

Teamup. Les 8 contrevérités de Catherine Chabaud sur la nouvelle taxe plaisance

Publié le 24 août 2026 , mis à jour le 24 août 2026 Par ActuNautique Magazine

Teamup - À compter du 1er janvier 2027, la fiscalité française de la [plaisance](#) va sensiblement évoluer avec la réforme de la TAEMUP, la [taxe](#) annuelle sur les engins maritimes à usage personnel. Dans une interview accordée le 16 juillet au Figaro [Nautisme](#), Catherine Chabaud, ministre déléguée chargée de la Mer et de la Pêche, a voulu rassurer les plaisanciers et relativiser la portée du nouveau dispositif. [ActuNautique](#) a décortiqué pour vous ses déclarations, le nouveau barème, les données du parc et l'affectation réelle de cette taxe. Sept affirmations apparaissent inexactes, incomplètes ou suffisamment biaisées pour donner une vision très édulcorée de la réforme. Car derrière les notions de simplification, d'équité et de verdissement mises en avant par le gouvernement, une réalité fiscale s'impose : de nouveaux bateaux vont devenir taxables et l'État attend environ 5 millions d'euros de recettes supplémentaires par an. Plus surprenant encore, près de 85 % du produit actuel de cette taxe acquittée par les plaisanciers est destiné au Conservatoire du littoral et non au [financement](#) direct de la plaisance.



La réforme de la [TAEMUP](#), héritière du [DAFN](#), pourrait apparaître comme une évolution essentiellement technique. Elle ne l'est pas.

À partir du 1er janvier 2027, le calcul du droit moteur abandonnera la puissance administrative exprimée en chevaux fiscaux au profit de la puissance réelle exprimée en kilowatts. Le seuil d'entrée dans la taxation sera fixé à **120 kW, soit environ 163 ch**.

Pour les bateaux de moins de 7 mètres, la conséquence est importante : certaines unités jusqu'ici exonérées deviendront imposables dès lors que leur [motorisation](#) franchira le nouveau seuil.

C'est l'un des éléments centraux de la réforme. Et aussi l'un de ceux que la communication gouvernementale tend à relativiser.

Contrevérité n°1 : « 90 % des bateaux ne sont pas concernés »

C'est l'un des principaux arguments avancés par Catherine Chabaud : plus de 90 % des bateaux resteraient exonérés et la proportion de la flotte soumise à la TAEMUP ne passerait que d'environ 9 % à 9,3 %.

Présenté ainsi, l'impact paraît presque insignifiant.

Mais ce pourcentage est calculé en prenant comme référence l'ensemble du fichier administratif des bateaux immatriculés en [France](#), qui dépasse le million d'unités.

Or **immatriculé ne signifie pas nécessairement navigant**.

Les fichiers français comprennent des bateaux anciens qui peuvent avoir été détruits, abandonnés, exportés ou retirés de la [navigation](#) sans avoir nécessairement fait l'objet d'une radiation administrative.

Utiliser l'intégralité de cette flotte comme dénominateur réduit mécaniquement la proportion des unités taxées.

La formulation rigoureuse serait donc de dire que près de 90 % des **bateaux figurant dans le fichier des immatriculations** ne sont pas soumis à la TAEMUP.

Ce n'est pas nécessairement la même chose que 90 % des bateaux réellement actifs.

Pour mesurer précisément le poids de cette fiscalité sur les plaisanciers, il faudrait connaître la taille réelle du parc navigant français.

Contrevérité n°2 : « Nous ne parlons pas de dizaines de milliers de plaisanciers supplémentaires »

L'affirmation devient plus difficile à soutenir lorsqu'on analyse le parc susceptible d'être concerné.

À partir de 2027, un bateau de moins de 7 mètres doté d'une motorisation supérieure au seuil de **120 kW** pourra devenir redevable de la TAEMUP.

Or cette catégorie est loin d'être anecdotique.

L'analyse d'[ActuNautique](#) des immatriculations depuis 2008 fait apparaître en moyenne environ **1 550 bateaux neufs par an de moins de 7 mètres équipés de motorisations dépassant le futur seuil**.

Sur dix-huit années, cela représente près de **28 000 unités mises sur le marché**, auxquelles s'ajoutent les bateaux plus anciens.

Cela ne signifie évidemment pas que 28 000 propriétaires supplémentaires recevront automatiquement un avis de taxation en 2027. Certains bateaux ont pu être détruits, exportés ou remotorisés.

