

Fonctions



Un chauffeur de taxi emmène des passagers d'un endroit à un autre, moyennant le paiement de sa course. Le travail est très différent selon la zone où il exerce :

- En très grosse agglomération (Paris, Lyon, Marseille...) : sa clientèle est essentiellement composée d'hommes ou de femmes d'affaires et de touristes. La circulation en ville est souvent difficile. Beaucoup de chauffeurs se spécialisent dans les trajets aéroport/gare/hôtel.
- En zone urbaine (villes de 20 000 à 40 000 habitants) : son activité se partage entre le transport sanitaire (60% environ) et les courses privées (touristes, hommes d'affaires...). Il peut s'installer en gare pour attendre les clients.
- En zone rurale : il fait 90% de transport sanitaire.

Un métier de conduite

- Un chauffeur de taxi travaille dans son véhicule.
- Il transporte ses clients d'un point à un autre. Il doit donc très bien connaître la zone où il exerce, les différents itinéraires... Les véhicules peuvent être équipés d'un GPS, utile surtout en agglomération.
- Il adapte sa conduite aux circonstances (surtout lorsqu'il s'agit de personnes malades).

Un métier de contact

- Le chauffeur de taxi assure un service : sa tenue doit être correcte, son véhicule propre... Il représente son entreprise et doit réussir à fidéliser sa clientèle.
- Il accueille ses clients avec une formule de politesse, ouvre les portes, met les bagages dans le coffre, aide le patient à s'installer (surtout s'il s'agit d'une personne malade, âgée, en fauteuil roulant...).
- Pendant le trajet, il adapte sa conversation à son client (qui peut être un homme, une femme, un adulte, une personne âgée, un enfant, des étrangers...) : présentation des monuments aux touristes, indication d'un bon restaurant à un homme d'affaires, discussion sur le quotidien... Il peut aussi se taire si son passager préfère garder le silence.

Le transport sanitaire

Il s'agit de transporter des personnes malades (personnes âgées essentiellement) en position assise (contrairement à l'ambulancier qui peut les transporter couchées) pour les entrées et sorties d'hospitalisation, pour aller en maison de retraite, pour se rendre à des consultations et examens médicaux (dont certains sont réguliers comme les chimiothérapies, les radiothérapies, les dialyses...).

Il ne s'agit jamais de personnes ayant besoin de la présence d'une personne ayant des connaissances médicales.

Pour effectuer ce type de transport, il faut un agrément délivré par l'ARS (voir p 4).



Ne pas confondre ce métier avec celui d'ambulancier pour lequel il faut obtenir un autre diplôme (voir notre fiche métier sur www.mip-louhans.asso.fr).

Les personnes malades profitent souvent du trajet pour faire part de leurs craintes, leur tristesse... confier ce qu'elles n'osent pas dire à la famille ou au médecin.

Le chauffeur de taxi ne doit pas s'improviser médecin, mais il peut écouter, rassurer...

Lorsqu'il transporte régulièrement des patients, des liens peuvent se nouer.

Sommaire

- Fonctions _____ [p.1](#)
- Conditions de travail _____ [p.2](#)
- Marché de l'emploi _____ [p.3](#)
- Examen et Formation _____ [p.5](#)
- Organisme de Formation _____ [p.10](#)
- Carte professionnelle _____ [p.12](#)
- Autorisation de stationnement _____ [p.12](#)

Pascal, chauffeur de taxi et sous-directeur d'une entreprise de taxi/ambulance

Taxi et Ambulance

Pascal est titulaire du certificat de capacité de taxi et de la formation aux gestes et aux soins d'urgence niveau 2. Il a travaillé plusieurs années à la gestion d'une entreprise de transport taxi/ambulance. « J'étais sur le terrain et dans les bureaux. Le fait de posséder la carte de taxi et d'avoir une formation me permettait de pouvoir aider lorsque c'était nécessaire, notamment pour répondre aux imprévus. Et cela me permettait aussi de connaître la réalité du terrain. »

Un taxi n'est pas une ambulance, il ne peut effectuer que du transport de malades assis et qui ne présentent pas de difficultés particulières. « Mais un malaise est toujours possible. Un chauffeur de taxi n'a pas les mêmes connaissances médicales qu'un ambulancier, mais il doit savoir réagir. C'est pour cette raison que de nombreuses entreprises apprécient d'avoir des chauffeurs qui ont à la fois le certificat de taxi et la formation d'auxiliaire ambulancier, voire le diplôme d'ambulancier. Cela permet plus de polyvalence. »

Du transport essentiellement sanitaire

En zone rurale, le transport sanitaire (entrées et sorties en établissement hospitalier ou maison de retraite, consultations médicales, rendez-vous réguliers pour des chimiothérapies, de la radiothérapie...) représente 90% de l'activité. « Les trajets sont réguliers pour les personnes sous dialyse ou qui font de la chimiothérapie. Nous en accompagnons certaines depuis plusieurs années. »

La population est âgée et a besoin de faire des trajets assez importants pour des consultations médicales. Et les hôpitaux essaient de réduire les temps d'hospitalisation en privilégiant le suivi à domicile.

Un métier administratif

- Le chauffeur de taxi doit s'assurer de se faire payer sa course (mise en route du taximètre lorsqu'il démarre, paiement de la course à l'arrivée).
- Lorsqu'il s'agit de transport sanitaire, ce n'est pas le patient qui paie, mais la sécurité sociale ou les mutuelles. Le chauffeur doit donc s'assurer d'avoir tous les papiers nécessaires pour le paiement (bon de transport, bulletin de situation et annexe à la facture).
- Lorsqu'il est salarié d'une entreprise, il doit aussi remplir des documents pour son employeur : une feuille de route hebdomadaire qui fait une synthèse de ses heures travaillées et, mais c'est facultatif, un compte-rendu journalier dans lequel il liste les personnes emmenées, les destinations, les durées... Il peut aussi tenir à jour une fiche d'entretien et de carburant.

Les papiers

- Le bon de transport (délivré par le Médecin)
- Le bulletin de situation rempli par l'établissement hospitalier
- L'annexe à la facture que le chauffeur remplit pour détailler le transport (coordonnées du patient, durée...) et qui doit être signé par le patient.

Un chauffeur de taxi doit savoir gérer les temps d'attente entre les courses. C'est souvent l'occasion de remplir les papiers.

L'entretien du véhicule

- Lorsqu'il est salarié, le chauffeur de taxi doit signaler tout accrochage ou anomalie.
- Il doit faire le nettoyage du véhicule (intérieur et extérieur) et le désinfecter selon la pathologie du patient transporté.
- Il fait aussi l'entretien mécanique de son véhicule (contrôle des niveaux d'huile, de liquide de refroidissement, pression des pneus...).

Conditions de travail

- Un chauffeur de taxi travaille seul de manière autonome. Il est le seul maître à bord de son véhicule.
- Cette liberté, notamment chez les artisans, est relativisée par un certain nombre de contraintes : temps de travail important, conditions de travail assez difficiles (il est tout le temps assis, stress lié à la conduite...), métier de solitaire (même s'il communique avec ses passagers).
- Son outil de travail est sa voiture. Celle-ci est équipée d'un compteur horokilométrique, d'un indicateur lumineux, d'un système de communication radio, d'un téléphone...
- Le salaire du chauffeur de taxi dépend de son statut et du nombre de courses qu'il effectue. En tant qu'artisan, il a tout intérêt à faire le plus possible de courses. Il peut recevoir des pourboires de la part des clients.
- Il a une amplitude sur une journée de travail qui peut aller de 8 à 12 heures par jour. Il peut être de garde les week-ends, les jours fériés... En zone rurale, il travaille rarement la nuit.
- Un chauffeur de taxi travaille seul, mais il peut compter sur la solidarité de ses collègues (demander des conseils sur un itinéraire ou sur une adresse, demander de l'aide pour récupérer un papier manquant...). Il faut avoir l'esprit d'équipe.

Le chauffeur de taxi peut faire face à des situations dangereuses : accidents sur la route, passager ivre, voire agressif.

