

PROJECTEURS

L'ÉCLAIRAGE INDISPENSABLE
À VOTRE PROJET DE
CRÉATION D'ENTREPRISE

CHAUFFEUR DE TAXI



FÉVRIER 2024

bpifrance

CRÉATION

PROJECTEURS

AVANT-PROPOS

Les dossiers Projecteurs constituent un outil de premier niveau d'analyse d'un métier ou d'un secteur. Ils s'adressent aux porteurs de projets entrepreneuriaux, futurs micro-entrepreneurs ou dirigeants de TPE (commerçants, artisans, professions libérales, *etc.*), et à leurs conseillers.

Chaque dossier présente de façon synthétique et pédagogique une description de l'activité sur les plans économique et réglementaire, les tendances, les chiffres-clés du métier et/ou du marché, la réglementation applicable, des contacts et des sources d'information, une bibliographie ainsi que de nombreux conseils.

Ce document ne développe pas la méthodologie générale de création/reprise d'entreprise. Celle-ci est détaillée sur le site **[Bpifrance-creation.fr](https://bpifrance-creation.fr)**. Vous y trouverez des contenus spécifiques sur les **structures juridiques**, les **financements**, les **aides**, la **fiscalité**, les **locaux**, le **statut social et fiscal de l'entrepreneur**... Rapprochez-vous également des **réseaux d'accompagnement** à la création/reprise d'entreprise pour une étude locale de votre marché.

Si vous souhaitez actualiser les informations contenues dans ce dossier, n'hésitez pas à vous renseigner directement auprès des sources mentionnées.

Le dossier Projecteurs CHAUFFEUR DE TAXI est édité par Bpifrance.

Son contenu est 100 % numérique. Il est vendu au prix de 16 € TTC à l'adresse : <https://bpifrance-creation.fr/librairie>

27-31, avenue du Général Leclerc, 94700 Maisons-Alfort

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Nicolas Dufourcq

CONTACTS

Frédérique Disant pour le compte de Bpifrance

Laurence Tassone (laurence.tassone@bpifrance.fr)

ISBN : 978-2-38076-059-0

Bpifrance, février 2024

MISES EN GARDE

1. Ce dossier est réalisé par Bpifrance Création avec la collaboration de certains organismes professionnels. Malgré tout le soin apporté à sa réalisation, Bpifrance ne peut garantir les informations dans le temps et décline toute responsabilité quant aux conséquences résultant de leur usage ou d'erreurs éventuelles. Les exemples sont donnés à titre indicatif et non exhaustif, et ne sauraient en aucun cas engager la responsabilité de Bpifrance à quelque titre que ce soit.
2. Ce dossier ne constitue pas une méthodologie de création ou de reprise d'entreprise. Seules sont analysées les spécificités d'une profession. Pour répondre à des questions d'ordre général sur la méthodologie de la création d'entreprise, reportez-vous au site Internet de Bpifrance Création : <https://bpifrance-creation.fr>
3. En application du Code de la propriété intellectuelle, IL EST INTERDIT DE REPRODUIRE intégralement ou partiellement ce document, sur quelque support que ce soit, sans l'autorisation préalable écrite de Bpifrance Création. Pour toute demande, utilisez le [formulaire de contact](#) du site de Bpifrance Création.

CHAUFFEUR DE TAXI

“ Le taxi est un métier formidable et nous devons persister à croire en lui. ”

Ahmed Senbel*

MERCI

aux personnes qui ont bien voulu répondre à nos questions, en particulier :

- Emmanuelle Cordier, présidente de la Fédération nationale du taxi (**FNDT**)

N'hésitez pas à partager avec nous vos réflexions et expériences !

SOMMAIRE

1.	EN BREF	5
2.	DÉFINITION DE LA PROFESSION	7
3.	ÉLÉMENTS DE L'ÉTUDE DE MARCHÉ	11
4.	MOYENS POUR DÉMARRER L'ACTIVITÉ	27
5.	ÉLÉMENTS FINANCIERS	33
6.	RÈGLES DE LA PROFESSION	39
7.	CONTACTS ET SOURCES D'INFORMATION	45

**EN
BREF**

1.

