

Une rentrée sous pression

Électrification, crise du carburant :
les taxis face à un mois de
septembre chargé

Des décisions qui pourraient peser sur l'avenir de la profession :

Expérimentation article 51,
transport partagé, rapport IGAS-IGF

Assemblée Générale de l'UNT : on

prépare les enjeux ensemble :
robot-taxis, intelligence artificielle,
protection sociale



@economie.gouv.fr / article du 27 août 2026

Dès le 1er septembre, une aide spécifique à l'acquisition de véhicules électriques pour les taxis est entrée en application. Une réunion s'est tenue le 28 août avec les services du ministère de la Transition écologique que les modalités du dispositif ont été présentées. Cette prime, financée par les certificats d'économies d'énergie (CEE), représente environ 3 500 € ou 5 500 €, selon le lieu de fabrication du véhicule et de sa batterie. Pour en bénéficier, **les taxis doivent engager leur opération, avec un devis signé, entre le 1er septembre et le 31 décembre 2026.**

Le véhicule doit être neuf, 100 % électrique, appartenir à la catégorie M1 et être acheté ou loué pour une durée minimale de 24 mois. Il doit également respecter plusieurs critères, notamment un coût inférieur ou égal à 65 000 €, une masse en ordre de marche inférieure à 2 400 kg et les conditions liées au score environnemental. L'opération devra être achevée avant le 1er octobre 2027, avec notamment l'installation du taximètre. La prime peut être obtenue directement auprès d'un concessionnaire qui la déduit du devis et de la facture, ou auprès d'un organisme obligé au titre des CEE, qui la verse après l'acquisition du véhicule. Les professionnels doivent donc vérifier les conditions d'éligibilité et les modalités proposées avant de s'engager !

Édité par l'Union Nationale des Taxis



*Chefs d'entreprise artisanale,
le FAFCEA est là
pour vous !
Former vous !*



FAFCEA
Fonds d'Assurance Formation
des Chefs d'Entreprise Artisanale

FAFCEA
14 rue Chapon 75003 Paris | www.fafcea.com



139, rue des Pyrénées 75020 PARIS



01 43 71 13 58



unt@u-n-t.fr

Transport partagé : la CNAM prépare un mécanisme de bonus-malus pour les taxis conventionnés

Le développement du transport partagé reste un sujet central dans les échanges entre l'Assurance maladie et les organisations professionnelles. Lors du groupe de travail du 16 septembre, la CNAM a présenté les données relatives au transport partagé en taxi conventionné et poursuivi les discussions sur la mise en place d'un mécanisme de bonus-malus.

Les chiffres présentés pour le premier semestre 2026 montrent **un taux moyen de transport partagé de 14,5 % pour les taxis conventionnés, contre 27,7 % pour les VSL**. Mais derrière cette moyenne, les situations sont très différentes. Près de 60 % des entreprises de taxi étudiées affichent un taux inférieur à 5 %. Parmi elles, 93 % ne disposent que d'un seul véhicule taxi !

Ces données rappellent une réalité que l'UNT défend depuis le début des discussions : **les entreprises de taxi n'ont pas toutes les mêmes moyens ni les mêmes capacités d'organisation** ! Les contraintes d'un artisan travaillant seul ne sont pas celles d'une entreprise disposant de plusieurs véhicules et de moyens humains pour organiser les prises en charge...

La CNAM envisage notamment **un suivi trimestriel des taux de transport partagé via AmeliPro**, ainsi qu'une application du mécanisme de bonus-malus en 2027, avec une notification en 2028 au titre des transports réalisés en 2027 ! Pour l'UNT, le développement du transport partagé doit tenir compte des réalités du terrain, il ne peut pas se construire uniquement à partir de moyennes nationales, sans prendre en considération les différences entre les entreprises, les territoires et les conditions concrètes de prise en charge des patients. L'enjeu est de faire évoluer les pratiques sans fragiliser davantage les artisans taxis !