Attention ! Ce métier n'est pas toujours facilement compatible avec une vie de famille. Il faut une bonne organisation.

Un artisan travaille plus qu'un salarié : en plus des courses, il doit gérer la partie gestion et comptable de son entreprise, effectuer des gardes les nuits...

« Le transport sanitaire est incontournable : impossible de ne faire que des courses privées, qui, en zone rurale, sont vraiment rares. Ce n'est pas la même chose dans des zones plus urbaines : dans les villes moyennes de 40 000 habitants environ le transport sanitaire est moins important même s'il représente encore 60% environ de l'activité. Et être taxi sur Lyon ou Paris, c'est un autre métier. »

Pas de transport sanitaire avant 2 ans

Pascal nous explique qu'il faut obtenir un conventionnement pour faire du transport sanitaire. « Lorsqu'on veut travailler à son compte, il faut obtenir une nouvelle autorisation de stationnement auprès de la Mairie de la commune où on souhaite s'installer. A cette autorisation va correspondre un véhicule. Lorsqu'on obtient une autorisation de stationnement, il faut attendre deux ans pour être autorisé à faire du transport sanitaire. C'est donc très compliqué de se mettre à son compte, puisque sans possibilité de faire du transport sanitaire, il n'est pas possible de faire suffisamment de courses pour vivre. Il n'existe pas beaucoup de solutions pour remédier à ce problème : on peut s'associer avec un autre artisan taxi qui possède ce fameux conventionnement, trouver un autre emploi à temps partiel suffisamment souple au niveau des horaires pour permettre d'effectuer des courses ou acheter une autorisation de stationnement existante, mais c'est cher. »

Mais aussi d'autres courses

Un chauffeur fait aussi du taxi « pur », c'est-à-dire aller chercher un client en gare, à l'aéroport... « Nous ne circulons pas que sur notre département. Nous nous adaptons à la demande. Nous allons parfois assez loin lorsqu'il faut aller chercher ou emmener un client dans les aéroports de Paris, Lyon, Genève... »

Un chauffeur peut aussi faire du transport de clois. « 2 à 3 fois par an, une entreprise du secteur appelle pour emmener des pièces urgentes à l'autre bout de la France, voire à l'étranger. Une entreprise de taxi peut également passer des contrats avec des assurances pour effectuer des rapatriements sanitaires (voiture en panne...) : on arrive dans des villes qu'on ne connaît pas et dans lesquelles on ne reviendra certainement pas. Il faut se débrouiller pour trouver son chemin et arriver dans les temps. »

Des horaires particuliers

Les horaires sont moins larges que pour un ambulancier, car les imprévus sont moins importants. « On essaie de prévoir la journée à l'avance. La veille, le chauffeur connaît au moins les deux premières courses de sa journée, voire sa journée complète. Il peut bien sûr y avoir quelques imprévus comme une sortie d'hospitalisation ou un rapatriement. Il faut aussi réfléchir à ce qu'on veut accepter ou non : quelqu'un qui demande à faire un trajet de 160 km un soir, c'est contraignant, mais intéressant financièrement. »

La gestion des plannings est un véritable casse-tête. Il faut intercaler les tournées avec les courses de dernière minute, voir quels sont les chauffeurs libres... C'est un métier où il faut être très adaptable. « Certaines journées sont bien remplies, d'autres plus creuses. »

Un chauffeur de taxi réalise un certain nombre d'heures supplémentaires. « Même si les horaires sont moins aléatoires que pour un ambulancier,

Qualités requises

- Aimer la conduite en toute circonstance (ville, campagne) et par tous les temps. Malgré le GPS, le sens de l'orientation est indispensable.
- Aimer travailler seul.
- Bien connaître le territoire sur lequel il exerce (les itinéraires, les raccourcis, les endroits où la circulation est difficile à certains moments de la journée...).
- **Etre patient** aussi bien pour supporter les temps d'attente entre les différentes courses que les passagers parfois difficiles.
- Etre d'une grande disponibilité, notamment lorsqu'il est à son compte : pour gagner sa vie, un chauffeur doit cumuler les heures et travailler notamment les nuits, les dimanches et les jours fériés.
- Etre résistant nerveusement, notamment lorsqu'il travaille en ville où les conditions de circulation sont pénibles (embouteillages, passagers stressés, bruit, trafic important...). Le chauffeur doit conserver son calme en toute circonstance.
- Etre résistant physiquement : il reste toute la journée assis. Il ne doit donc pas avoir de problèmes de dos. Il peut aussi être amené à porter des bagages ou des colis parfois lourds (attention aux problèmes de lumbago ou de cervicales).
- Etre courtois et aimer le contact clientèle. Le chauffeur de taxi doit s'adapter aux différentes personnalités. Il doit sentir si le passager a envie ou non de discuter. Il lui arrive souvent de servir de confident, notamment lorsqu'il fait du transport médical. Il doit faire preuve d'un bon sens commercial, son objectif étant d'attirer, voire de fidéliser, le plus de clients possibles.
- Faire preuve de concentration et de vigilance lorsqu'il conduit. Un moment de fatigue ou d'inattention peut provoquer un accident.
- Ne pas négliger la partie administrative qui permet le règlement financier des courses de taxi, notamment pour le transport sanitaire.

Salaire

- Un chauffeur de taxi à son compte : son salaire dépend de son activité.
- Un chauffeur de taxi salarié : SMIC minimum (en général 30% de la recette du compteur + un fixe quotidien + pourboires)

ils ne sont pas fixes. Les journées peuvent commencer tôt, car les premières consultations médicales ont lieu dès 8h30. C'est un métier où il faut bien organiser sa vie privée et pas toujours facilement compatible avec le fait d'avoir des enfants en bas-âge. »

Il peut aussi assurer certaines gardes. « Un chauffeur de taxi travaille très rarement la nuit, les gardes concernent plutôt les week-ends, c'est-à-dire le samedi et le dimanche. Il ne s'agit pas d'une simple astreinte pour assurer quelques courses. Le chauffeur a du travail pendant les deux jours, car il y a beaucoup d'entrées et de sorties en hôpital, des examens médicaux d'urgence... En général, les entreprises organisent un roulement entre les différents chauffeurs. Plus il y a de salariés, moins les gardes de week-end sont fréquentes. »

Un métier d'organisation

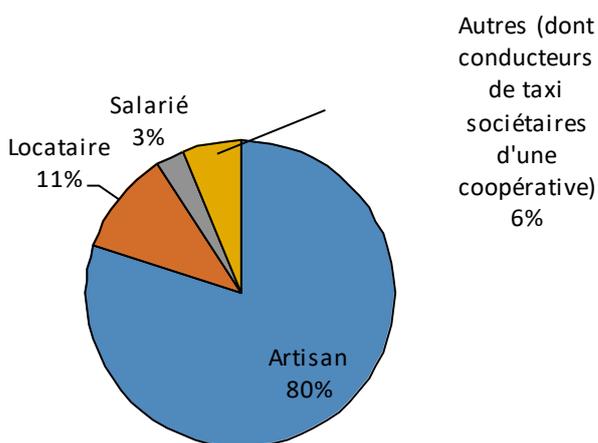
Une fois en voiture, le chauffeur est seul. Il doit être autonome, anticiper et se débrouiller quelle que soit la situation. « Si on crève une roue, il faut être capable de la changer. Si on prend du retard, il faut prévenir les personnes concernées, notamment les parents lorsque nous transportons leurs enfants ou l'hôpital lorsque le patient a un rendez-vous. »

La plupart des chauffeurs possèdent un GPS personnel, mais ce n'est utile que dans les agglomérations. « En campagne, ce n'est pas forcément plus facile, certaines adresses sont difficiles à trouver. Il ne faut pas hésiter à s'arrêter et à demander son chemin. Lorsque je savais que je devais me rendre à une nouvelle adresse, j'appelais la veille le client pour avoir des indications ou je demandais à un collègue qui avait déjà effectué la course. » Le sens de l'orientation est une qualité indispensable au chauffeur de taxi.