EN BREF

Depuis le fiacre du XIX^e siècle, le taxi fait partie intégrante du paysage, de l'histoire et de la culture de notre pays. Le secteur a toujours été fortement réglementé par l'État pour garantir les bonnes conditions d'exercice de la profession tout en préservant la qualité de service pour les clients. Après des décennies de monopole, l'activité de taxi a été bousculée par de nouvelles réglementations et l'arrivée d'une nouvelle forme de concurrence. Cependant, le secteur est toujours riche d'opportunités à l'heure où de larges zones de l'Hexagone manquent de transport de personnes. C'est pourquoi le choix de devenir chauffeur de taxi mérite un éclairage particulier pour en appréhender les nouveaux aspects – réglementaires, financiers, humains – et en apprécier tout le potentiel.

L'activité de taxi appartient au marché du transport public particulier de personnes (T3P) dont les mutations sont à l'œuvre depuis cinq ans : accroissement de la concurrence des voitures de transport avec chauffeur ou VTC, nouveaux usages numériques pour la mise en relation avec les clients, critères environnementaux plus exigeants... Ces changements bousculent le métier qui repose pourtant sur des acquis inébranlables : monopole de la maraude physique, voies et espaces de stationnement réservés, tarifs réglementés avec un *minimum* garanti...

À ce contexte mouvant, s'ajoutent des conditions de travail difficiles, un niveau de rémunération globalement assez faible pour un investissement de départ conséquent – achat ou location de véhicule, rachat éventuel de licence d'exploitation – et, dans la majorité des cas, un statut d'artisan indépendant à la fiscalité plus lourde que celle d'une entreprise.

Pour autant, en s'appuyant sur les évolutions réglementaires récentes, en intégrant les innovations technologiques et en bénéficiant des aides à disposition, le métier reste une source d'épanouissement pour celles et ceux qui souhaitent en prendre le chemin. La profession offre notamment une grande autonomie d'organisation, souvent évoquée par celles et ceux qui le pratiquent. Les femmes, encore sous-représentées, ont une carte à jouer pour prendre leur place. Qu'il exerce en milieu urbain en prenant des clients « à la volée », aux abords des aéroports pour acheminer touristes et professionnels, ou en pleine campagne pour transporter *senior* et personnes malades, le chauffeur de taxi véhicule sa passion pour la route et son sens du contact humain.

CHIFFRES-CLÉS

61 500

taxis déclarés en France

31 %

des taxis exercent à Paris

(Observatoire national des transports publics particuliers de personnes ; en France en 2023)

2.

DÉFINITION DE LA PROFESSION

DÉFINITION DE LA PROFESSION

Activité

Le secteur du transport public particulier de personnes (T3P) regroupe les taxis, les voitures de transport avec chauffeur (VTC), les véhicules motorisés à deux ou trois roues (VMDTR) ainsi que les **centrales de réservation** mettant en relation conducteurs et passagers.

« Transport public » signifie que le transport est organisé par un chauffeur professionnel pour un client et qu'il n'est pas un transport collectif. Il peut l'être dans des cadres très précis de transports à la demande (TAD) organisés par les collectivités locales (voir la rubrique « **Évolution du secteur** » en partie 3). Si une personne organise un transport pour son propre compte, il s'agit d'un transport privé. L'exercice du métier par de simples particuliers est interdit depuis 2015 (voir la rubrique « **Contexte général** » en partie 6).

Ce secteur est administré par la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) dont la principale mission est « l'élaboration et la mise en œuvre des orientations des politiques publiques des transports terrestres, dans le respect des principes de la transition écologique ».

Bon à savoir : ce dossier Projecteurs ne traite pas de l'activité de chauffeur de VTC (voiture de transport avec chauffeur) qui fera l'objet d'un dossier à paraître au premier semestre 2024.

Exercice de l'activité de chauffeur de taxi

Le chauffeur de taxi assure le transport de personnes et de leurs bagages au moyen d'un véhicule de huit places maximum (place du chauffeur non comprise). Ce dernier est spécialement équipé d'un dispositif lumineux, d'un horodateur, d'un taximètre et d'un terminal de paiement électronique. Il s'agit le plus souvent d'un homme d'une quarantaine d'années, venant des classes moyennes, entrant dans la profession assez tard pour se reconverter dans une profession lui offrant plus d'autonomie.

