

Le Conseil d'État confirme  
la convention de l'UNCAM

Page 2

Transport partagé : décret publié,  
inquiétudes confirmées

Page 3

Rencontre avec David LISNARD,  
Président de l'AMF

Page 4

## Marseille : les taxis en colère contre le projet de création de nouvelles ADS !



Sept organisations professionnelles appellent les chauffeurs à se rassembler devant l'hôtel de ville pour s'opposer aux annonces de l'élu municipal en charge du sujet, Sami Benfers, qui ambitionne le projet de création de "nouvelles autorisations de stationnement à Marseille avant l'été

12 mars 2025, Mobilisation des taxis marseillais devant l'Hôtel de Ville

Le jeudi 13 mars 2025, dès l'aube, des centaines de taxis marseillais se sont rassemblés devant l'Hôtel de Ville pour exprimer leur vive opposition à la décision de la municipalité de créer de nouvelles licences de taxi avant l'été. Cette mesure, annoncée par Sami Benfers, conseiller municipal en charge des taxis, vise à "réformer la profession" et à répondre à une demande croissante de transport dans la ville.

Les chauffeurs dénoncent une décision unilatérale, prise sans concertation, qui risque de déstabiliser l'équilibre économique de la profession. **Actuellement, Marseille compte 1115 taxis.** L'attribution de nouvelles licences gratuites pourrait entraîner une saturation du marché, une baisse de la valeur des licences existantes et une précarisation accrue des chauffeurs !

Ce discours vécu comme une provocation dans une profession déjà en tension.

*"Ce qu'il nous manque, ce n'est pas des taxis mais de la visibilité, de la régulation de la sauvage concurrence et de l'activité économique !"*

a réagi Rachid Boudjema, Président du Syndicat des Taximètres Marseillais et de Provence (STM), dénonçant une volonté municipale d'imposer une réforme injuste, sans aucun dialogue avec les professionnels !

Pour l'intersyndicale, ces annonces mettent en péril un fragile équilibre économique et social, et jettent le discrédit sur toute une profession déjà impactée par la déréglementation, la concurrence déloyale et l'inflation. L'argument d'un manque de taxis à Marseille est balayé par la profession :

« Les stations sont pleines, les clients se font de plus en plus rares avec la concurrence des VTC » martèle le STM

La rencontre entre une délégation syndicale et les représentants municipaux n'a débouché sur aucun engagement concret, si ce n'est l'annonce floue d'une étude à venir. La mairie affirme que "les propos de M. Benfers n'engageaient que lui et ne reflétaient en aucun cas la position officielle du Maire". Un audit indépendant devrait être lancé pour évaluer les besoins et dysfonctionnements. L'UNT apporte son soutien total aux taxis marseillais dans ce combat légitime pour la reconnaissance, la régulation juste de la profession et le respect des engagements pris envers ceux qui font vivre au quotidien le service public de transport !

# Transport partagé : décret publié, inquiétudes confirmées



C'est désormais officiel. Le **décret n°2025-202 et l'arrêté du 28 février 2025**, relatifs à la mise en œuvre des transports partagés de patients, ont été publiés au Journal Officiel. Ces textes, pris en application de l'article 69 de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2024, viennent préciser le cadre d'un dispositif que l'UNT n'a eu de cesse de dénoncer depuis 2023 : **le transport partagé imposé et déconnecté des réalités du terrain**. Derrière les termes techniques, ce sont des choix politiques et lourds de conséquences pour notre profession !

Le décret fixe les conditions dans lesquelles l'Assurance Maladie pourra imposer le transport partagé aux assurés, sans consultation réelle des acteurs du terrain. Le texte pose également les bases d'une modulation tarifaire, dont les contours restent flous mais la logique est claire : **faire plus avec moins, au mépris de la qualité de service et de la rentabilité des entreprises de taxi**. Plus inquiétant encore ! Les critères d'organisation sont définis par les seuls organismes d'assurance maladie, sans aucune garantie de concertation avec la profession ni prise en compte des contraintes géographiques ou humaines (fragilité des patients, éloignement des soins, etc.).