Mais cet ordre de grandeur rend pour le moins étonnante l'affirmation catégorique selon laquelle il ne serait pas question de « dizaines de milliers » de bateaux potentiellement concernés.

L'administration pourrait d'ailleurs facilement mettre fin au débat en publiant le nombre exact d'unités de moins de 7 mètres toujours enregistrées avec une puissance supérieure à 120 kW.

Contrevérité n°3 : « Les petits bateaux ne seront pas pénalisés »

Pour illustrer le caractère supposément ciblé de la réforme, Catherine Chabaud a utilisé une image : celle du grand-père qui emmène ses petits-enfants pêcher et qui ne disposerait généralement pas de deux moteurs de 250 ch.

L'image est efficace.

Elle ne correspond cependant pas au seuil réel de la réforme.

Il n'est absolument pas nécessaire de posséder **deux moteurs de 250 ch**, soit 500 ch, pour devenir redevable.

Un seul **175 ch** suffit déjà à franchir le seuil.

L'exemple retenu par l'administration est particulièrement éclairant : un [Beneteau Antares 7 de 6,48 mètres équipé d'un Suzuki de 175 ch](#) (**indispensable pour pousser ce type d'unité**), qui ne paie actuellement aucun droit moteur, devrait acquitter **387 euros par an** avec le nouveau dispositif.

Nous sommes très loin d'un [yacht](#) ou d'un bateau surmotorisé.

Et l'Antares 7 n'est pas une exception. Cap Camarat, Merry Fisher, Flyer, [White Shark](#) ou encore de nombreux [semi-rigides](#) de moins de 7 mètres sont couramment proposés avec des motorisations comprises entre 175 et 250 ch.

Il s'agit précisément de bateaux utilisés pour la pêche, la promenade côtière et les loisirs familiaux.

Oui, certains petits bateaux vont donc devenir taxables en 2027.

Contrevérité n°4 : présenter la réforme comme une simple « simplification »

Le gouvernement insiste sur l'abandon des chevaux fiscaux au profit des kilowatts et sur la réduction du nombre de tranches.

Sur le plan administratif, utiliser directement la puissance réelle du moteur peut effectivement paraître plus simple.

Mais cette présentation occulte une évolution autrement plus importante : **on ne change pas seulement la façon de calculer la [taxe](#), on change aussi les conditions permettant d'y entrer.**

Le nouveau droit moteur commencera à 120 kW.

C'est précisément ce mécanisme qui permettra de taxer demain des bateaux aujourd'hui exonérés.

La réforme comporte donc bien une simplification du mode de calcul. Mais elle comporte simultanément une **extension de l'assiette fiscale**.

Présenter la première sans clairement expliquer la seconde donne une vision incomplète du dispositif.

Contrevérité n°5 : parler de véritable « concertation » avec la [filière](#)

Catherine Chabaud affirme que de nombreux échanges ont eu lieu avec les professionnels et s'étonne que certains puissent parler d'un manque de concertation.

Les réunions ont effectivement existé. Ce point n'est pas contestable.

La question porte davantage sur leur portée.

Les représentants de la filière que nous avons interrogés ont proposé d'autres solutions, notamment sur le barème et sur la possibilité d'exonérer une première fraction de puissance afin d'éviter certains effets de seuil.

Ces propositions n'ont pas été retenues et les organisations professionnelles ont continué, en 2026, à demander la réouverture des discussions avant l'entrée en vigueur du dispositif.

Il faut donc distinguer **informer, consulter et coconstruire**.

Que l'administration ait rencontré les professionnels est un fait. Que les professionnels aient réellement participé à la construction du dispositif en est un autre.

Le nombre de réunions ne suffit donc pas, à lui seul, à démontrer l'existence d'une véritable concertation : la technostructure française a donc agi dans son coin, comme à l'accoutumé.

Contrevérité n°6 : relativiser la taxe en la comparant au prix d'un moteur neuf

Autre argument utilisé pour relativiser la réforme : la TAEMUP représenterait une somme modeste par rapport au prix d'achat d'un [hors-bord](#) puissant.

Pour un moteur neuf de 250 ch, la taxe annuelle peut effectivement représenter un faible pourcentage de son prix catalogue. Son montant a également été comparé au coût d'un plein de carburant.

La comparaison est cependant économiquement fragile.

La TAEMUP est une **taxe annuelle**.

Elle n'est pas acquittée une seule fois au moment de l'achat. Elle revient chaque année tant que le bateau demeure imposable.

Surtout, le marché français est largement constitué de [bateaux d'occasion](#).