Pour en savoir plus :

- 100%NEWS. « **Une nouvelle vie grâce au taxi !** », article publié le 01/12/2021.
- CARION Christian. « Une belle course », long-métrage sorti en 2022.
- THÉVENOUD Thomas. « **Taxis** », éditions du Cherche Midi, ouvrage publié en octobre 2018.

Les spécificités de l'activité de chauffeur de taxi sont :

- l'obligation de posséder une autorisation de stationnement (ADS) ou licence de taxi donnant le droit d'occuper le domaine public dans sa zone de rattachement (voir la rubrique « **Conditions d'installation** » en partie 6) ;
- le monopole de la prise en charge des passagers en stations ou bornes et « à la volée » sur la voie publique (maraude physique) ;
- le droit de rouler dans les voies réservées aux bus et d'utiliser les places de *parking* réservées ;
- la présence dans le véhicule d'un terminal de paiement embarqué.

L'exercice de la profession de taxi peut prendre plusieurs formes :

- l'exercice salarié : le conducteur est salarié d'une entreprise. Il ne possède ni sa licence, ni son véhicule ;
- la location-gérance : le conducteur loue la licence et le véhicule à une entreprise ;
- l'actionnariat : le conducteur exploite la licence et le véhicule d'une société dont il détient des parts ;

DÉFINITION DE LA PROFESSION

- l'artisan taxi : le conducteur est propriétaire de son véhicule et de sa licence. **C'est cette situation qui est examinée dans le cadre de ce dossier Projecteurs.**

Dans les agglomérations, le chauffeur de taxi effectue des trajets relativement courts, 10 kilomètres en moyenne. La redevance apparaît sur un compteur horokilométrique (ou taximètre) suivant un tarif annuel fixé par arrêté préfectoral (voir la rubrique « [Tarifs réglementés](#) » en partie 5).

En province, la journée du chauffeur de taxi comporte des courses plus atypiques : transport de malades ou d'enfants, remplacement des bus aux heures de faible affluence, transport de personnes âgées sur demande... Il ne faut pas hésiter à répondre aux multiples besoins de mobilité qui existent de part et d'autre d'un territoire (voir la rubrique « [Évolution du secteur](#) » en partie 3).

Depuis l'[arrêté du 11 août 2017](#), le Code des transports oblige les chauffeurs de taxi à passer un examen d'aptitude : le certificat de capacité professionnelle de conducteur de taxi (CCPCT) préalable à l'exploitation de l'autorisation de stationnement (ADS). Étape essentielle pour pouvoir exercer ce métier, cet examen est organisé par les chambres de métiers et de l'artisanat (CMA).

Sources :

- DIRECTION GÉNÉRALE DES INFRASTRUCTURES, DES TRANSPORTS ET DES MOBILITÉS. « [Recueil des textes applicables au transport public particulier de personnes](#) », mis à jour le 07/01/2020.
- OFFICIEL-TAXI. « [Avantage de faire appel à un taxi conventionné](#) », article publié le 16/07/2022.
- URSSAF. « [Les chauffeurs de taxi](#) », rubrique en ligne.

Pour en savoir plus :

- BPIFRANCE CRÉATION. « [Taxi – Réglementation, définition de l'activité](#) », rubrique en ligne.
- CHAMBRES DE MÉTIERS ET DE L'ARTISANAT. « [Annuaire des CMA](#) », rubrique en ligne.

Code APE de la NAF

L'activité de chauffeur de taxi relève du code d'activité principale de l'entreprise (APE) 49.32Z « Transports de voyageurs par taxi », au sein de la nomenclature d'activités française (NAF, révision 2 de 2008). Il comprend :

- les taxis et les VTC, ainsi que leurs plateformes de réservation ;
- la location de voiture particulière avec chauffeur ;
- le transport non médicalisé de personnes à mobilité réduite ;
- les radio-taxis et le transport de voyageur par moto-taxi.

Ce code ne comprend pas l'exploitation de taxis-marchandises.

À noter : il est impossible de distinguer les taxis des VTC au sein du code NAF 49.32Z.

Pour en savoir plus :

- MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DE LA SOUVERAINETÉ INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE. « [À quoi correspond le code APE \(code NAF\) ?](#) », rubrique en ligne.