Un métier parfois physique

Contrairement à l'ambulancier qui travaille souvent en binôme, le chauffeur de taxi est seul pour prendre en charge ses clients : porter les valises, installer le client dans le véhicule surtout s'il est âgé, malade, handicapé ou fragile. « Certains clients sont en fauteuil roulant, il faut les aider à en sortir et à s'installer dans la voiture. Il faut ensuite plier le fauteuil et le ranger dans le coffre. C'est évidemment plus compliqué avec une personne qui pèse 150kg. Lorsqu'il s'agit d'une entrée en maison de retraite ou en hospitalisation, j'emmène le client jusque dans sa chambre et je peux l'aider à installer ses affaires. Cela ne va me prendre que 5 minutes et il apprécie le service. »

Marché de l'Emploi



- Environ 55 000 à 60 000 licences de taxi en France.
- Environ 19 000 licences sur Paris

Rappel

- Un chauffeur de taxi peut exercer comme salarié, comme locataire ou être à son compte en tant qu'artisan.
- Pour exercer, il doit :
 - Avoir réussi un examen (le CCPCT) organisé par la Chambre de Métiers et de l'Artisanat. Il peut se présenter en candidat libre ou suivre une préparation avec un organisme de formation (recommandé).
 - Obtenir une carte professionnelle auprès de la Préfecture.
- Tout chauffeur de taxi doit dépendre d'une ADS (autorisation de stationnement), communément appelée « licence ». Elle s'obtient gratuitement auprès de sa commune ou peut s'acheter (parfois très cher notamment dans les grandes villes). Prix d'une licence : entre 30 000 et 300 000€

Sites internet

- FFTP (Fédération française des taxis de province) : www.fftp-taxis.fr
- FNFI (Formation nationale des taxis indépendants) : www.fnfi-formation-taxis.com
- FNAT (Fédération nationale des artisans du taxi) : www.fnataxi.fr

Statut Salarié

Voir témoignage
page 1

Le chauffeur de taxi travaille pour une société de taxi ou pour une société d'ambulance qui emploie des chauffeurs de taxi et des ambulanciers :

- L'autorisation de stationnement appartient à l'employeur. Un salarié ne peut exercer que pour une entreprise implantée dans le département où il a obtenu sa carte professionnelle.
- Le véhicule est au nom de l'entreprise et le chauffeur la ramène chaque soir au garage. Les frais d'entretien, d'essence et d'équipement sont à la charge de la société.
- Le chauffeur a une fiche de paie et est affilié au régime général de la sécurité sociale.
- En général, il travaille 6 jours et se repose 2 jours. Les horaires courants sont de 6h à 16h/17h.

Statut Locataire

- A partir du 1er janvier 2017, fin du statut de locataire au profit de celui de location-gérance.
- Dans ce cas, le propriétaire de la licence la loue à un gérant qui a le droit de l'exploiter librement et à ses risques et périls, moyennant le paiement d'une redevance.
- Les personnes dans ce cas sont considérées comme travailleurs indépendants, et affiliées au RSI (avec obligation d'inscription au Registre des Métiers).

Statut d'artisan

Voir témoignage
page 8

- Il possède une autorisation de stationnement.
- Il est propriétaire de son taxi dont il prend en charge tous les frais (carburant, entretien, assurance, équipement...).
- Il conserve toute la recette, mais paie des charges (frais liés au véhicule, TVA, charges sociales...).
- Il est considéré comme travailleur indépendant. Il doit s'immatriculer auprès du répertoire des métiers.
- Il peut travailler en totale indépendance ou s'affilier à une société de radio. Celle-ci, en échange d'un abonnement, centralise les appels des clients et les transmet aux chauffeurs. Ce système a des avantages (notamment le fait de ne pas avoir besoin de chercher des clients), mais présente aussi des contraintes. Le chauffeur a, en effet, un minimum d'obligations au niveau des services qu'il propose (par exemple proposer plusieurs modes de paiement, accepter les animaux...). Près de 95% des chauffeurs utilisent ce système.
- Depuis 2016, il existe une plateforme électronique nationale, « Le Taxi » (<https://le.taxi>), qui vise à faciliter la mise en relation des chauffeurs et des clients grâce à des applications pour smartphones. L'inscription est libre et gratuite et doit permettre de concurrencer les VTC. Pour l'instant cette plateforme n'est mise en place que dans certaines villes (Montpellier, Marseille, Paris...).

Devenir artisan :

- Autorisation de stationnement : de 30 000 à 300 000€ selon la ville (ou autorisation gratuite, mais temps d'attente possible selon les communes).
- Taxi + équipements : 30 000€ environ
- Transport sanitaire : attendre 2 ans après l'obtention de l'autorisation de stationnement pour avoir l'autorisation de faire du transport sanitaire, souvent indispensable pour avoir une activité suffisante. Prévoir aussi un fonds de roulement de 60 jours environ, le temps d'être payé par la Sécurité Sociale.
- Les tarifs sont fixés au niveau départemental, l'artisan ne peut pas pratiquer les tarifs qu'il veut.
- Pour gagner sa vie, il doit multiplier les courses : courses privées, transport sanitaire, contrats avec établissements...

Un métier humain

Pascal insiste sur le fait qu'il s'agit d'un métier de conduite, mais pas seulement : « il faut aimer conduire, c'est évident, mais cela ne suffit pas. Il faut aimer les gens !!! Ce métier, comme ambulancier, doit être une vocation. On est au contact de personnes très différentes les unes des autres : des adultes, des enfants, des hommes, des femmes, des personnes malades, handicapées, des personnes venant de milieux sociaux variés... Il faut savoir s'adapter à chacun, trouver un sujet de conversation. Par exemple en zone rurale, parler du jardin, des petits enfants, des résultats sportifs, connaître quelques blagues... ou se taire si le client ne veut pas parler. »

Pascal a déjà assuré des trajets pour des enfants handicapés allant ou revenant de l'établissement dans lequel ils sont hébergés toute la semaine. « C'est du transport un peu collectif, puisqu'il y a plusieurs enfants. Je n'ai jamais eu de problème : il ne faut pas se laisser déborder, c'est tout. Dès le départ, j'ai fixé des règles. Et nous avons noué de vrais liens. C'est parfois bien plus dur lorsque vous accompagnez quelqu'un chez son oncologue qui n'annonce pas de bonnes nouvelles : le voyage du retour est souvent l'occasion pour le malade de faire part de sa détresse, de ses angoisses... les gens nous parlent parfois plus facilement qu'à leur famille. Il faut savoir écouter, rester discret, mais ne jamais se prendre pour un médecin. Il faut rester à sa place, faire preuve d'empathie, mais garder une certaine distance. »

Le chauffeur de taxi représente aussi son entreprise : il doit nouer de bons contacts avec le personnel médical, les directeurs d'établissement... « Un établissement fera appel à vous s'il est satisfait du service rendu. C'est donc très important d'avoir de bonnes relations. »

Il faut aussi de la patience

Un chauffeur de taxi doit aussi savoir attendre : « lorsque vous emmenez quelqu'un pour une consultation médicale, vous ne savez jamais vraiment combien de temps cela va durer d'autant plus que le médecin est souvent en retard. Il faut se renseigner auprès de la secrétaire et rappeler son régulateur (la personne chargée d'organiser les courses). C'est lui qui va décider s'il est préférable d'attendre ou de faire une autre course. On peut donc être amené à attendre plusieurs heures. Il faut en profiter pour remplir ses papiers pour la prise en charge financière de la course. »

Une partie administrative

Un chauffeur de taxi ne fait pas que de la conduite, son métier comporte aussi une partie administrative qu'il doit assurer pendant ses courses et une fois au bureau. « Pendant les temps d'attente au bureau, on s'occupe de la facturation, des feuilles de prises en charge financières pour les transports sanitaires... Il faut savoir calculer le prix de la course en fonction des kilomètres et des suppléments. Il faut d'ailleurs être capable de déterminer à l'avance l'itinéraire le mieux adapté et le nombre de kilomètres que cela représente. »

Tout au long de sa journée, le chauffeur de taxi doit veiller à récupérer et à mettre à jour tous les documents qui serviront à la facturation pour le transport sanitaire. « S'il manque un papier ou s'il est mal rempli, la sécurité sociale peut ne pas payer. C'est donc lourd de conséquences. Et il n'existe pas un seul papier ! Il y a le bon de transport, différent selon s'il s'agit d'une entrée ou d'une sortie, le bulletin de situation rempli par l'établissement hospitalier, l'annexe à la facture que nous

Taxi/VTC : les grandes différences

Il est possible, bien que rare, depuis une décision du Conseil Constitutionnel en 2016, d'être taxi ET VTC.