## Décision du 13 février 2025 - Convention type publiée

Parallèlement à ce décret, la décision du Directeur Général de l'UNCAM, en date du 13 février 2025, relative à l'établissement d'une convention type entre les entreprises de taxi et les organismes locaux d'assurance maladie, a été publiée au Journal Officiel. L'article 6.1 précise : *"Les tarifs de prise en charge fixés localement restent identiques à ceux fixés par la convention applicable pour l'année 2024, dans l'attente de la publication d'une nouvelle décision pluriannuelle"*

## Le Conseil d'État confirme la convention de l'UNCAM

Le Conseil d'État a rendu, le 7 mars dernier, une décision marquante concernant les relations entre les entreprises de taxi et les organismes d'assurance maladie, confirmant la légalité de la convention type adoptée par l'Union nationale des caisses d'assurance maladie (UNCAM). Ce texte, qui encadre la prise en charge des frais de transport TAP, a suscité une vive opposition de la part des syndicats de taxis, dont l'Union nationale des taxis (UNT), qui y voyaient une atteinte à leurs droits et une menace pour leur viabilité économique. Le recours déposé par l'UNT visait à obtenir l'annulation de cette convention, qui impose de nouvelles règles de l'assurance maladie en dépit de la réglementation applicable aux taxis règles aux taxis conventionnés. Plusieurs points étaient au cœur de la contestation. Parmi eux, l'article 3 de la convention

qui impose une durée minimale d'existence de l'autorisation de stationnement pour qu'un taxi puisse bénéficier de la prise en charge par l'assurance maladie. Cette disposition perçue comme discriminatoire, notamment pour les chauffeurs exerçant sous un statut de location-gérance ou ceux ayant exercé sous un autre statut, mais possédant une expérience professionnelle avérée.

**L'article 6 de la convention, relatif aux tarifs de prise en charge, a également été vivement critiqué. En imposant un abattement de 30 % sur les tarifs préfectoraux, ainsi que des remises supplémentaires en fonction de l'évolution des dépenses de transport par taxi, la convention a été accusée de nuire à la rentabilité des entreprises de taxi, déjà fragilisées par des années de**

**concurrence accrue et de contraintes économiques.** Enfin, la convention prévoit des mécanismes de contrôle et de sanctions sévères, permettant aux caisses primaires d'assurance maladie de procéder à des vérifications des engagements des taxis conventionnés, et d'imposer des sanctions allant jusqu'au déconventionnement. Une disposition vu comme disproportionnée par les syndicats, qui dénonçaient un manque de garanties pour les chauffeurs. Malgré les arguments avancés par les syndicats, **le Conseil d'État a rejeté les recours et validé l'ensemble des dispositions contestées.** La juridiction administrative a estimé que l'UNCAM était compétente pour fixer ces règles et qu'aucune d'entre elles ne portait atteinte illégalement aux droits des chauffeurs de taxi. Le Conseil a notamment jugé que la condition de durée minimale

**d'existence de l'autorisation de stationnement n'était ni discriminatoire, ni contraire au principe de liberté d'entreprendre.**

Quant aux tarifs imposés par la convention, bien que source de mécontentement pour les taxis, ils ont été jugés conformes aux règles en vigueur, le Conseil d'État estimant qu'ils ne mettaient pas en péril la viabilité économique des entreprises de taxi. Enfin, les mécanismes de contrôle et de sanctions ont été validés, le Conseil jugeant qu'ils s'inscrivaient dans un cadre contractuel clair et respectueux des droits de la défense.

**La décision du Conseil d'État, bien qu'attendue par certains, constitue un véritable coup de massue pour les taxis conventionnés. Elle entérine des règles plus aléatoires en matière de conventionnement avec l'assurance maladie, imposant des conditions supplémentaires aux chauffeurs de taxi qui souhaitent continuer à pratiquer le tiers payant pour les assurés sociaux.**

Si cette décision peut être perçue comme une victoire pour la Sécurité sociale et les finances publiques, elle représente un revers pour les chauffeurs de taxi, qui voient leurs conditions de travail se durcir et leurs revenus potentiellement amputés par les réductions tarifaires imposées. En validant un abattement de 30 % sur les tarifs et en confirmant des sanctions sévères en cas de non-respect des engagements, le Conseil d'État semble avoir priorisé la maîtrise des dépenses publiques sur les réalités économiques des entreprises de taxi.