Aptitudes

Ce métier solitaire et endurant nécessite des qualités à la fois physiques, psychologiques et certaines compétences techniques. Pour être chauffeur de taxi, il faut :

DÉFINITION DE LA PROFESSION

- **bénéficier d'une bonne santé et d'une bonne hygiène de vie**, car les conditions d'exercice au quotidien sont difficiles : position sédentaire prolongée, risque de lombalgie et de troubles musculosquelettiques (TMS), exposition aux pollutions, fatigue provoquée par les horaires décalés et durée prolongée du travail, en moyenne 10 heures par jour ;
- **être doté de persévérance et de patience** : l'attente peut être parfois longue entre deux courses. Les difficultés croissantes de circulation dans les grandes villes, et pas seulement aux heures de pointe, peuvent mettre les nerfs à rude épreuve ;
- **avoir le goût du contact et être courageux** : accueillir les clients, être courtois et à l'écoute de leurs besoins est primordial. En contrepartie, il faut parfois faire face à certaines incivilités en faisant preuve de sang-froid, notamment face aux problèmes de sécurité relatifs à la conduite de nuit ;
- **être soigneux** : le véhicule doit être dans un état de propreté irréprochable et offrir toutes les conditions techniques indispensables à la sécurité des passagers ;
- **savoir organiser son temps et maîtriser les itinéraires** : libre d'organiser ses journées, le chauffeur de taxi doit toutefois être ponctuel en anticipant sur les heures de pointe, les conditions météo et les contraintes de circulation ;
- **parler a minima l'anglais** pour bien accueillir et communiquer avec les clients étrangers ;
- **aimer et savoir bien conduire** : le conducteur de taxi doit respecter le Code de la route, adopter une conduite respectueuse de l'environnement, ne pas répondre au téléphone lors d'un déplacement et se sentir en pleine possession de ses moyens lors de son activité.

Sources :

- INSPECTION GÉNÉRALE DES AFFAIRES SOCIALES. « [La régulation du secteur des voitures de transport avec chauffeur et des taxis](#) », rapport publié en décembre 2018.
- SERVICE-PUBLIC. « [Devenir chauffeur de taxi](#) », rubrique en ligne.

3.

**ÉLÉMENTS
DE L'ÉTUDE
DE MARCHÉ**

ÉLÉMENTS DE L'ÉTUDE DE MARCHÉ

Le marché

L'état des lieux du secteur

Selon les derniers chiffres de l'Insee, en 2020, les entreprises relevant du code NAF 49.32Z « Transports de voyageurs par taxi » étaient au nombre de 65 428 en France, employant plus de 15 235 personnes pour un chiffre d'affaires de près de 2,9 milliards d'euros. Ce sont les taxis sous licence qui réalisent l'essentiel des revenus du secteur (2,7 milliards d'euros). Les services de taxi sont essentiellement assurés par de très petites entreprises (TPE). En 2020, 99,5 % des entreprises, principalement des chauffeurs indépendants, employaient moins de 10 salariés. La quasi-totalité, 9 sur 10, ne comptent pas de salariés.

Sources :

- INSEE. « [Fiche sectorielle 2020](#) », publiée le 03/03/2023.
- OBSERVATOIRE NATIONAL DES TRANSPORTS PUBLICS PARTICULIERS DE PERSONNES. « [Les taxis et VTC en 2021](#) », rapport publié en juillet 2023.

Un nombre de taxis en progression constante

En 2021, les autorisations de stationnement (ADS) ont été estimées à 61 500 (hors Mayotte) par l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes. Il existe de fortes disparités entre les régions. Sur une décennie, le nombre de taxis a toutefois connu une progression constante, passant de 51 000 licences en 2013 à 61 500 en 2023 et ce malgré l'arrivée des VTC sur le marché.

Les délais d'obtention de la licence gratuite étant très longs (jusqu'à 10 ans parfois), et le budget pour en acquérir ou en louer une étant élevé (entre 30 000 et 300 000 euros à l'achat selon le lieu d'activité), le nombre de taxis augmente peu en France (voir la rubrique « [Obtention de la licence \(plaque\) ou autorisation de stationnement \(ADS\)](#) » en partie 6).

Source : FRANCE INTER. « [Le nombre de taxis augmente encore](#) », chronique du 19/07/2023.