Le propriétaire d'un bateau de dix ou quinze ans équipé d'un 200 ch n'a pas nécessairement acheté son moteur neuf au prix catalogue. Il peut avoir acquis l'ensemble bateau-moteur pour une somme très inférieure à sa valeur initiale.

Une taxe annuelle de plusieurs centaines d'euros n'a évidemment pas le même poids sur un bateau neuf de 100 000 euros que sur une unité d'occasion achetée 20 000 ou 30 000 euros.

Comparer la taxe au tarif d'un moteur neuf revient donc à choisir le référentiel qui en minimise le plus facilement l'impact.

Contrevérité n°7 : laisser penser que la TAEMUP finance principalement la plaisance

C'est probablement le point le moins connu de ce dossier.

À quoi sert réellement l'argent de la TAEMUP ?

Son produit annuel dépasse actuellement 50 millions d'euros.

Or, contrairement à ce que pourrait laisser penser la mise en avant régulière de la SNSM et du sauvetage en mer, l'essentiel de cette somme ne finance pas directement des services destinés aux plaisanciers.

Environ **42,5 millions d'euros sont affectés au Conservatoire du littoral.**

La **SNSM et les organismes de sauvetage en mer reçoivent environ 4,1 millions d'euros (seulement)**, tandis qu'à peine **900 000 euros (!!!)** sont consacrés à la déconstruction et au recyclage des bateaux de plaisance hors d'usage.

Autrement dit, de l'ordre de **85 % du produit de la TAEMUP revient.... au Conservatoire du littoral.**

Il faut être très précis sur ce point : ces 42,5 millions d'euros ne sont pas directement versés aux communes.

Ils sont affectés au Conservatoire du littoral. Ces 42,5 millions représentent 75% du budget annuel du Conservatoire du Littoral (57 millions), ce qui signifie clairement que ce sont les plaisanciers qui financent la politique de protection littorale française....

Mais **la mission du Conservatoire n'est pas spécifiquement nautique.** Cet établissement public acquiert et protège des espaces naturels côtiers et lacustres, contribue à leur préservation et organise leur ouverture au public.

Ces espaces bénéficient aux habitants des territoires concernés, aux touristes, aux promeneurs, aux randonneurs, aux pratiquants d'activités de plein air et, bien entendu, également aux plaisanciers.

La gestion des terrains du Conservatoire est en outre fréquemment assurée en partenariat avec des **collectivités territoriales, leurs groupements, des établissements publics ou des associations**.

La TAEMUP finance donc très majoritairement une **politique publique générale de protection du littoral dont les bénéficiaires dépassent très largement les seuls propriétaires de bateaux**.

Ce constat ne remet évidemment pas en cause l'utilité du Conservatoire du littoral.

Il pose une question différente, et parfaitement légitime : **pourquoi une politique bénéficiant à l'ensemble de la population doit-elle être financée aussi largement par une taxe prélevée spécifiquement sur une partie des propriétaires de bateaux ?**

La question est d'autant plus pertinente que la part consacrée à la déconstruction des bateaux, directement liée à l'empreinte environnementale de la plaisance, représente moins d'un million d'euros.

Contrevérité n°8 : des exemples « verts » déconnectés de la réalité du marché français

Pour démontrer que la réforme de la TAEMUP serait favorable à la transition écologique, le gouvernement met en avant plusieurs cas pratiques. Parmi eux figure notamment **un bateau à [moteur électrique](#) de construction italienne**, utilisé pour illustrer les effets avantageux du nouveau dispositif sur les motorisations décarbonées.

Sur le papier, la démonstration est séduisante. À partir de 2027, les bateaux dotés d'un moteur électrique ou hydrogène 🤖 bénéficieront d'une **réduction de 50 % du droit moteur**.

Mais encore faut-il pouvoir acheter les bateaux permettant d'en profiter !!

C'est précisément là que l'exemple choisi par le gouvernement interroge. Le bateau doté d'un [moteur électrique](#) présenté est une unité italienne très peu diffusée, voire quasiment inconnue sur le marché français. Il est difficile d'y voir le reflet du bateau réellement acheté aujourd'hui par la majorité des plaisanciers concernés par la réforme. Et pour quel prix ???

Dans les catégories de petites unités de pêche-promenade, de day-boats et de [semi-rigides](#) susceptibles d'être rattrapées par le seuil de 120 kW, le marché français reste en effet **très largement dominé par les moteurs [hors-bord](#) thermiques**. Entre 175 et 300 ch, les alternatives

électriques présentant des performances, une autonomie, un poids et un prix comparables demeurent inexistantes !

