



MINISTÈRE
CHARGÉ DE LA MER
ET DE LA PÊCHE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Paris, le 17/07/2026

FICHE PRESSE

Réforme de la taxe sur la plaisance

Contexte : une taxe qui bénéficie aux plaisanciers

Depuis 2006, les bateaux de plaisance au-delà de 7 mètres (et de plus de 22 chevaux administratifs¹) sont soumis à une taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel, dite TAEMUP, affectée à la protection du littoral et des usagers de la mer. Ancien droit annuel de francisation, cette taxe se compose d'un droit de coque et d'un droit de moteur.

Les recettes de la TAEMUP (un peu plus de 50 millions d'euros ces deux dernières années) financent directement des acteurs clés au service des plaisanciers parmi lesquels le **Conservatoire du Littoral (42,5 M€)**, qui contribue à préserver les paysages littoraux que les plaisanciers peuvent observer depuis le large, la **Société nationale de sauvetage en mer (4 M€)**, dont les bénévoles interviennent lorsque les plaisanciers se retrouvent en difficulté, et la filière de recyclage **des bateaux (0,9 M€)**

Chiffres-clés :

- **Plus de 90% des bateaux immatriculés ne paient pas la TAEMUP**, la part des engins concernés par la taxe passera de 9% à 9,3% après la réforme ;
- Depuis 2010, 62% des nouveaux navires enregistrés sont des navires à moteurs ;
- En 2025, 82% des navires à moteur enregistrés ont une longueur inférieure à 7 mètres ;
- **Part des moteurs électriques** : actuellement moins de 1 % de la flotte.

Pourquoi cette réforme ?

La TEAMUP n'avait pas été réformée depuis 2013. Dans le même temps, le **secteur de la plaisance à moteur a beaucoup évolué**, avec des motorisations de plus en plus puissantes. **La part des navires de moins de 7 mètres et de plus de 120 kW a augmenté jusqu'en 2020, atteignant alors un quart des nouveaux enregistrements.**

¹ La puissance administrative, exprimée en chevaux fiscaux (CV), est une valeur utilisée pour calculer la TAEMUP en 2026. Elle ne doit pas être confondue avec la puissance réelle du moteur, exprimée en chevaux réels (ch) ou en kilowatts (kW).

	2010	2020
Nouveaux bateaux à moteurs enregistrés	9 257	5 806
Nouveaux bateaux enregistrés dont la puissance dépasse 120kW	682 (environ 7%)	1 458 (environ 25%)

Par conséquent, **certains bateaux équipés de moteurs puissants de 183 kW (≈ 250 ch) ne sont aujourd'hui pas redevables de cette taxe, tandis que d'autres, équipés de moteurs moins puissants, le sont.**

Par ailleurs, la Feuille de route nautisme et plaisance, signée en 2025 avec l'ensemble des acteurs du secteur, fixe également un objectif de développement des modes de propulsion alternatifs afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur de la plaisance (axe 1 - action 2).

Après de nombreuses réunions avec les acteurs du secteur, une réforme de la **TAEMUP** a donc été mise en place, afin de répondre à ces trois enjeux :

- **Transition écologique** : encourager les motorisations moins émettrices de gaz à effet de serre grâce à un abattement forfaitaire pour les propulsions électrique et hydrogène afin de répondre aux impératifs de décarbonation du secteur ;
- **Équité fiscale** : corriger les anomalies du système actuel dues aux évolutions de motorisation des engins notamment en alignant la taxation des moteurs in-board et hors-bord ;
- **Simplification** : un calcul plus transparent, basé sur la **puissance réelle** (en kW) et plus sur des conversions complexes en chevaux administratifs (CV), avec une simplification du calcul de la taxe et de sa tarification.

Cette réforme a été adoptée dans le **projet de loi de finances 2026** et sera applicable au **1er janvier 2027**.

Qui est concerné par cette réforme ?

Cette réforme ne concerne que 9,3% des engins enregistrés. Plus de 90% des navires ne sont donc pas concernés.

La majeure partie des navires de moins de 7 mètres ne paieront toujours pas de taxe, sauf lorsqu'ils disposent **d'une motorisation particulièrement puissante** (supérieure à 120 kW, ce qui correspond, dans les faits, à des moteurs de plus de 175 ch).

