



Réforme de la taxe sur les bateaux de plaisance (TAEMUP) : la CNP et la FIN appellent à une concertation urgente pour corriger une réforme injuste et inefficace.

Paris, le mardi 3 février 2026.

Adoptée sans réelle concertation dans le cadre du projet de loi de finances pour 2026, la réforme de la taxe sur les bateaux de plaisance (TAEMUP) n'atteint ni son objectif de simplification ni son objectif environnemental, alertent la Confédération du Nautisme et de la Plaisance (CNP) et la Fédération des Industries Nautiques (FIN).

« C'est une réforme injuste, illisible et pénalisante pour les plaisanciers modestes comme pour l'économie du nautisme, qui doit être réécrite de façon concertée avant son entrée en vigueur prévue en 2027 » ont déclaré Yves Lyon Caen, Président de la CNP et Jean-Paul Chapeleau, Président de la FIN.

Le projet de loi de finances pour 2026 qui vient d'être adopté comporte une réforme de la TAEMUP, **la taxe annuelle sur les engins maritimes à usage personnel.**

Le principe de cette réforme avait été retenu lors du Comité interministériel de la mer (Cimer), le 26 mai 2025, qui lui avait assigné un double objectif de simplification et de verdissement. Alors que la réforme a été introduite par voie d'amendement parlementaire au Sénat sans concertation préalable, la Confédération du Nautisme et de la Plaisance (CNP) et la Fédération des Industries Nautiques (FIN) constatent qu'aucun des deux objectifs précités n'est atteint. La réforme – qui doit entrer en vigueur le 1^{er} janvier 2027- est plus complexe pour les plaisanciers que le régime antérieur et le verdissement vers lequel elle prétend aller par une incitation à opter pour d'autres motorisations est vide de sens, puisqu'une telle offre de motorisation n'existe tout simplement pas¹.

Cette taxe, supportée par les seuls plaisanciers, doit **bénéficier à la transition environnementale de la filière**, qui ne peut aujourd'hui compter que sur 2% de son rendement pour financer une très faible partie de l'éco-organisme de déconstruction des bateaux en fin de vie. C'est très largement insuffisant au regard des enjeux auquel le secteur fait face.

Consultation ne vaut pas concertation. La filière s'était toujours dite ouverte à une réforme de la TAEMUP (ex DAFN), mais compte tenu de la complexité des barèmes et des **risques de**

¹ L'abattement de 50 à 75% sur les motorisations électriques et hydrogènes n'aura pratiquement aucun effet car dans ces catégories, les moteurs de plus de 120 kW sont quasi inexistantes.

déstabilisation du marché de la vente de bateaux, principalement des plus petites unités, cette réforme devait être travaillée bien en amont et ses conséquences mesurées et maîtrisées. Malgré les propositions faites par la filière, aucun consensus n'a pu être trouvé. L'Assemblée nationale avait d'ailleurs rejeté en 1^{ère} lecture ce projet adopté par la suite au Sénat.

- **Une réforme injuste qui va peser sur les nouveaux entrants**

Sous couvert de moderniser et de rendre plus efficace d'un point de vue environnemental cette taxe, celle-ci n'emporte aucun effet incitatif et vient seulement élargir l'assiette des contributeurs **en s'attaquant d'abord aux pratiquants les plus modestes** (pratique familiale, pêche de loisir, primo accédants...). L'approche retenue par la réforme, qui est tout à fait opposée aux propositions faites par la filière, fait entrer de façon brutale dans le champ de la taxation des catégories de bateaux qui étaient jusque-là exemptées. Elle fait peser un effort conséquent sur les bateaux de petite taille et aura un effet négatif sur **les activités nautiques des plaisanciers les plus modestes et des nouveaux pratiquants mais aussi sur l'activité économique des entreprises du nautisme.**

- **Une réforme illisible**

Avec un passage à un barème indexé sur la puissance en kW de la motorisation, la recherche de progressivité (barème à 4 catégories de motorisation appliqué par tranches !) ne simplifie en rien le calcul de la TAEMUP. Cette réforme se traduit par une pression fiscale supplémentaire totalement **incompréhensible pour les nouveaux entrants**, avec des effets de seuil non maîtrisés pour les contribuables déjà assujettis.

La Fédération 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 à celui voté au Sénat, objectif également recherché par la réforme.

- **Une réforme à réécrire avant le 1^{er} janvier 2027**

L'ensemble de ces effets négatifs peut encore être évité à la condition que s'ouvre une réelle concertation avant l'entrée en vigueur de la réforme. La Confédération du Nautisme et de la Plaisance et la Fédération des Industries Nautiques l'ont clairement indiqué à la ministre de la Mer le 20 janvier dernier. Elles demandent que leurs propositions soient prises en considération pour aboutir à une réforme consensuelle, dans le respect des objectifs assignés à cette taxe par le Gouvernement.

Contacts Presse : BPFConseil

Cyrielle Lafitte – cyrielle@bpfconseil.com - 06 70 06 50 48

Béatrice Parrinello – beatriceparrinello@bpfconseil.com - 06 63 72 16 06