



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Conséquences économiques, sociales, environnementales de la réforme de la TAEMUP

Question écrite n° 15797

Texte de la question

M. Jean-Michel Brard appelle l'attention de Mme la 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, sur les conséquences économiques, sociales et environnementales de la réforme de la TAEMUP, prévue pour entrer en vigueur le 1er janvier 2027 (article 16 *quinquies* de la loi de finances 2026). Cette réforme, qui vise à remplacer les chevaux administratifs par les kilowatts pour le calcul de la taxe, soulève de vives inquiétudes parmi les acteurs de la filière nautique, les plaisanciers et les élus des territoires littoraux. La filière nautique française, qui représente 6 330 entreprises, 49 000 emplois directs et 6,3 milliards d'euros de chiffre d'affaires, craint que cette réforme ne mette à mal un secteur économique dynamique. En effet, elle risque de freiner les achats de bateaux, de réduire l'activité des ports et de fragiliser les emplois locaux. Le nouveau barème, basé sur les kilowatts, entraînera une hausse significative des coûts pour de nombreux plaisanciers, notamment pour les bateaux de moins de 7 mètres, jusqu'ici exonérés. Par exemple, un Cap Camarat 10,5 m (2020) avec 2x Yamaha F350 verrait sa taxe passer de 1 760 à 2 820 euros (+62 %), un voilier Océanis 47 (2003) avec Volvo 57,3 kW passerait de 317 à 481 euros (+51 %) et un bateau de 6,95 m avec moteur HB250CV, jusqu'ici non taxé, serait désormais imposé à 577 euros par an. Cette hausse de coût risque de pénaliser la plaisance traditionnelle et populaire, déjà confrontée à des dépenses de plus en plus importantes (entretien, assurance, stationnement, hausse du carburant). La Confédération du nautisme et de la plaisance (CNP) souligne que cette réforme frappe d'abord les plaisanciers modestes, pratiquant une navigation familiale et accessible et pourrait éloigner de nombreux Français de l'eau. La CNP, la Fédération des industries nautiques (FIN) et la Fédération nationale des ports de plaisance (FNPP) dénoncent une réforme conçue sans dialogue préalable avec les acteurs du terrain. Pourtant, ces derniers sont les mieux placés pour évaluer ses impacts concrets. De plus, il semblerait que l'objectif affiché de « verdissement » de la fiscalité soit peu crédible. Aujourd'hui, seulement 2 % du rendement de la TAEMUP finance l'éco-organisme chargé de la déconstruction des bateaux. Par ailleurs, les motorisations électriques alternatives ne sont pas toujours disponibles, adaptées ou économiquement accessibles pour les plaisanciers concernés. De plus, le passage des chevaux administratifs aux kilowatts, bien que plus objectif, alourdit la fiscalité pour de nombreux usagers sans garantie de contrepartie environnementale ou sociale. Aussi, il lui demande quelles mesures elle compte prendre pour répondre aux inquiétudes des acteurs de la filière nautique et des plaisanciers et si elle entend réviser le texte avant son entrée en vigueur. Il lui demande également si elle peut garantir que cette réforme ne fragilisera pas l'économie des territoires littoraux et ne pénalisera pas la plaisance populaire et de lui transmettre à cet effet une étude d'impact de cette réforme. Enfin, il souhaiterait savoir quels dispositifs d'accompagnement seront mis en place pour soutenir la transition écologique du nautisme, notamment en matière de motorisations alternatives.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Michel Brard](#)

Circonscription : Loire-Atlantique (9^e circonscription) - Horizons & Indépendants

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 15797

Rubrique : Impôts et taxes

Ministère interrogé : [Mer et pêche](#)

Ministère attributaire : [Mer et pêche](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [9 juin 2026](#), page 5089