Cette hausse reste mesurée au regard du coût d'acquisition et d'utilisation des moteurs concernés. Pour un hors-bord de 183 kW (≈ 250 ch), la taxe correspond à **moins de 2% du coût d'acquisition du moteur**, et pour une sortie de quelques heures, **le coût du carburant peut ainsi atteindre ou dépasser le montant annuel de la taxe.**

Cette disposition protège la très grande majorité des plaisanciers. A titre d'exemple, l'un des modèles les plus diffusés sur le marché français, le Quicksilver Activ 675 Open de 6,45 mètres équipé d'un moteur de 110 kW (≈ 150 ch), reste exempté de la taxe.

Cette réforme va également permettre de **valoriser les propulsions moins émettrices de gaz à effet de serre**, et notamment les propulsions vélique, électrique ou hybride.

- Alors qu'aujourd'hui, 58 % des voiliers de plus de 7 mètres sont soumis à la taxe concernant les moteurs, **seuls 1 % d'entre eux seront taxés sur leur motorisation après la réforme.**
- Alors qu'auparavant les moteurs électriques étaient traités de manière identique aux moteurs thermiques pour une puissance similaire, **la réforme crée un abattement de 50% pour les motorisations électriques et hydrogènes, moins émettrices de gaz à effet de serre.**

Ces dispositions traduisent la volonté du Gouvernement d'accompagner la réduction de l'empreinte carbone de la plaisance en encourageant la propulsion vélique et le développement de nouvelles technologies électriques et hybrides.

Exemples :

	Avant la réforme	Après réforme
Beneteau Antares 7 – 2022 Moteur Suzuki de 129 kW (≈ 175ch) 6,48 m	0€	Droit de coque : 0€ Droit moteur : 387€ Total : 387€
Voilier Ostac Corsair F31 – 1993 1 moteur hors-bord de 11kW (≈ 15ch) 9,4 m	Droit de coque : 178€ Droit moteur : 407€ Total : 117€ (abattement vétusté de 80%)	Droit de coque : 185€ Droit moteur : 0€ Total : 83€ (abattement vétusté de 80%)
Abatte Elite 27 – 2022 – 2 moteurs électriques de 180 kW 8,20 m	Droit de coque : 105 € Droit moteur : 3 250 € Total : 3 355 €	Droit de coque : 110 € Droit moteur : 671 € (après abattement de 50%) Total : 751 €

Ce qui change en 2027

Critère	Ancien système	Nouveau système
Seuil de taxation	Puissance administrative (CV)	Puissance réelle (kW) ≥ 120 kW
Barèmes	8 tranches complexes	4 tranches simplifiées
Voiliers	Taxés sur le moteur	Exonérés du droit moteur (sauf > 120 kW)
Électrique/Hydrogène	Taxation identique au thermique	Abattement de 50 %

Un **simulateur en ligne** (<https://simulateur-taxe-plaisance.mer.gouv.fr/>) permet de comparer l'ancienne et la nouvelle taxe.

Réponses aux idées reçues

- *"Des dizaines de milliers de plaisanciers seront taxés"*
→ **Faux** : plus de 90% de la flotte n'est pas redevable, la part des engins concernés par la

taxe passera de 9% à 9,3% après la réforme. Dans le même temps, **près de 3 500 navires ne seront plus taxés.**

➤ *"La taxe va exploser"*

→ **Faux** : si pour un moteur de 250 ch, la taxe pourra passer à **577 € par an** (ce qui correspond à moins de 2 % du prix du moteur), **pour de nombreux bateaux moins émetteurs, le montant de la taxe va baisser**, notamment pour les voiliers.

➤ *"Les petits bateaux sont pénalisés"*

→ **Faux** : les navires de moins de 7 mètres avec des moteurs raisonnables (moins de 120 kW) **ne seront toujours pas soumis à la taxe.**

Contacts presse

Service presse de Catherine Chabaud,
ministre déléguée auprès de la ministre de la Transition écologique, de la Biodiversité et des
Négociations internationales sur le climat et la nature
chargée de la Mer et de la pêche

Tél : 01 40 81 20 67

Mél : presse.mer@mer.gouv.fr