Le paradoxe est donc assez saisissant : **pour montrer le plaisancier qui bénéficiera du verdissement de la TAEMUP, le gouvernement doit aller chercher un bateau électrique italien marginal sur notre marché ; pour montrer celui qui paiera davantage, il suffit de regarder les pontons français.**

L'exemple de l'Antares 7 retenu dans les simulations est à cet égard autrement représentatif. Avec ses 6,48 mètres et son hors-bord de 175 ch, ce type de bateau correspond directement à la réalité de la pêche-promenade et de la [plaisance](#) familiale française. Avec la réforme, une telle configuration peut passer de **0 à 387 euros de [taxe](#) annuelle.**

Le contraste entre les deux exemples est révélateur.

D'un côté, une motorisation électrique encore marginale permet d'afficher une réduction fiscale de 50 % et de présenter la réforme sous l'angle de la transition écologique. De l'autre, des motorisations thermiques produites à grande échelle et équipant des milliers de bateaux effectivement présents dans les ports français entrent dans le champ de la taxe.

Il ne s'agit évidemment pas de contester l'intérêt d'encourager l'électrification de la plaisance. Mais **une incitation fiscale n'a de véritable portée écologique que si le contribuable dispose d'une alternative techniquement adaptée et économiquement accessible.**

Or, dans les puissances concernées, cette alternative demeure aujourd'hui très limitée. Cette difficulté est d'ailleurs reconnue jusque dans la feuille de route gouvernementale du [nautisme](#), qui évoque encore la nécessité de développer les propulsions alternatives, d'améliorer l'accès aux batteries et de suivre des motoristes qui sont toujours « en phase de transition ».

La minoration électrique de 50 % est donc bien réelle dans le texte. **Son bénéfice concret reste, lui, réservé à un nombre extrêmement limité de plaisanciers.**

Pendant ce temps, la taxation nouvelle des bateaux thermiques de moins de 7 mètres est parfaitement concrète et s'appliquera dès 2027.

C'est toute la faiblesse de la démonstration : **l'exemple électrique choisi par le gouvernement illustre ce que pourrait devenir la plaisance de demain ; les bateaux nouvellement taxés représentent, eux, la plaisance telle qu'elle existe aujourd'hui.**

TAEMUP 2027 : l'élargissement de la base taxable est bien une réalité

C'est finalement le point central.

Le gouvernement présente la réforme autour de trois objectifs : **simplification, équité fiscale et transition écologique.**

Ces trois dimensions existent.

Mais les chiffres font apparaître un quatrième effet beaucoup plus concret : **le rendement de la TAEMUP va augmenter.**

Le gouvernement attend environ **5 millions d'euros de recettes supplémentaires par an.**

Rapportés aux quelque 50 millions d'euros actuellement collectés, ils représentent une progression proche de **10 %.**

Certains propriétaires seront certes gagnants. Des [voiliers](#) verront leur droit moteur diminuer ou disparaître. Les motorisations électriques et hydrogène bénéficieront d'un traitement favorable. Certaines unités sortiront donc du champ de la taxe.

Mais d'autres y entreront.

L'exemple retenu par l'administration résume parfaitement le mécanisme : **un Antares 7 de 6,48 mètres et 175 ch passe de 0 à 387 euros par an.**

En fiscalité, cela porte un nom : **un élargissement de l'assiette taxable.**

Et puisque la recette globale doit simultanément progresser de 5 millions d'euros, il ne s'agit pas simplement de répartir différemment une recette constante.

Plaisance et [nautisme](#) : un sujet qui devra entrer dans le débat électoral

La réforme de la TAEMUP pose finalement une question qui dépasse largement Catherine Chabaud : **quelle place les pouvoirs publics souhaitent-ils donner demain à la plaisance et au nautisme en France ?**

Car il ne s'agit pas d'un loisir confidentiel réservé à quelques propriétaires de [yachts](#).

Les chiffres officiels du ministère sont éloquentes : la France compte aujourd'hui **4 millions de plaisanciers réguliers** et **11 millions de pratiquants réguliers ou occasionnels de loisirs nautiques, hors plaisanciers**.

Ce sont donc, selon les catégories retenues par l'administration, **15 millions de pratiquants** qui entretiennent un rapport régulier ou occasionnel avec la plaisance et les loisirs nautiques.