	Taxi	VTC (voiture de tourisme avec chauffeur)
Localisation	<ul style="list-style-type: none"> Les chauffeurs de taxi sont présents partout en France aussi bien en zone urbaine que rurale. 	<ul style="list-style-type: none"> Surtout en zone urbaine et dans les grandes villes (Paris, Lyon...).
Autorisation d'exercer	<ul style="list-style-type: none"> Profession très réglementée par l'Etat. Examen + carte professionnelle + autorisation de stationner 	<ul style="list-style-type: none"> Examen + carte professionnelle
Examen	<ul style="list-style-type: none"> Examen maintenant commun avec les VTC (mais avec des épreuves spécifiques) L'admission a une valeur départementale. 	<ul style="list-style-type: none"> Examen maintenant commun avec les Taxis (mais avec des épreuves spécifiques) L'admission a une valeur nationale.
Réservation et maraude	<ul style="list-style-type: none"> Possibilité d'être réservé Exclusivité de la maraude (possibilité d'être hélé dans la rue et de pouvoir prendre un client sur la voie publique) 	<ul style="list-style-type: none"> Uniquement sur réservation préalable. Maraude interdite.
Tarif	<ul style="list-style-type: none"> Tarifs fixés par l'Etat. Le prix de la course est communiqué à l'arrivée et dépend de la durée et de la distance parcourue (tarification horokilométrique) 	<ul style="list-style-type: none"> Tarifs libres. Le prix de la course est annoncé en général à l'avance.
Stationnement et circulation	<ul style="list-style-type: none"> Droit de stationner à des emplacements réservés (notamment vers les gares et les aéroports). Droit d'utiliser les voies de bus. 	<ul style="list-style-type: none"> Pas de places de stationnement réservées. Pas le droit d'utiliser les voies de bus.
Véhicule	<ul style="list-style-type: none"> Enseigne lumineuse obligatoire. 	<ul style="list-style-type: none"> Pas d'enseigne lumineuse

Devenir chauffeur de taxi

RÉUSSIR L'EXAMEN COMPOSÉ DE 2 PARTIES



OBTENIR LA CARTE PROFESSIONNELLE



OBTENIR L'AUTORISATION DE STATIONNEMENT
(pour ceux qui veulent s'installer à leur compte)

Epreuve d'admissibilité : épreuve écrite nationale et locale.

Epreuve d'admission : épreuve pratique.

remplissons pour détailler le transport (coordonnées du patient, durée...), sans oublier nos documents internes. Il faut donc tout le temps y penser. Et les papiers ne sont pas toujours prêts, il faut parfois les réclamer. »

L'examen de taxi

Pascal constate que l'examen pour obtenir le certificat de taxi a un taux d'échec important.

Il existe deux solutions pour se présenter à l'examen : en candidat libre ou avec un organisme de préparation. « Personnellement, je l'ai présenté en candidat libre, mais j'ai beaucoup travaillé ! J'ai acheté des livres que j'ai synthétisés, j'ai révisé mon code de la route, j'ai acheté une carte du département sur laquelle j'ai noté les différents monuments ou lieux à visiter, les fleuves, les principales nationales, les accès aux gares... J'ai aussi circulé dans la ville du lieu de l'examen pratique de conduite, pour repérer les monuments, les restaurants, l'Hôtel de ville, les sens interdits, les voies à sens unique... Il faut apprendre beaucoup de choses par cœur, c'est long, mais assez enrichissant : je sais maintenant quoi faire les week-ends, je connais tous les lieux de visite intéressants du département ! »

L'épreuve de conduite

Pascal nous confie que la sélection se fait surtout lors des épreuves écrites : « si vous réussissez les épreuves écrites, je pense que vous avez 90% de chance d'obtenir la partie conduite. Les examinateurs sont là surtout pour évaluer votre conduite, votre capacité à effectuer un trajet en toute sécurité tout en assurant un certain service : discuter, présenter la ville... Quand je suis arrivé sur le lieu d'examen, j'ai commencé par dire bonjour aux deux examinateurs, comme s'il s'agissait de clients, je leur ai ouvert les portes. Je me suis ensuite installé, j'ai réglé mon siège, mes rétroviseurs. J'ai préparé mon taxi car maintenant, nous avons 10 minutes pour préparer notre course. Si tout n'est pas prêt quand l'examineur monte dans le taxi, nous avons déjà échoué avant même de conduire. J'ai ensuite tiré au sort une destination, en l'occurrence l'Hôtel de ville. J'ai mis en route mon taximètre et je suis parti. Au cours du trajet, j'ai fait la conversation en répondant à des questions sur les bons restaurants de la ville, les choses à voir absolument... Il faut réussir à rester à l'aise. Tout en conduisant et discutant, il faut faire très attention au code de la route : respecter les limitations de vitesse, bien mettre ses clignotants dans un rond-point... On peut échouer à cause d'une erreur de conduite. C'est pour ça qu'il ne faut pas rester sur ses habitudes de conduite, il faut se remettre en question, revoir le code. »

Le certificat de taxi est valable 5 ans. « Pour le conserver, il faut suivre deux jours de formation pour une remise à jour théorique sur la réglementation, la sécurité... C'est devenu obligatoire depuis peu. »

Pascal nous rappelle que la partie départementale de l'examen n'est valable que dans le département où il est passé. « Vous devez respecter cette règle que vous soyez salarié ou à votre compte. Par exemple, si vous passez votre examen en Saône-et-Loire, vous ne pouvez travailler que dans une entreprise dont l'autorisation de stationnement est dans le département. Vous ne pouvez pas exercer dans le Jura ou l'Ain. Par contre, vous pouvez très bien réaliser des courses dans ces départements tant que votre point d'attache est en Saône-et-Loire. »

Réussir l'examen : le CCPCT



Conditions

- Permis B hors période probatoire (3 ans ou 2 ans si conduite accompagnée).
- Attestation de suivi du diplôme de secourisme PSC1 délivrée depuis moins de 2 ans au moment de la demande de carte professionnelle. *Cette attestation n'est pas nécessaire au moment de l'inscription à l'examen, mais obligatoire pour obtenir la carte professionnelle.*
- Pour pouvoir passer l'examen : comprendre, parler et écrire les français.



Pas accessible à la VAE mais finançable par le CPF

Sont dispensés du PSC1 :

- Les professionnels de santé titulaires de l'attestation de formation aux gestes et soins d'urgence de niveau 2 délivrée depuis moins de 4 ans.
- Les titulaires du certificat de compétences de secouriste « 1ers secours en équipe de niveau 1 » ou « 1ers secours en équipe de niveau 2 » ou le certificat de sauveteur secouriste du travail, ou le brevet national de moniteur de 1ers secours ou le brevet national d'instructeur de secourisme.



Pour exercer, nécessité d'avoir un casier judiciaire vierge.

L'Inscription à l'examen

- Depuis 2017, examen géré par les Chambres de Métiers de l'Artisanat qui fixent le nombre d'examens organisés par an. Par contre, le référentiel d'examen et l'agrément des organismes de formation ne dépendent pas d'elles.
 - Inscription uniquement en ligne sur une plateforme nationale : <https://examentaxivtc.fr>.
- Obligation d'avoir une adresse mail valide pour créer son compte et scanner les différentes pièces justificatives. Le paiement des frais d'examen se fait en ligne.
- Inscription pour le département dans lequel réside le candidat (au moment de l'inscription, joindre un justificatif de domicile).
 - 1 seul examen pour les VTC et les taxis (un tronc commun et des épreuves spécifiques).

