Note information FNDT-2026-014 Vitray en Beauce, le 28 octobre 2026

NOTE D'INFORMATION DE LA FNDT / IMPORTANCE HAUTE / ARRÊTÉ TARIFAIRE 2027 - DGCCRF LE 27 OCTOBRE 11H00.

Fédération Nationale Du Taxi (FNDT)
Présidente : Emmanuelle CORDIER

À l'attention de nos départements adhérents :
Objet : réunion annuelle sur les tarifs de l'année 2027 — demandes formulées par la FNDT en vue de l'arrêté tarifaire 2027
Date de la réunion : mardi 27 octobre 2026 au siège de la DGCCRF, Paris – Durée : 1h45
Date de la note : le 28 octobre 2026
Diffusion : départements adhérents

Mesdames, Messieurs les Président(e)s, les adhérent(e)s de la FNDT,

La FNDT a pris part à la réunion annuelle consacrée aux tarifs de l'année 2027, en vue de la publication de l'arrêté tarifaire national et des arrêtés tarifaires départementaux. Elle tient à porter à la connaissance de ses départements adhérents les points abordés tenant compte de vos remontées et les demandes qui en découlent et qu'elle a formulées à cette occasion, lesquelles s'inscrivent dans un contexte qu'il convient au préalable de rappeler.

Préambule cadre de la réunion et position issue de la consultation des adhérents :

La FNDT a été reçue, en bilatérale, le mardi 27 octobre 2026, au siège de la DGCCRF à Paris. Ce format a permis à la FNDT de pouvoir explorer l'ensemble des domaines qui lui tiennent à cœur ainsi qu'à celui de ses adhérents.

En amont de la réunion, la FNDT avait sondé l'ensemble de ses adhérents sur les questions tarifaires. Il en est ressorti :

- Un résultat à 50/50 entre augmentation/non-augmentation des tarifs, qui se justifie notamment par les questions de situation de concurrence, d'exploitation et de domaines d'activité particuliers.
  Cet entre-deux se matérialise notamment par la sectorisation métropole / hors métropole, laquelle conduit à des demandes d'augmentation plutôt focalisées sur les zones hors métropole, du fait de la concurrence y compris la concurrence sauvage du VTC et des difficultés économiques du secteur. Il se traduit également par une sous-pondération des augmentations à venir, malgré les sérieuses difficultés liées aux hausses des carburants.
- Une demande de revalorisation du montant de la course minimum.
- Une demande de revalorisation des forfaits aéroports.

I/ Un contexte économique extrêmement tendu en 2026, avec projection sur 2027 :

Le contexte économique est, pour la FNDT, extrêmement tendu en cette année 2026, du fait de l'impact de la crise des carburants, dont les effets se sont pérennisés tout au long des mois de l'année 2026 et se projettent sur 2027. En l'état des lieux, ce contexte est néfaste pour notre secteur.

Ce constat est aggravé par l'absence de toute possibilité de revalorisation de la tarification, s'agissant notamment du transport de malades assis, pour deux raisons cumulées :

1. L'assise tarifaire repose sur 2024 : les tarifs du transport de malades sont fondés sur une base 2024, sans actualisation depuis.
2. La clause de revoyure de la convention-cadre n'est pas mise en œuvre : la convention-cadre, définie par arrêté ministériel, prévoit une clause de revoyure ; à ce jour, celle-ci n'est pas mise en œuvre par l'autre partie contractante.

La FNDT rappelle qu'il s'agit d'une question d'exécution de bonne foi d'une clause de revoyure et d'un engagement, et que pour cela il faut être deux parties : à ce jour, seule la partie taxi est prête à se mettre autour de la table.

II/ Indices tarifaires nationaux : sous-pondération persistante et demande de deux indices distincts :

À la suite de la révision et des travaux toujours en cours, des indices tarifaires du secteur taxi, la FNDT :

- Salue l'évolution positive consistant en la prise en compte de deux indices majeurs : le prix du carburant et la pondération « salaires » pour les entreprises employant des salariés ;
- Rappelle la sous-pondération d'un facteur de 2, affectant ces deux indices, au regard de la réalité des entreprises ayant des salariés, opérant principalement hors agglomération.

III/ Refonte du décret et de l'arrêté tarifaires de 2015 : une question devenue primordiale :

La FNDT a soumis à l'examen de la DGCCRF, en vue de la publication des nouveaux arrêtés, une question aujourd'hui primordiale : l'engagement d'une réflexion sur la refonte du décret et de l'arrêté tarifaires de 2015.
Le constat posé sur ce corpus est le suivant :

- Une partie des écritures est obsolète au principal ;
- Une autre partie est source d'interrogations juridiques et d'interprétations divergentes, à l'origine d'un certain nombre de difficultés pratiques, notamment sur :
    - La ventilation ;
    - La répercussion des indices de l'arrêté tarifaire national sur l'ensemble des arrêtés tarifaires départementaux.