Le raisonnement du Conseil d'État repose sur la nécessité de préserver l'équilibre économique de la Sécurité sociale, qui, selon la juridiction, justifie des restrictions importantes imposées aux taxis. En affirmant que l'annulation de la convention aurait des "conséquences manifestement excessives" pour l'équilibre financier du système de santé, le Conseil a tranché en faveur de la régulation économique, sans véritablement prendre en compte les difficultés des

chauffeurs de taxi. Cette décision s'inscrit dans une tendance plus large, où les impératifs budgétaires des finances publiques semblent primer sur la défense des intérêts des travailleurs indépendants, en particulier ceux des taxis, souvent implantés dans des paradis fiscaux, qui échappent aux obligations de solidarité nationale en évitant de verser les contributions sociales et fiscales dues en France.

La décision du Conseil d'État marque donc un tournant dans la régulation du transport par taxi, imposant une nouvelle réalité aux chauffeurs conventionnés, tout en renforçant le contrôle des dépenses de l'assurance maladie. Cette situation risque de poser de nouveaux défis pour les syndicats, qui devront continuer à défendre les droits des chauffeurs face à un système de plus en plus contraignant.

## Rencontre avec David LISNARD - Président de l'AMF

Dans le cadre de notre action continue en faveur du secteur du taxi, le 10 mars 2025, nous étions avec **David Lisnard, Président de l'Association des Maires de France (AMF)**, à l'occasion d'une réunion de travail tenue au siège parisien de l'AMF. L'objectif de cette rencontre étant d'exposer les problématiques concrètes que rencontrent quotidiennement les chauffeurs de taxi et en particulier les difficultés croissantes liées au transport des assurés sociaux. Face à un système de conventionnement toujours plus contraignant, à une concurrence déséquilibrée et à des décisions administratives parfois déconnectées de la réalité du terrain, il était indispensable **d'alerter les représentants des collectivités territoriales**. David Lisnard s'est montré attentif et réceptif à nos préoccupations et il a pleinement mesuré les enjeux que représente le transport des patients dans les territoires où les taxis jouent un rôle essentiel dans l'accès aux soins !



@ Maires de France

*“Même pour ce libéral, la concurrence est déloyale lorsque les taxis - qui assurent des missions de service public avec des tarifs administrés - se retrouvent confrontés à d'autres modes de transport qui, eux, échappent à ces obligations”*

Rachid BOUDJEMA - Président

# FORMATION INDIVIDUALISEE



Créer de la Valeur



Maîtriser  
l'Environnement  
Réglementaire



Renforcer le  
Développement  
Managérial et le  
Leadership



Gérer l'organisation  
Administrative et  
Financière

## COMMENT BÉNÉFICIER D'UN PARCOURS INDIVIDUALISÉ ?

**Autodiagnostic → Formation personnalisée → Financement**

En ligne : [Je fais mon autodiagnostic](#)  
[Je consulte les critères et conditions pour mon parcours individualisé](#)

### C'EST QUOI LE PARCOURS INDIVIDUALISÉ ?

- Un développement des compétences sur mesure en gestion d'entreprise selon 4 grands domaines identifiés ci-dessus et un face à face avec un formateur dédié.
- Des formations dispensées par des formateurs et organismes de formation qui doivent se faire référencer par le FAFCEA.

### C'EST QUOI LE FINANCEMENT POSSIBLE ?

Une participation financière maximale de 80€/h dans la limite d'une enveloppe de 4 800€ par entreprise et par an et sous réserve de disponibilité du budget du FAFCEA dédié aux parcours individualisés.

### LES CONDITIONS ?

- Avoir réalisé au préalable un autodiagnostic qui aide à préciser les besoins en gestion d'entreprise (le résultat de cet autodiagnostic est valable un an),
- Se former au minimum 14h, soit 2 intitulés minimum de formation référencés (liste des intitulés de stage sur le site du FAFCEA dans la page "je consulte les critères et conditions pour mon parcours individualisé") dans les 4 grands domaines de gestion (4h minimum par intitulé),
- Suivre les formations avec des organismes de formation qui doivent se faire référencer par le FAFCEA. La formation ne peut pas se dérouler à 100% en distanciel et la modalité en e-learning n'est pas compatible.