La Chambre de Métiers et de l'Artisanat de Bourgogne Franche-Comté a mis en ligne un mode d'emploi pour l'inscription.

Le candidat doit posséder une adresse mail personnelle et faire son inscription lui-même. Pas d'inscription à l'examen par l'organisme de formation ni d'utilisation de son mail.

Coût de l'examen

221€ pour l'ensemble des épreuves, 108€ pour les candidats ne se présentant qu'à l'épreuve d'admission (paiement en ligne via la plateforme). Dates d'inscription et d'examen (voir p 7)

Dates d'inscription et d'examen (voir p 7)

Les dates sont fixées par la Chambre de Métiers de l'Artisanat et dépendent de votre département.

Les candidats qui se présentent pour la première fois aux épreuves d'admission à la suite des épreuves d'admissibilité seront automatiquement inscrits à une épreuve d'admission. Pour ceux qui souhaitent se présenter une 2ème ou 3ème fois aux épreuves d'admission, inscription directement sur la plateforme www.examentaxivtc.fr.



Exemple d'une journée

6h30 : Pascal arrive au bureau.

7h : Il part prendre en charge dans la même ville un client qui a une consultation à l'Hôpital situé à une quarantaine de kilomètres pour un examen. Arrivé à l'hôpital, Pascal demande à la secrétaire combien de temps il va devoir attendre. Il appelle son régulateur pour l'en informer. Comme le temps d'attente prévu est de plus d'1h, celui-ci lui dit de partir car il a une autre course à lui faire faire.

Pascal va voir le patient pour lui expliquer qu'il repart, mais le rassure en lui expliquant que quelqu'un sera bien là à sa sortie pour le ramener chez lui.

Avant de partir, Pascal vérifie qu'il a tous les papiers nécessaires à la prise en charge de la course (bon de transport et annexe à la facture).

8h30 : Pascal part pour Lyon à 127 km de là pour aller chercher une dame qui sort de l'Hôpital de la Croix Rousse. Là-bas, il récupère une fois de plus tous les papiers et rentre avec la patiente.

12h : Pascal est de retour au bureau où il prend sa pause déjeuner.

13h : Pascal va dans un village voisin pour emmener un monsieur dans un Hôpital d'un autre département à 33 km pour une entrée. Il récupère tous les papiers.

14h30 : une fois le patient à l'hôpital, il va chercher un autre client qui sort d'une consultation chez l'ophtalmologiste. Il récupère tous les papiers.

15h30 : Pascal est de retour au bureau. Il dépose la personne chez lui et part chercher une dame pour l'emmener faire une dialyse à 40 km de là (les papiers sont moins nombreux puisqu'il s'agit d'une course régulière). Le régulateur demande ensuite à Pascal de récupérer, dans la même ville, des enfants à la sortie de deux écoles pour les ramener dans des villages voisins du siège de l'entreprise.

18h30 : Pascal revient au bureau déposer tous ses papiers et terminer sa journée





ÉPREUVE D'ADMISSION (ÉPREUVE PRATIQUE)

CALENDRIER BOURGOGNE FRANCHE COMTE

	Date d'inscription	Date d'épreuves	Lieu
Epreuve d'admissibilité (écrite)	Du 20/11/2023 au 15/01/2024	17/01/2024	Chalon-sur-Saône
	Du 30/01/24 au 11/03/24	13/03/24	Chalon-sur-Saône Besançon
	Du 26/03/24 au 13/05/24	15/05/24	Chalon-sur-Saône
	Du 28/05/24 au 08/07/24	10/07/24	Chalon-sur-Saône
	Du 23/07/24 au 09/09/24	11/09/24	Chalon-sur-Saône
	Du 24/09/24 au 04/11/24	06/11/24	Chalon-sur-Saône

Département	Date d'épreuve d'admission	Inscription avant le	Lieu d'épreuve
21 Côte d'or	Du 4 au 16 janvier Du 1 au 12 mars Du 2 au 17 mai Du 1 au 12 juillet Du 4 au 13 septembre Du 4 au 15 novembre Du 6 au 17 janvier 2025	28/11/23 30/01/24 26/03/24 28/05/24 23/07/24 24/09/24 19/11/24	CMAR BFC - Délégation 21 65-69 rue Daubenton 21000 DIJON 03.80.63.13.53
25 Doubs	Du 1 au 10 janvier 2024 Du 1 au 10 mars Du 22 avril au 10 mai Du 1 au 10 juillet Du 1 au 10 septembre Du 1 au 10 novembre Du 1 au 10 janvier 2025	21/11/24 30/01/24 26/03/24 28/05/24 23/07/24 24/09/24 19/11/24	Centre d'examen 39 rue Mouras 25000 BESANCON 03.81.51.93.10
39 Jura	Du 23 février au 4 mars Du 24 avril au 7 mai Du 25 juin au 5 juillet Du 26/08 au 2 septembre Du 18/10 au 28 octobre Du 1 au 23 décembre	30/01/24 26/03/24 28/05/24 23/07/24 24/09/24 19/11/24	CMAR BFC - Délégation 39 17 rue Jules Bury 39000 LONS LE SAUNIER 03.39.21.22.23
58 Nièvre	Du 4 au 8 mars 2024 Du 17 au 24 avril Du 19 au 28 juin Du 19 au 23 août Du 21 au 28 octobre Du 12 au 20 décembre	30/01/24 26/03/24 28/05/24 23/07/24 24/09/24 19/11/24	CMAR BFC - Délégation 58 9 rue Romain Baron 58000 NEVERS 03.86.71.80.60
70 Haute Saône	Du 4 au 8 mars 2024 Du 22 au 26 avril Du 24 au 28 juin Du 19 au 30 août Du 21 au 31 octobre Du 16 au 20 décembre	30/01/24 26/03/24 28/05/24 23/07/24 24/09/24 19/11/24	CMAR BFC - Délégation 70 2 rue du Docteur JG Girard 70000 VESOUL 03.39.21.22.23
71 Saône et Loire	Du 13 au 19 janvier 2024 Du 11 au 15 mars Du 2 au 14 mai Du 4 au 11 juillet Du 9 au 13 septembre Du 4 au 8 novembre Du 6 au 10 janvier 2025	21/11/23 30/01/24 26/03/24 28/05/24 23/07/24 24/09/24 19/11/24	CMAR BFC - Délégation 71 1 avenue de Verdun 71100 CHALON/SAONE 03.85.41.14.41
89 Yonne	Du 23 au 1er mars Du 26 avril au 3 mai Du 21 juin au 28 juin Du 2 au 9 septembre Du 25 au 31 octobre Du 13 au 20 décembre	30/01/24 26/03/24 28/05/24 23/07/24 24/09/24 19/11/24	CMAR BFC - Délégation 89 56-58 rue du Moulin du Président 89005 AUXERRE CEDEX 03.86.42.05.89
90 T. de Belfort	Du 4 au 8 janvier 2024 Du 22 au 26 avril Du 24 au 28 juin Du 19 au 30 août Du 21 au 31 octobre Du 16 au 20 décembre	30/01/24 26/03/24 28/05/24 23/07/24 24/09/24 19/11/24	CMAR BFC - Délégation 90 38-440 Grande Rue 90400 TREVENANS 03.39.21.22.23

Centres de formation
voir
p 10 à 12



Contenu de l'examen

Examen en 2 parties :

- ▶ 7 Epreuves écrites d'admissibilité

Si réussite à l'épreuve d'admissibilité

- ▶ 1 Epreuve d'admission pratique (préparation de la course de taxi et conduite.)



Cette épreuve permet de travailler seulement dans le département où l'on passe l'épreuve. Pour travailler dans un autre département, il faut faire un stage de 14h (voir page 9)

1

L'admissibilité (épreuves écrites nationales et locales)

Les candidats à l'examen de taxi et de VTC sont soumis à des épreuves communes et à des épreuves spécifiques.