La FNDT a demandé qu'un certain nombre de précisions soient apportées sur ces points. Elle a conscience qu'une volonté ministérielle est nécessaire pour écrire l'ensemble du corpus lié aux indices tarifaires nationaux et départementaux.

Dans le contexte actuel, contexte concurrentiel entre les différents acteurs, contexte économique et social, la FNDT estime que l'on ne pourra pas faire l'économie d'une remise à plat de l'ensemble de ce corpus, lequel compte aujourd'hui 12 ans d'existence et ne paraît plus adapté aux enjeux actuels et à venir.

IV/ Véhicules autonomes (VTA) : émergence d'un troisième acteur du T3P :

Ce point fait suite aux assises des véhicules autonomes du vendredi 23 octobre.
Il va émerger un troisième acteur du T3P : le véhicule autonome (VTA). Celui-ci devra, en tout état de cause, disposer d'une définition tarifaire — sur laquelle la FNDT n'a à ce jour aucune visibilité — laquelle supposera des travaux d'écriture et de négociation du cadre réglementaire et du cadre tarifaire.

Sur ce sujet, la position de la FNDT est la suivante :

1/ Association de la DGCCRF dès l'origine : la FNDT demande que la DGCCRF soit associée d'emblée aux travaux consacrés à ce cadre réglementaire et tarifaire ;
2/ Fermeté sur le dispositif tarifaire : la tarification du VTA ne devra « pas venir en concurrence avec le taxi » ; elle devra être limitée à un champ spécifique de possibilités tarifaires, et donc à un périmètre d'action restreint pour le VTA.

V/ Forfaits aéroportuaires : suivi de la demande formulée au titre de l'arrêté tarifaire 2026 :

Demande au titre de 2027 : revalorisation des forfaits aéroportuaires parisiens et provinciaux :

La FNDT a demandé une **revalorisation des forfaits aéroportuaires**, pour l'ensemble de ceux-ci :

- Cette revalorisation serait **peu ou prou en alignement avec la projection de la future hausse tarifaire** (voir point VIII) ;
- Elle prendrait également en compte le fait qu'**il n'y a pas eu de revalorisation des forfaits aéroportuaires ces derniers temps**, et qu'il est opportun aujourd'hui de **commencer à les aligner vers le haut**.

La FNDT a souligné que le corollaire des forfaits aéroportuaires tenait notamment à Paris, mais pas uniquement à la mise à disposition de voies réservées, en vue de fluidifier les transports. Or ce corollaire n'est pas tenu, ni aujourd'hui ni hier, à l'exception de la période des Jeux olympiques et paralympiques (JOP).
Il en résulte une sérieuse difficulté, notamment à Roissy, comme à Orly, dans un certain nombre de périodes horaires, où, en l'état actuel des choses, les forfaits aéroportuaires ne sont pas viables.

VI/ Ventilation des arrêtés annuels tarifaires :

La FNDT a fait le constat qu'appliquer de façon identique, sur toutes les composantes du tarif, les parts d'augmentations posent un certain nombre de difficultés :

- D'accessibilité de la tarification vis-à-vis de la clientèle du taxi ;
- De compréhension des majorations sur les différentes composantes tarifaires.

Il existe là un vrai sujet, qui renvoie également à la lecture du décret et de l'arrêté tarifaires de 2015 et qui suppose à ce titre une réécriture (voir point 3).

VII/ Révision annuelle des compteurs : un coût sans cohérence :

La FNDT a porté à la connaissance de la DGCCRF une vraie difficulté concernant le passage annuel, après arrêté tarifaire, chez les interlocuteurs du taxi (poseurs de compteurs) pour la révision des tarifs :

- Coût moyen : 80 à 120 € selon les prestataires ;
- Un montant exorbitant au regard du temps réellement nécessaire à la réactualisation d'un compteur : environ 10 minutes ;
- Sa demande de plafonner ces tarifications au regard du temps passé.
- La récupération de ce montant suppose d'effectuer à minima 20 000 Kms avant de commencer à dégager une marge sur la hausse tarifaire.

On est donc sur un cycle qui n'a pas de cohérence, en particulier au regard de la tarification d'un contrôle technique. Le sujet n'est pas une question de mise en concurrence y compris entre départements, les prestations relèvent des mêmes éléments tarifaires — mais appelle une décision publique d'encadrement de ces tarifs.

