance évolue en 2027 : « Une réforme injuste qui va peser sur les nouveaux entrants »](#)

# La taxe sur les bateaux de plaisance évolue en 2027 : « Une réforme injuste qui va peser sur les nouveaux entrants »

Au 1er janvier 2027, la taxe annuelle sur les bateaux de plaisance concernera davantage de plaisanciers. En parallèle, son coût sera plus important pour de nombreux propriétaires. De quoi faire monter au créneau la Fédération des industries nautiques (FIN), qui s'oppose au contenu de cette réforme portée par le gouvernement.



Les petits voiliers, d'une longueur supérieure à 7 mètres, verront leur taxe augmenter. | ARCHIVES - THIBAUD VAERMAN

Voiles et Voiliers

[Quentin Duval](#).

Modifié le 23/02/2026 à 13h49Publié le 21/02/2026 à 06h30

« Une réforme injuste qui va peser sur les nouveaux entrants », regrette, dans un communiqué, la Fédération des industries nautiques (FIN). Elle s'oppose vivement à la nouvelle mouture de la taxe annuelle sur les bateaux de plaisance (TAEMUP), dont sont redevables certains plaisanciers, en fonction des caractéristiques de leur embarcation : la longueur de la coque, la puissance du moteur et l'année de construction. La réforme, qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2027, comprend des modifications en profondeur, détaillées par [Voiles et Voiliers dans un précédent article](#), dont nous vous conseillons la lecture pour comprendre les arguments de la Fédération des industries nautiques.

## Les voiliers préservés, les bateaux à moteur en ligne de mire

Pour les bateaux à voile, les impacts de la nouvelle TAEMUP seront limités, si on se réfère au mode de calcul des services du ministère chargé de la Mer et de la Pêche. La note baissera à la marge pour la grande majorité des voiliers, exceptés pour les petites unités de plus de 7 mètres, comme l'Oceanis 30.1, ou les grands bateaux, comme le Lagoon 55. Les détenteurs de bateaux à moteur, en revanche, vont être beaucoup plus touchés, et particulièrement les propriétaires de hors-bord. Dans les faits, la taxe englobera dorénavant des embarcations avec des motorisations à partir de 163 chevaux, contre 250 / 300 chevaux dans sa version actuelle. Un point dur pour la FIN.

« Cette réforme se focalise sur un des segments de marché les plus fragilisés aujourd'hui. On le voit bien dans les chiffres d'immatriculations, ce sont les petits bateaux à moteur qui ont le plus souffert (avec les voiliers) ces dernières années, regrette Guillaume Arnaud des Lions, délégué général adjoint de la FIN. Ce sont des gens qui viennent vers le nautisme par ce biais et si on les décourage, eh bien, on perd ce potentiel de plaisanciers. »

### **Taxer les motorisations qui sont les plus polluantes.**

L'idée est « de taxer les motorisations qui sont les plus polluantes et d'inciter à aller vers des motorisations plus propres », oppose Agnès Firmin Le Bodo, députée Horizons. Elle est à l'origine d'un amendement, refusé par l'Assemblée nationale, proposant de faire évoluer la TAEMUP dans les mêmes conditions que la réforme. Cette dernière contient un nouveau dispositif, censé favoriser les modes de propulsions plus verts, avec un abattement de 50 % sur une partie de la taxe - celle calculée sur le moteur - pour les bateaux « dont la source d'énergie est exclusivement l'électricité, l'hydrogène ou une combinaison des deux ».

Mais ces effets seront limités, en raison d'une autre nouveauté. En 2027, seuls les bateaux avec un moteur d'une puissance supérieure à 120 kW seront redevables des droits sur la motorisation. Sauf que les moteurs électriques ou à hydrogène « *de plus de 120 kW sont quasi inexistants* », rappelle la FIN, qui pointe également l'absence de l'hybride dans le dispositif.

« *C'est une erreur stratégique, car il y a une offre qui existe et c'est une vraie solution, notamment pour les voiliers* », souligne Guillaume Arnauld des Lions. Cette technologie pourrait être intégrée à l'avenir, répond Agnès Firmin Le Bodo : « *Comme toute réforme, elle est faite pour être améliorée et s'il faut la faire évoluer, pourquoi pas.* »

**LIRE AUSSI :** [Motorisation in-board électrique : dix questions-réponses pour bien faire ses choix](#)

## Moins de tranches pour la part moteur

Autre point de friction : le passage du barème des droits sur le moteur de 8 à 4 tranches. Ce sera « *plus lisible, compréhensible et plus équitable fiscalement. La taxe sera calculée avec une progressivité des taux* », justifient, auprès de *Voiles et Voiliers*, les services du ministère chargé de la Mer et de la Pêche. Guillaume Arnauld des Lions y voit plutôt davantage de complexité. « *Il va falloir faire un calcul un peu savant, comme avec l'impôt sur le revenu, en se demandant dans quelle tranche est-ce que je passe. Ce sera compliqué de savoir rapidement combien on va payer.* » La FIN avait proposé « *un barème simple à 2 catégories de motorisation avec une exonération des 60 premiers kW afin de modérer le montant pour les entrants et limiter les effets de seuils, ceci avec un rendement de la taxe identique* ».

**LIRE AUSSI :** [Réforme de la taxe sur les bateaux de plaisance : combien allez-vous réellement payer ? Ce qui va changer en 2027](#)

L'utilisation des recettes de la taxe interroge la FIN : elles sont en très grande majorité destinées au Conservatoire du littoral (voir infographie ci-dessous). Le reste est partagé entre les services de sauvetage en mer et la filière de déconstruction de bateaux. « *Notre position est qu'il faut que cette fiscalité serve à accompagner la transition environnementale de la filière nautique : zones de mouillage écologique, incitation à la remotorisation...* », argumente Guillaume Arnauld des Lions. Agnès Firmin Le Bodo abonde : « *Je suis plutôt d'accord. Si on veut accompagner, peut-être qu'à un moment, il faudra réfléchir à augmenter cette contribution à la filière de déconstruction.* »

## L'infographie ci-dessous :



Made with Flourish • [Create a chart](#)

Sur la forme, la FIN regrette une nouvelle législation « *adoptée sans réelle concertation* ». « *La filière s'était toujours dite ouverte à une réforme de la TAEMUP, mais compte tenu de la complexité des barèmes et des risques de déstabilisation du marché de la vente de bateaux [...], cette réforme devait être travaillée bien en amont et ses conséquences mesurées et maîtrisées.* » Agnès Firmin Le Bodo affirme, elle, que « *la Fédération des Industries Nautiques a bien été associée. C'est une mise en application d'une décision [...] qui a été coconstruite avec les acteurs* ».

**LIRE AUSSI :** [Place de port, assurance, équipements, entretien... Quel budget annuel prévoir pour son voilier ?](#)

La FIN espère bien faire bouger le contenu de la réforme, avant sa mise en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2027. « *Ce qu'on propose, c'est de profiter du temps qu'on a devant nous pour retravailler le texte, pour corriger les éléments qui ne vont pas aujourd'hui* », conclut Guillaume Arnauld des Lions.