N°	Nom	Type d'épreuve	Durée...
A	Règlementation du transport public particulier de personnes	5 questions à réponses courtes (10 pts) 10 questions à choix multiples (10 pts)	45 minutes 20 pts, Coeff 3
B	Gestion	2 questions à réponses courtes (4 pts) 16 questions à choix multiples (16 pts)	45 minutes 20 pts, Coeff 2
C	Sécurité Routière	20 questions à choix multiples	30 minutes 20 pts, Coeff 3
D	Français	Les questions portent sur la compréhension d'un texte de 15 à 20 lignes : 3 questions à réponses courtes (6 pts) 1 point en moins à partir de 5 fautes d'orthographe 7 questions à choix multiples (14 pts)	30 minutes 20 pts, Coeff 2
E	Anglais (niveau collège)	20 questions à choix multiples	30 minutes 20 pts, Coeff 1
F(T)	Connaissance du territoire et réglementation locale	2 questions à réponses courtes (8 pts) 6 questions à choix multiples (12 pts)	20 minutes 20 pts, Coeff 3
G(T)	Réglementation nationale et gestion propre à l'activité de taxi	4 questions à réponses courtes (8 pts) 12 questions à choix multiples (12 pts)	30 minutes 20 pts, Coeff 3

Est déclaré admissible (et peut donc se présenter à l'admission) tout candidat ayant obtenu :

- Une note moyenne de 10/20 sur l'ensemble des 7 épreuves d'admissibilité.
- Une note d'au moins 6/20 à chacune des épreuves (A, B, C, D, F et G)
- Une note d'au moins 4/20 à l'épreuve E



Tout échec à une épreuve est éliminatoire (les épreuves réussies ne sont pas valables pour les sessions suivantes).

Possibilité de se présenter autant de fois qu'on veut aux épreuves d'admissibilité (pas de délai à respecter entre 2 sessions).



Bernard, artisan et chauffeur de taxi semi-urbain

Beaucoup de petites courses

"Je travaille juste à côté d'une grande ville. Je fais donc du semi-urbain. Par rapport à un chauffeur de taxi rural, j'ai une cadence de clients plus importante. Dans un laps de temps très court, j'enchaîne les petites courses, alors qu'en zone rurale, les trajets sont plus longs et moins nombreux.

Un trafic plus important en ville

Les conditions de circulation sont aussi très différentes. En ville, c'est plus stressant à cause du trafic. Quand vous devez traverser la ville à 8h, il suffit de quelques feux rouges mal placés pour perdre beaucoup de temps.

Il faut donc être très organisé pour pouvoir enchaîner les clients sans prendre de retard et prévoir suffisamment de temps entre chaque. Même si je ne peux pas le prendre, je ne laisse pas le client sans solution. Dans ce cas-là, j'appelle un collègue qui se charge de la course à ma place. L'essentiel est que le client soit satisfait. Je pense qu'une bonne organisation permet de limiter le stress. Sur le principe, plus vous serez appelé, plus vous ferez d'heures et moins vous serez disponible. Il faut connaître ses limites et savoir s'arrêter.

Du transport sanitaire aussi

Un chauffeur de taxi qui exerce uniquement en ville ne fait pratiquement pas de médical. En général, il a une autorisation pour stationner devant la gare et attend les clients. Moi, je fais les deux. Les courses médicales représentent une partie de mon travail.

Je transporte des clients très variés. Je peux passer d'un homme d'affaires pressé qui sort de son hôtel à un patient qui se rend à l'hôpital pour recevoir un soin. Du coup, j'adapte ma conversation en fonction de chacun. Il faut avoir l'esprit ouvert pour faire ce métier, vous voyez passer des gens aux profils très différents. C'est ce qui rend le métier particulièrement intéressant.

Comme le chauffeur de taxi en zone rurale, il m'arrive de faire de longs trajets, notamment pour des raisons médicales ou pour aller chercher quelqu'un à l'aéroport de Lyon ou de Paris.

2

L'admission

L'admission consiste à une mise en situation pratique de réalisation, selon l'examen (TAXI ou VTC) auquel le candidat postule. Elle vise à évaluer la capacité du candidat à assurer la sécurité des personnes qu'il transporte.

L'épreuve pratique est notée sur 20 points. La notation est effectuée selon 4 groupes de compétences. Il est difficile d'évaluer la durée de cette épreuve car cela va dépendre de la circulation sur le trajet aller/retour.

1-La préparation et la réalisation du parcours (1 pt) : le candidat a 10 minutes pour préparer son itinéraire, le tarif de sa course, mettre en route la voiture et le compteur. Si le candidat n'a pas démarré sa voiture lorsque l'inspecteur s'installe coté passager (au bout des 10 minutes), il est éliminé automatiquement

2-La sécurité, la souplesse de la conduite et le respect du code de la route (10 pts)

3-La qualité de la prise en charge du client (6 pts)

4-La facturation et l'utilisation d'équipements spéciaux (3 pts)

👍 Un candidat est déclaré reçu à l'examen s'il obtient une note d'au moins 12/20 à l'épreuve pratique.

Toute intervention de l'examineur sur les doubles commandes ou le volant de direction entraîne l'arrêt de l'épreuve et l'ajournement du candidat.

▶ Epreuve organisée dans le département du candidat.

▶  Il faut être capable de réaliser une course tout en respectant les règles de sécurité routière.

Exercer dans un autre Département

▶ L'admission est valable pour le département où elle a été obtenue.
Pour avoir le droit d'exercer dans un autre département, il faut être titulaire de la carte professionnelle en cours de validité et suivre un stage de formation à la mobilité de 14h.
2 modules de formation : connaissance du territoire et réglementation locale (aucun délai n'est obligatoire entre l'obtention de la partie pratique et la formation mobilité qui doit se faire dans un centre agréé).

▶ Un candidat qui a réussi les épreuves écrites peut se présenter maximum **3 fois** à l'épreuve d'admission dans un délai d'1 an (à compter de la date de publication des résultats des épreuves d'admissibilité). Passé ce délai, il perd le bénéfice des épreuves d'admissibilité et doit donc tout recommencer.

Exemple : vous avez réussi les épreuves d'admissibilité et vous avez échoué aux épreuves d'admission. Pendant 1 an vous pouvez vous présenter 2 fois maximum aux épreuves d'admission de votre département. Une fois ce délai passé, vous devrez repasser les épreuves d'admissibilité.

Le transport de nuit

Je ne travaille la nuit que sur réservation. C'est un choix. Certains de mes collègues ont signé un contrat d'assistance avec des compagnies d'assurance. Ils peuvent être appelés à n'importe quel moment.

Le travail d'artisan

Un artisan est avant tout un chef d'entreprise. Sur 6 jours travaillés, je consacre une demi-journée au travail administratif. Il s'agit surtout de facturation, notamment pour les trajets médicaux qui sont pris en charge par la Sécurité Sociale. Je saisis les informations sur informatique et ensuite c'est télé-transmis. Je préfère le faire régulièrement et ne pas attendre le dernier moment.

Je pense qu'il est important de connaître son activité et de suivre quotidiennement ses tableaux de bord. Par exemple, il faut connaître son prix au kilomètre. Lorsqu'un client vous appelle pour aller sur Paris, si vous appliquez le barème de base, cela va lui revenir très cher. En général, on fait une remise. Mais, si vous n'avez aucune idée de ce que le trajet vous coûte, vous allez peut-être proposer un tarif trop bas et vous n'allez pas rentrer dans vos frais.

Il faut aussi prendre le temps de se faire connaître, de relancer les donneurs d'ordre (hôtels, entreprises, associations...), de laisser votre carte à droite et à gauche, pour maintenir et développer sa clientèle.

Pour quelqu'un qui veut s'installer comme artisan, je lui conseille d'acheter son autorisation de stationnement plutôt que d'en avoir une gratuite. En rachetant celle d'un collègue, vous payez l'achat de la licence, mais vous démarrez avec une clientèle, une réputation."

🌀 Préparation à l'examen

Un candidat au certificat de capacité de taxi peut se présenter en candidat libre à l'examen (il se prépare alors seul) ou se préparer avec un organisme spécialisé, **ce qui est fortement recommandé**.