Expérimentation article 51 : l'UNT s'oppose à une généralisation

Le 18 septembre, l'UNT a participé à une réunion réunissant les services du ministère de la Santé, la DGITM, la CNAM et les fédérations d'ambulanciers. Au cœur des échanges : l'avenir de l'expérimentation permettant à certaines entreprises exerçant à la fois une activité de taxi et de VSL de transférer les conventionnements attachés à leurs autorisations de stationnement (ADS) vers des autorisations de mise en service (AMS) de VSL. Cette expérimentation arrivant à son terme fin octobre, la question de sa prolongation ou de sa généralisation était posée ! Pour notre part, les résultats présentés ne permettent pas de justifier une généralisation du dispositif ! Un chiffre a notamment retenu notre attention : **dans les entreprises expérimentatrices, le prix moyen d'un trajet VSL est passé de 34,60 € à 41,10 €, soit une hausse de 18,8 %**. Ces données ne suffisent pas

à démontrer une économie nette pour l'Assurance maladie directement liée au passage du taxi au VSL. Il faut distinguer les effets du changement de mode de transport de ceux du transport partagé, des distances parcourues et de l'évolution des volumes d'activité... Nous avons également alerté sur une inégalité de traitement : **les entreprises exerçant déjà une double activité taxi-VSL pourraient transférer leurs conventionnements, tandis que les entreprises exclusivement taxis ne bénéficieraient d'aucune possibilité comparable**.

Mais c'est surtout l'avenir du taxi conventionné qui nous préoccupe. Si les évolutions tarifaires et conventionnelles rendent le taxi moins attractif, le transfert vers le VSL pourrait devenir une solution économiquement privilégiée pour

certaines entreprises.



Quelques jours après cette réunion, nous avons reçu le retour des services du Ministère des Transports qui nous informe que la mise en œuvre d'une généralisation de l'expérimentation a été mise en suspens ! Une étape importante, mais qui ne règle pas les questions de fond. Nous restons vigilants sur les suites données à ce dossier et sur la place que les pouvoirs publics entendent garantir durablement au taxi conventionné dans le transport de patients.

RETOUR SUR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2026 DE L'UNT À PARIS

Le 23 septembre, l'Union Nationale des Taxis a tenu son Assemblée générale dans les locaux de l'U2P, sous les couleurs de notre organisation et de celles de l'artisanat. Ce rendez-vous annuel reste un temps essentiel pour faire le point sur la vie de l'UNT, nos actions et les grands dossiers qui engagent l'avenir de la profession ! Après la partie statutaire du matin, la journée s'est poursuivie avec deux temps forts :

- Nous avons accueilli **Clément Beaune, ancien ministre des Transports et Haut-Commissaire à la Stratégie et au Plan**, pour une table ronde consacrée aux mobilités de demain surtout le développement des robot-taxis. Ces évolutions ne relèvent plus de la science-fiction ! Elles posent dès aujourd'hui des questions concrètes sur la place du taxi, l'organisation des mobilités et l'avenir de notre métier. Notre responsabilité est d'anticiper ces transformations pour ne pas les subir...



le véhicule autonome est une réalité qu'on ne peut ignorer et qui s'inscrit dans une série de transformations auxquelles votre profession a toujours su s'adapter (...)

Clément BEAUNE - Haut Commissaire à la Stratégie et au plan

- **Frédéric Bizard, professeur et économiste spécialiste des questions de protection sociale et de santé** était également présent avec nous pour la table ronde n°2 portant sur les dégâts de la convention du transport de malades assis afin de présenter l'étude qu'il a réalisée dans le cadre de la procédure de l'UNT devant le Conseil d'État à notre demande. Ce travail apporte des éléments importants à notre argumentation et à notre défense du taxi conventionné



- **Kamel ABDELLAOUI, représentant des taxis londoniens**, qui a fait le déplacement depuis Londres pour nous faire part de son expérience sur les essais et projets de déploiement de véhicules autonomes à Londres "Waymo". *"Un grand nombre de chauffeurs risquent de perdre leur emploi. Comment accompagner ces personnes qui se retrouveront sans travail ? Parviendra-t-on également à éviter les piratages ? Ces véhicules autonomes font disparaître la dimension humaine du transport de personnes" selon Kamel.*



Merci à toutes celles et ceux qui contribuent, année après année, à faire de cette Assemblée générale un véritable rendez-vous de la profession. C'est grâce à la mobilisation de nos organisations, de nos représentants et de nos adhérents que nous pouvons continuer à porter une voix collective et à défendre les intérêts des taxis.