Allons plus loin dans le dispositif :

- La DGCCRF a confirmé que, malgré l'arrêté national, le département n'est pas dans l'obligation d'en décider l'application ;
- Mais en l'état actuel des choses, l'entreprise est malgré tout tenue de repasser une visite, et donc de payer à nouveau, même si l'augmentation est de zéro ;
- La FNDT a soutenu que l'on puisse éventuellement s'en dispenser, autrement dit que les tarifs 2026 puissent devenir les tarifs 2027 sans devoir modifier la grille tarifaire du compteur.

Sur ce point, la réflexion de la FNDT a été prise en compte par la DGCCRF, qui devrait en tenir compte pour dégager une ou des solutions mettant fin à cette application, laquelle pose un certain nombre de difficultés pour l'ensemble des taxis, artisans et sociétés de taxis.

VIII/ Projections tarifaires 2027 : les éléments chiffrés communiqués par la DGCCRF :

La DGCCRF a fait part de l'ensemble des considérants, avec des chiffres arrêtés à septembre 2026 :

- Pondération de l'inflation : un peu plus de 5,20 % d'augmentation des tarifs à ce jour, sans tenir compte des chiffres d'octobre, qui vont accroître cette pondération on devrait frôler les 6 %.
- Ces éléments sont cohérents avec ceux pris en compte ; ils ne préjugent pas des augmentations de la composante « salaires » à venir pour 2027, compte tenu de l'effet différé des éléments de branche et de la remontée du SMIC intervenue au cours de l'année 2025, que l'on ne maîtrise pas à ce jour : on se situera aux alentours de 3 %.
- Cette composante est aujourd'hui sous-pondérée dans les éléments, s'agissant d'un élément de décalage dans les remontées de l'INSEE et de Bercy.

En conclusion, on se dirigera vers une augmentation comprise entre 4 et 6 %.

- Face aux enjeux de tarification, il y serait logique de répercuter cette augmentation ; la FNDT a toutefois soulevé auprès de la DGCCRF que la répercussion sur l'ensemble des composantes poserait certainement un problème en tout état de cause,
- La difficulté demeure, une fois encore, dans la tarification 2024 du transport de malades : à ce jour, aucune disposition d'imputation de ces augmentations diverses et variées n'existe.

Mise en exergue de la question des arrêts de travail et de leurs imputations sur les comptes des entreprise (Congés payés supplémentaires). La FNDT a souligné une décision de l'État s'agissant des arrêts maladie (arrêts de longue ou moyenne durée) : les chefs d'entreprise se retrouvent avec des majorations de prise en compte de salaire tout à fait importantes, allant jusqu'à l'équivalent d'un mois de salaire par année d'arrêt notamment pour les entreprises disposant de masses salariales de plusieurs salariés. Personne ne prend ces majorations en charge, ni la clientèle lambda, ni au titre de l'assurance maladie, alors que cette même assurance maladie perçoit des cotisations sur ces éléments de salaire supplémentaires. (Parenthèse importante, que la FNDT referme ici.)

IX/ Questions de TVA : absence de retour des services de l'État :

La FNDT a évoqué avec la DGCCRF, en s'en étonnant, l'absence, à ce jour, de retour et de positionnement clair et précis de la part des différents services de l'État et ministères concernés, sur les deux sujets qu'elle a soulevés au titre des questions liées à la TVA.

A/ Transports de malades assis TVA à 10 % sur le tarif défini par la caisse :

- Aucun retour de la Caisse d'assurance maladie à ce jour.
- En substance : la question de la TVA à 10 % sur le tarif défini par la caisse n'est pas précisée juridiquement. La FNDT renvoie, sur ce point, au courrier de la FNDT et de ses adhérents.
- Si la position juridique en droit est intangible à date, le sujet représente, pour la partie assurance maladie / transports de malades assis, un coût de 300 millions d'euros ; il ressort que les éléments de facturation de la caisse sont incertains et posent à minima question en droit fiscal.
- Ce sujet n'est pas que du ressort du taxi : il est global.

B/ VTC et tiers acteurs TVA à 10 % sur les services annexes :

- Sujet concernant tout particulièrement la DGCCRF, entre autres : la question de la TVA à 10 % sur le secteur du VTC et des tiers acteurs, s'agissant de la réduction du taux à 10 % appliquée sur l'ensemble des services annexes — lesquels ne sont normalement pas soumis au taux de 10 %, mais à celui de 20 %.
- Ce sujet représente par ailleurs une recette fiscale d'environ 600 millions d'euros par an, avec un effet rétroactif.