● Préparation tout seul

Attention ! Cet examen reste difficile et nécessite une bonne préparation. Nous n'avons pas encore de recul par rapport aux épreuves, et aucune annale n'a encore été diffusée.

● Préparation avec un organisme de formation

Voir pages 10 et 11



Le jour de l'épreuve de conduite, une personne inscrite en candidat libre doit disposer d'un véhicule équipé (compteur, dispositif extérieur lumineux) et du dispositif de double commandes.



Il est difficile de trouver un véhicule notamment pour des raisons d'assurance (prendre contact avec les organismes qui proposent une préparation).



Lieu	Organisme	Lieu de formation	Durée et coût	
			Admissibilité (écrit)	Admission (épreuve de conduite)
21	Greta 21 Lycée Gustave Eiffel 15 avenue Champollion 21000 DIJON 03 80 44 90 41 Ophelie.garnier@ac-dijon.fr	Dijon sous réserve d'avoir au moins 10 candidats minimum par session 	<u>Préparation</u> : 2 sessions Du 17/06/24 au 19/07/24 Du 10/10/24 au 15/11/24 SST inclus <u>Durée</u> : 175h <u>Coût</u> : 2 788 € (admissibilité + admission)	<u>Préparation</u> : 2 sessions Du 23/08/24 au 10/09/24 Du 06/12/24 au 17/01/24 <u>Durée</u> : 19h <u>Coût</u> : contacter l'organisme Mise à disposition du véhicule école le jour de l'examen
	25	CFA Hilaire de Chardonnet 3 chemin de la Malcombe 25042 BESANCON 03 81 41 29 70 christinebrocard@cfa-hilaire-de- chardonnet.fr	Besançon 18 places Minimum 8 personnes 	Formation sans PSC1 <u>Préparation</u> : Du 02/09/24 au 20/09/24 <u>Durée</u> : 106h <u>Coût</u> : 1 900€
		FNTI 141 Rue Baraban 69003 LYON 04 28 38 44 44 fntiformation@fntiformation.fr Contacter Mme Tanda Ophélie	Frotey-les-Vesoul. Formation théorique conjointe avec les départements 25, 70, 90 Formation admission à Hôtel Ibis 21 Rue Gambetta 25 000 Besançon 20 places maximum par session 	<u>Préparation</u> : Du 24/06/24 au 12/07/2024 <u>Durée</u> : 105h <u>Coût</u> : 1 575€ + 130€ inscription (non remboursable)
	TAXI PLUS 85b route de Grigny 91000 RIS ORANGIS 07 60 01 09 73 taxiplusgautier@laposte.net		<u>Préparation</u> (admissibilité + admission) : Dates non communiquées <u>Durée</u> : <u>Coût</u> : €	
39	CFCR Benoît 2 ZA de l'Aupretin Allée Pierre et Marie Curie 71500 LOUHANS 03 85 75 01 32 contact@cfc-bernoit.com	Lons-le-Saunier (330 rue du Levant / 03.84.43.91.97.) 8 places par session Cours théoriques à Louhans 	<u>Préparation</u> : du 26/08/24 au 20/09/24 PSC1 le 23/09/24 <u>Durée</u> : 140h théorie + 8h PSC1 Se déroule à Louhans <u>Coût total avec PSC1</u> : 2 928€ (admissibilité + admission)	<u>Préparation</u> : du 14/10/24 au 18/10/24 <u>Durée</u> : 35 h - Véhicule école prêté le jour de l'examen pour les stagiaires uniquement. - En cas d'échec et pour les candidats libres, possibilité de prêt de véhicule à condition de faire 2h de révision avec le centre : <u>Coût</u> : 2h + prêt véhicule + examen : 246€
		GRETA JURA Site de Champagnole 625 Rue de Gottmadingen 39300 CHAMPAGNOLE 03 84 86 90 00 greta.jura@ac-besancon.fr	Champagnole pour l'admissibilité et Lons-le-Saunier pour l'admission. 10 places	<u>Préparation</u> : admissibilité + admission Du 18/09/24 au 14/11/24 <u>Durée</u> : 252h <u>Coût</u> : 2 973, 60€ Véhicule prêté le jour de l'examen (120€)
58	TAXI FORMATION 58 7 rue des Capucins 58800 CORBIGNY 03 86 20 10 72 06 80 06 00 45 taximehu@orange.fr	Nevers 	<u>Préparation</u> : Du 03/10/24 au 13/12/24 <u>Durée</u> : 266h <u>Coût</u> : 3 325€ (Admissibilité + admission) (tarif 2024)	<u>Préparation</u> : pas de dates fixes. <u>Durée</u> : 56h
	ACADEMY FORMATIONS ET TAXIS 46 Avenue Charles de Gaules 58000 NEVERS 06 65 31 67 84	Nevers 12 places Maximum 	<u>Préparation</u> : Du 1/06/24 au 31/07/24 Du 10/10/24 au 29/11/24 <u>Durée</u> : 210h <u>Coût</u> : 2 800€ (Admissibilité + admission) Mise à disposition du véhicule école le jour de l'examen	
	MALUS AUTO ECOLE Rue Louis Berchereau 18000 BOURGES 02 48 21 12 93	Session ouverte en fonction du nombre de candidats Contacter directement l'organisme 	Pas de session en 2024	Pas de session en 2024

	Organisme	Lieu de formation	Durée et coût	
			Admissibilité (écrit)	Admission (épreuve de conduite)
70	FNTI 141 Rue Baraban 69003 LYON 04 28 38 44 44 fntifformation@fntifformation.fr Contacter Mme Tanda Ophélie	Frotey-les-Vesoul. Formation théorique conjointe avec les départements 25, 70, 90 FJT 19 Rue Marcel Rozard Frotey-les-Vesoul pour la partie admission 20 places maximum par session 	Préparation : 2 sessions du 24/06/24 au 12/07/24 2 ème session : dates non disponibles Durée : 105h Coût : 1 575€ + 130€ frais d'adhésion (non remboursable)	Préparation : Non communiqué Durée : 10h Coût : 150€ à ajouter à l'admissibilité
	ECF Les Haberges 36 rue du Docteur Michel Guillet 70000 VESOUL 09 51 50 35 97 Ecf.leshaberges@orange.fr	Vesoul Nb de places selon la demande 	Préparation (admissibilité + admission) : Dates non communiquées Durée : 210h Coût : 2 899 €	
71	FNTI 141 Rue Baraban 69003 LYON 04 28 38 44 44 fntifformation@fntifformation.fr Contacter Mme Tanda Ophélie	Hotel La Thalie 71 100 Chalon-sur-Saône 20 places maximum par session 	Préparation : 1 ère session : du 26/06/23 au 14/07/23 2 ème session : du 28/10/24 au 15/11/24 Durée : 105h Coût total : 1 575€ + 130€ frais d'adhésion (non remboursable)	Préparation : Non communiqué Durée : 10h Coût : 150€ à ajouter à l'admissibilité
	ABC Formation 279 Montée Balmont 01600 REYRIEUX-TREVOUX 06 09 13 07 25 abcdef.taxi@sfr.fr	Mâcon (Hôtel Akena) 8-10 places par session Epreuve d'admission : Chalon sur Saône 	Préparation : 1 ère session : février/mars 2 ème session : Octobre/Novembre formation pour obtenir certificat dans l'Ain + ensuite formation mobilité pour travailler dans le 71 (2 jours, coût : 348 € en 2024) Durée : 56h Coût : 1 920€ Formation se déroulant seulement les samedis	Préparation : non communiqué Durée : 7h ou 14h Coût : 380€ à ajouter à l'admissibilité Véhicule école prêté le jour de l'examen pour les stagiaires uniquement
	CFCR Benoît 2 ZA de l'Aupretin Allée Pierre et Marie Curie 71500 LOUHANS 03 85 75 01 32 contact@cfc-benoit.com	Louhans 8 places par session 	Préparation : Du 26/08/24 au 20/09/24 PSC1 le 23/09/24 Durée : 140h théorie + 8h PSC1 Coût total avec PSC1 : 2 928€ (admissibilité + admission)	Préparation : Du 21/10/24 au 25/10/24 Durée : 35h - Véhicule école prêté le jour de l'examen pour les stagiaires uniquement - En cas d'échec et pour les candidats libres, possibilité prêt de véhicule à condition de faire de 2h de révision avec le centre : 2h + prêt véhicule + examen = 246€
89	FNTI 141 Rue Baraban 69003 LYON 04 28 38 44 44 fntifformation@fntifformation.fr 04 28 38 44 44 Contacter Mme Tanda Ophélie	CCI 15 Rue Mignotte 89 000 Auxerre 20 places maximum par session 	Préparation : 1 ère session : du 26/08/24 au 13/09/24 2 ème session : dates non disponibles Durée : 105h Coût : 1 575€ + 130€ frais d'adhésion (non remboursable)	Préparation : Non communiqué Durée : 10h Coût : 150€ à ajouter à l'admissibilité
	I2FT 219 rue de la Croix Nivert 75015 PARIS 01 75 61 70 44 info@i2ft.fr	Auxerre 	Préparation (admissibilité + admission): Du 03/06/24 au 08/07/24 Durée : 161h Coût : 2 100€	
90	FNTI 141 Rue Baraban 69003 LYON 04 28 38 44 44 fntifformation@fntifformation.fr Contacter Mme Tanda Ophélie	Frotey-les-Vesoul. Formation théorique conjointe avec les départements 25, 70, 90 CMA Belfort pour la partie admission 20 places maximum par session 	Préparation : 1 ère session : du 24/06/24 au 12/07/24 2 ème session : dates non disponibles Durée : 105h Coût : 1 575€ + 130€ frais d'adhésion (non remboursable)	Préparation : Non communiqué Durée : 10h Coût : 150€ à ajouter à l'admissibilité