Véhicules autonomes

Le 24 septembre, une réunion s'est tenue avec les services du ministère des Transports qui a permis d'aborder le développement des véhicules autonomes et leurs conséquences possibles pour le secteur du taxi. Une journée dédiée à ces véhicules doit se tenir en octobre afin d'approfondir les questions liées à leur déploiement, à leur encadrement et à leurs conséquences sur le métier avec tous les acteurs concernés. L'UNT demande que l'exploitation des véhicules autonomes pour le transport de personnes à titre onéreux soit adossée à une autorisation de stationnement (ADS) de taxi existante. Cette position vise à éviter un développement anarchique du nombre de véhicules autonomes, sans encadrement, mais surtout à empêcher la dévalorisation de nos ADS.

Crise énergétique : aucune baisse de l'accise sur les carburants annoncée

La crise énergétique continue de peser sur les entreprises de taxi et de manière. Le coût du carburant reste une préoccupation majeure pour les professionnels et lors de la dernière réunion avec les services du ministère des Transports, nous avons insisté sur la question de l'accise sur les carburants, anciennement appelée TICPE. La réponse apportée est sans ambiguïté : aucune modification de l'accise sur les carburants n'est prévue à ce stade. Cette position est particulièrement préoccupante pour notre profession qui subit de plein fouet les hausses de ses charges d'exploitation, alors que ses marges de manœuvre restent limitées ! Face à cette situation, l'UNT a engagé une démarche interfédérale en adressant un courrier au ministre pour l'alerter sur les difficultés rencontrées par les taxis et sur la nécessité d'apporter des réponses à la crise énergétique. Les taxis ne peuvent pas absorber indéfiniment la hausse de leurs charges sans conséquences sur l'équilibre économique de leurs entreprises.

Code NAF, en 2027 !

Le 19 septembre, un arrêté précisant les activités artisanales relevant de la nomenclature française de l'artisanat (NAFA) a été publié. Il actualise les codes et les libellés concernés, avec une entrée en vigueur prévue au 1er janvier 2027. Cette évolution entraînera notamment une modification du code correspondant à notre profession. Pour accompagner les professionnels dans le changement, un dispositif d'accompagnement va être prochainement déployé.

Le nouveau code NAF/APE des taxis sera le **49.33G** à compter du 1er janvier 2027, au lieu du code actuel 49.32Z. Le nouveau libellé sera « Transport de personnes par taxi ». Le Code attribué au transport de voyageurs par véhicule de transport avec chauffeur (VTC) de 9 personnes au maximum, sauf taxi, sera le **49.33H**



Rapport IGAS-IGF : des scénarios à l'étude, pas une réforme décidée

Publié le 24 septembre, le rapport d'analyse de l'IGAS et de l'IGF consacré aux évolutions possibles du financement et de l'organisation des transports sanitaires a fait l'objet d'une analyse attentive de notre part, envoyé à toutes nos organisations. Un point doit être rappelé : **ce rapport n'est ni une réforme adoptée ni une décision du Gouvernement. Il présente différents scénarios susceptibles d'être étudiés pour faire évoluer l'organisation et le financement du secteur.** Parmi les pistes évoquées figure notamment la possibilité de transférer la prise en charge de certains transports sanitaires non urgents vers les complémentaires santé. Pour les taxis conventionnés, les conséquences potentielles d'un tel scénario seraient importantes. Le financement des transports, les conditions de conventionnement, la tarification, le tiers payant, la régulation des volumes et la représentation de la profession pourraient tous être concernés. Ces hypothèses ne doivent donc pas être prises à la légère ! Elles soulèvent des questions essentielles sur la place de l'Assurance maladie, le rôle des complémentaires santé et les garanties nécessaires pour maintenir un accès aux soins dans tous les territoires.

Entre l'électrification des véhicules, le transport partagé, l'avenir du taxi conventionné, la crise énergétique et les mobilités de demain, les dossiers sont nombreux et les enjeux considérables !