À cela s'ajoute un parc administratif de plus d'un million de bateaux et un réseau de près de 500 installations portuaires maritimes.

L'enjeu économique est tout aussi considérable.

La filière française de l'industrie et des services nautiques rassemble près de **6 000 entreprises**, génère environ **6,3 milliards d'euros de chiffre d'affaires** et représente près de **49 000 emplois directs**, et environ **150 000 emplois en intégrant les emplois indirects**. Plus de 80 % de la production nautique française est exportée.

La plaisance n'est donc ni économiquement marginale, ni électoralement négligeable.

Dans le contexte des prochaines échéances électorales, il serait dès lors intéressant que **chaque candidat soit amené à se positionner clairement sur la TAEMUP et, plus largement, sur la fiscalité de la plaisance**.

Faut-il maintenir le seuil de 120 kW ? Est-il pertinent de faire entrer dans la taxe des bateaux familiaux de moins de 7 mètres ? Faut-il conserver l'affectation actuelle de la recette ? Quelle part devrait revenir à la SNSM, à la déconstruction, aux ports ou aux infrastructures directement utilisées par les plaisanciers ? Et surtout, est-il légitime que près de 85 % d'une taxe spécifiquement payée par certains propriétaires de bateaux finance une politique de protection du littoral relevant de l'intérêt général ?

Avec plusieurs millions de pratiquants concernés, les réponses mériteraient d'être connues avant les élections.

Catherine Chabaud : de la course au large aux institutions

Reste enfin le ton employé par Catherine Chabaud pour répondre aux critiques, jusqu'à qualifier certaines inquiétudes de simples « bruits de ponton ».

La formule peut surprendre venant d'une ministre dont le parcours maritime est incontestable, mais dont la carrière s'inscrit depuis longtemps dans les institutions publiques.

Première femme à terminer le Vendée Globe en 1997, Catherine Chabaud a consacré douze années à la course au large avant de quitter cet univers professionnel au début des années 2000.

Elle s'est ensuite progressivement rapprochée des institutions : mission « Nautisme et développement durable » pour Jean-Louis Borloo en 2008, participation au Grenelle de la mer en 2009 et 2010, puis **cinq années au Conseil économique, social et environnemental, de 2010 à 2015**. Elle devient ensuite Déléguée à la Mer et au Littoral en 2016-2017, puis **députée européenne de 2019 à 2024**, avant son entrée au gouvernement en octobre 2025.

Ce parcours ne retire évidemment rien à son expérience de navigatrice.

Mais il permet de relativiser une posture consistant à opposer implicitement la hauteur de vue ministérielle aux inquiétudes qui remonteraient des pontons.

Après cinq années au CESE, cinq années au Parlement européen et désormais un portefeuille ministériel, Catherine Chabaud connaît aujourd'hui probablement aussi bien les coursives des institutions que les pontons de plaisance.

Et c'est précisément pourquoi plaisanciers et professionnels sont en droit d'attendre d'elle des réponses extrêmement précises.

L'expérience de la mer confère une légitimité. Elle ne transforme pas pour autant un élément de communication en vérité économique.

Sur la TAEMUP, les faits demeurent finalement assez simples : **des bateaux aujourd'hui exonérés deviendront taxables, la recette doit augmenter d'environ 5 millions d'euros par an et près de 85 % du produit actuel finance une politique publique dont les bénéficiaires dépassent largement les seuls plaisanciers.**

TAEMUP 2027 : une pétition pour demander l'évolution de la réforme

Face aux conséquences attendues de la réforme, une pétition a été lancée afin de demander aux pouvoirs publics de **revoir les modalités de la TAEMUP 2027 avant son entrée en vigueur**. La démarche ne vise pas à remettre en cause le principe même d'une contribution de la plaisance au [financement](#) du sauvetage en mer, de la déconstruction des bateaux ou de la protection du littoral, mais à obtenir un dispositif jugé plus équilibré, notamment pour les propriétaires de bateaux de moins de 7 mètres qui deviendront imposables du seul fait de leur motorisation. Les plaisanciers souhaitant soutenir cette demande d'évolution de la réforme peuvent **participer à la pétition et la signer en ligne, qui a déjà reçu 12500 signatures**.

Avec **4 millions de plaisanciers réguliers, 11 millions d'autres pratiquants des loisirs nautiques et une filière pesant 6,3 milliards d'euros**, la question mérite désormais mieux que des « bruits de ponton ».

Elle mérite un débat politique et une prise de position claire de chaque candidat aux élections présidentielles.

Partager cet article