Obtenir sa carte Professionnelle et l'autorisation d'exercer



- En cas de réussite à l'examen, le préfet du département délivre une carte professionnelle qui précise le département dans lequel le chauffeur de taxi peut exercer.
- 3 conditions pour l'obtenir :
 - Être reconnu apte après contrôle médical
 - Obtenir l'examen
 - Justifier d'une bonne moralité
- Cette carte peut être retirée en cas de non respect de la réglementation.
- Elle est valable 5 ans et peut être renouvelée en passant un stage de formation payant de 14h (mise à jour des connaissances du chauffeur).



Article R3120-8

Nul ne peut exercer la profession de conducteur de véhicule de transport particulier si figure au bulletin n°2 de son casier judiciaire (ou équivalent pour les non-nationaux) l'une des condamnations suivantes :

- Condamnation définitive pour un délit sanctionné par une réduction de la moitié du nombre maximal de points du permis de conduire.
- Condamnation définitive pour conduite sans être titulaire du permis de conduire ou pour conduite malgré l'annulation du permis de conduire ou pour refus de restituer son permis de conduire après l'invalidation ou l'annulation de celui-ci.
- Condamnation définitive à une peine criminelle ou correctionnelle d'au moins 6 mois d'emprisonnement (pour vol, escroquerie, abus de confiance, atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, agression sexuelle, trafic d'armes extorsion de fonds ou infraction à la législation sur les stupéfiants).

Pour connaître son nombre de points :

- En ligne avec le service Télépoints sur le site du Ministère de l'Intérieur : <https://tele7.interieur.gouv.fr/tlp/>
- Auprès de la Préfecture (sur place ou par courrier)

Pour le casier judiciaire : le bulletin n°2 ne peut être communiqué qu'à certains organismes ou administrations. Pour en prendre connaissance, il faut contacter le bureau de l'exécution du Tribunal de grande instance de votre domicile.



Pour Obtenir la carte :

Examen : <https://www.demarches-simplifiees.fr/commencer/demande-de-carte-pro-de-taxi-examen>

Obtenir l'autorisation de stationnement



On parle communément de « licence », mais le terme administratif est une ADS (autorisation de stationnement).

- Pour pouvoir exercer, un chauffeur de taxi doit :
 - Être titulaire d'une ADS s'il se met à son compte
 - OU exercer comme locataire ou salarié pour le compte d'un exploitant titulaire d'une ADS
- C'est la mairie (ou le Préfet de Police à Paris) qui, après avis de la commission des taxis et des voitures de petite remise, fixe le nombre d'autorisation de stationnement, c'est-à-dire le nombre de taxis admis à être exploités dans la commune. Ces autorisations sont donc limitées : il y a généralement une liste d'attente (les délais pour obtenir sa licence peuvent être particulièrement longs dans certaines communes).

Une autorisation de stationnement = un véhicule

Une même personne ou une même société peut être titulaire de plusieurs autorisations.



Renseignez-vous bien sur le nombre de taxis déjà présents, certaines communes accordent des autorisations de stationnement alors que le marché est déjà saturé.

Je veux m'installer

Je n'ai pas d'Autorisation de stationnement (ADS)

Je fais une demande d'ADS gratuite

- Faire une demande et s'inscrire sur une liste d'attente auprès de la mairie (de la commune où l'activité sera exercée). Il faut :

- Disposer d'une carte professionnelle en cours de validité dans le département où la licence est demandée.
- Ne pas être déjà détenteur d'une ADS, quel que soit le lieu de délivrance (par exemple, un artisan taxi déjà titulaire d'une ou plusieurs ADS ne peut pas faire une demande d'ADS gratuite).
- Ne pas être inscrit sur plus d'une liste d'attente.

- Inscription sur liste d'attente valable 1 an. Elle doit être renouvelée par Lettre recommandée avant la date anniversaire de la demande initiale (certaines mairies imposent un délai spécifique).

- Attribution des ADS dans l'ordre chronologique d'enregistrement des demandes. Priorité accordée au demandeur qui justifie de l'exercice de l'activité de conducteur de taxi pendant une période minimale de 2 ans au cours des 5 dernières années (sur pièces justificatives).

- Retrait définitif d'une ADS dans les cas suivants :

- Retrait définitif de la carte professionnelle.
- A la demande du titulaire
- En cas d'inaptitude définitive du conducteur entraînant l'annulation du permis de conduire.
- En cas de décès du titulaire.



Les ADS créées gratuitement depuis le 1er octobre 2014 **ne peuvent pas être vendues** et disparaissent si elles ne sont pas renouvelées au bout de 5 ans.

Je n'arrive pas à obtenir d'ADS gratuite OU je veux une ADS supplémentaire

J'achète mon ADS

- Prendre contact avec un taxi titulaire d'une ADS qui souhaite arrêter son activité et vendre son ADS.
- Cette vente n'est possible que sous certaines conditions. L'ADS doit avoir été exploitée de façon effective et continue :

Si c'est la 1ère fois que cette ADS est revendue

Le vendeur doit justifier de **15 ans** d'exploitation minimum (à partir de la date de délivrance)

Si la licence a déjà été revendue au moins 1 fois

Le vendeur doit justifier de **5 ans** d'exploitation minimum (à partir de la date de délivrance)

Il existe des cas de figure qui permettent d'être dispensé de ces délais de 5 ou 15 ans (en cas de décès, d'inaptitude médicale définitive).



Le prix est libre et varie fortement d'une ville à une autre. Cela demande un investissement financier important (220 000 à 240 000€ à Paris, 300 000€ à Nice, 30 000 à 80 000€ en Saône-et-Loire).

Attendre 2 ans pour faire du transport sanitaire (mise à jour 2019)



- Il faut obtenir un conventionnement pour le transport de patients (différent de l'agrément délivré par l'ARS pour les sociétés de transport sanitaire type VSL et ambulances).

- La demande est à faire auprès de l'Assurance Maladie. Conditions :

- Avoir une autorisation de stationnement

- Justifier de 2 ans d'activité

(en projet : 5 ans d'activité au lieu de 2 actuellement.

A vérifier régulièrement auprès de la préfecture)

Attention ! Possibilité de commencer immédiatement le transport sanitaire en cas de rachat d'une licence conventionnée pour ce type de transport créée avant le 1/10/14.