La DGCCRF a balayé de nouveau rapidement l'ensemble des deux sujets avec la FNDT, sans s'y étendre davantage, les éléments ayant déjà fait l'objet d'une communication. Il est clair que ces deux dispositions posent un certain nombre de difficultés.

C/ Un corpus à réécrire une difficulté aujourd'hui politique :

Comme l'ont relevé les interlocuteurs de la DGCCRF, on s'aperçoit que l'ensemble du corpus de textes concernant les taxis comporte encore des dispositions qui méritent non seulement la critique, mais une réécriture, afin de disposer d'un corpus d'écriture certain et assuré.

La difficulté est aujourd'hui politique : s'engager dans cette démarche suppose une volonté politique sur une durée certaine — qui dépasse la question de la semaine ou des mois et s'entend plutôt en années — à laquelle le contexte politique actuel, par la force des choses, ne se prête pas.

X/ Synthèse des demandes formulées par la FNDT :

1/ Mise en œuvre de la clause de revoyure de la convention-cadre (exécution de bonne foi de l'engagement) : ouverture de la négociation avec l'autre partie contractante, seule la partie taxi s'étant déclarée prête à ce jour.

2/ Correction de la sous-pondération (facteur 2) des indices « prix du carburant » et « pondération salaires », au regard des entreprises ayant des salariés, principalement opérant hors agglomération.

3/ Refonte du décret et de l'arrêté tarifaires de 2015 : remise à plat de l'ensemble du corpus (12 ans d'existence), avec précisions sur la ventilation et la répercussion des indices nationaux sur les arrêtés tarifaires départementaux.

4/ Association de la DGCCRF, dès l'origine, aux travaux sur le cadre réglementaire et tarifaire du véhicule autonome (VTA).

5/ Encadrement strict du VTA : une tarification sans concurrence avec le taxi, limitée à un champ spécifique de possibilités tarifaires et de périmètre d'action.

6/ Encadrement public des tarifs de révision des compteurs (80 à 120 € pour une intervention d'environ 10 minutes) et dispense de repassage lorsque les tarifs demeurent inchangés (les tarifs 2026 devenant les tarifs 2027 sans passage au compteur).

7/ Prise en compte de la composante « salaires » dans la revalorisation 2027 (effet différé branche/SMIC, aux alentours de 3 %, aujourd'hui sous-pondérée dans les remontées INSEE/Bercy), vers une augmentation globale comprise entre 4 et 6 %.

8/ Disposition d'imputation des augmentations sur la tarification du transport de malades (assise 2024), y compris la prise en compte des majorations salariales liées aux arrêts de travail (jusqu'à deux mois de salaire par année d'arrêt), aujourd'hui supportées par les seules entreprises.

9/ Retour et positionnement clair et précis des services de l'État sur les deux sujets de TVA : transport de malades (précision juridique de la TVA à 10 % sur le tarif défini par la caisse — enjeu d'environ 300 millions d'euros, éléments de facturation posant question en droit fiscal) ; VTC et tiers acteurs (cessation de l'application du taux réduit de 10 % aux services annexes relevant normalement du taux de 20 % enjeu d'environ 600 millions d'euros par an, avec effet rétroactif).

10/ Revalorisation des forfaits aéroportuaires pour l'ensemble des forfaits, en alignement à minima avec la projection de la hausse tarifaire 2027 compte tenu de l'absence de revalorisation récente, de la non-tenue du corollaire des voies réservées (hors période JOP) et de la non-viabilité des forfaits sur certaines plages horaires (notamment à Roissy).

XI/ Remerciements à nos interlocuteurs :

La FNDT tient à saluer et remercier ses interlocuteurs de la DGCCRF :
a/ Pour leur temps d'écoute, la réunion ayant dépassé le cadre attendu ;
b/ Pour leur compréhension ;
c/ Pour la prise en compte de ses demandes, ainsi que pour l'intervention et la mise en œuvre de la part du service.

Ce service, silencieux par essence, tient compte des éléments qui lui sont remontés dans la mesure du possible, et en fait application à partir du moment où des pistes de cohérence, de compréhension mutuelle et d'accord d'écriture sont dégagées.

Voici, au principal, mesdames et messieurs, l'ensemble des éléments qui ont été évoqués ; d'autres points, plus accessoires, seront complétés ultérieurement lors des prochains échanges. La FNDT reviendra vers ses départements adhérents dès que des suites auront été données à ces demandes. Elle les invite à relayer ces positions auprès de leurs instances et de leurs commissions concernées par les tarifs. (CLT3P & CPL)

Je vous remercie de votre temps de lecture et de la prise en compte de notre compte rendu.
Chers amis,

Pour la FNDT,
La Présidente et le bureau,
Emmanuelle CORDIER