Une activité qui se concentre en Île-de-France

Plus des deux tiers (68 %) du chiffre d'affaires de l'activité des taxis sont réalisés en Île-de-France. La ville de Paris, à elle seule, compte 19 124 taxis, soit 28 taxis pour 10 000 habitants alors que les communes des départements du Nord et du Pas-de-Calais en comptent sept fois moins, avec moins de 4 taxis pour 10 000 habitants. Malgré le recul de l'activité d'au moins 40 % à Paris en 2020, les attentes en transport de taxi persistent. En 2023, le rythme de délivrance de licences, de 200 à 300 par an, ne semble pas suffisant. Les professionnels recommandent d'en augmenter le nombre à 500 annuellement. Par ailleurs, les conditions de circulation, la piétonisation généralisée, la multiplication des pistes cyclables, la hausse des prix des carburants et le temps passé dans les embouteillages réduisent la motivation des chauffeurs. Toutefois, les voies réservées aux taxis sur les autoroutes vers les aéroports, l'approfondissement des règles de la zone à trafic limité (ZTL) qui limitent le nombre de voitures de particuliers dans le centre de Paris, vont améliorer dans les années à venir les conditions d'activité des taxis dans la capitale.

Sources :

- CONSEIL NATIONAL DES GREFFIERS DES TRIBUNAUX DE COMMERCE. « [Données 2020](#) », rubrique en ligne.
- OBSERVATOIRE NATIONAL DES TRANSPORTS PUBLICS PARTICULIERS DE PERSONNES. « [Les taxis et VTC en 2021](#) », rapport publié en juillet 2023.

ÉLÉMENTS DE L'ÉTUDE DE MARCHÉ

Pour en savoir plus :

- AUTOJOURNAL. « **Mobilité : Paris vit-elle une pénurie de chauffeurs de taxi ?** », article publié le 28/06/2022.
- CAPITAL. « **Paris : les taxis vont se faire de plus en plus rares** », article publié le 24/06/2022.
- MAIRIE DE PARIS. « **Taxis** », rubrique mise à jour le 02/12/2021.
- ROOLE. « **Une zone à trafic limité (ZTL) au centre de Paris en 2024** », article publié le 31/03/2023.

Créations et défaillances d'entreprises

Sans surprise, le nombre de **créations d'entreprises** dans le secteur a décliné très fortement entre 2018 et 2020. Les faits notables de cette période sont l'émergence des plateformes VTC et des micro-entrepreneurs et, bien sûr, la crise sanitaire de 2020 qui a figé le transport des personnes pendant plusieurs mois en raison des confinements successifs et prolongés de la population. Mais le marché a renoué avec une belle croissance en 2022.

ÉVOLUTION DES CRÉATIONS D'ENTREPRISES DANS LE SECTEUR DES TAXIS ET VTC

2018	2019	2020	2021	2022
15 255	14 087	9 765	10 916	13 035

Champ : France entière, entreprises du secteur « Transports de voyageurs par taxis » (NAF 49.32Z). Les données incluent aussi les VTC.
Source : Insee (REE).

En comparaison de l'ensemble des activités, le secteur des taxis est resté plutôt dynamique en matière de création d'entreprise. Le taux de création est semblable à la moyenne, tous secteurs confondus, en France en 2022.

DYNAMIQUE DU SECTEUR DES TAXIS ET VTC EN FRANCE, EN 2022

ACTIVITÉ	NOMBRE D'ENTREPRISES AU 31/12/2020	NOMBRE DE CRÉATIONS AU 31/12/2022	TAUX DE NOUVELLES ENTREPRISES
Transport par taxis (NAF 49.32Z)	80 180	13 035	16,3 %
Total entreprises	6 513 742	1 071 881	16,5 %

Champ : France entière, entreprises du secteur « Transports de voyageurs par taxis » (NAF 49.32Z). Les données incluent aussi les VTC.
Source : Insee (REE).

ÉLÉMENTS DE L'ÉTUDE DE MARCHÉ

Les TPE françaises ont connu un fort **taux de défaillances** après la pandémie de la Covid-19. Côté entreprises de taxis et VTC, le nombre de défaillances annuelles s'est maintenu à un niveau relativement bas, se réduisant de près de moitié entre 2020 et 2021.

UN TAUX DE DÉFAILLANCES DANS LE SECTEUR BAS MALGRÉ LA CRISE

	2019	2020	2021
Nombre d'entreprises défaillantes	552	333	297
Variation annuelle	+ 10,2 %	- 39,7 %	- 10,8 %

Champ : France entière, entreprises du secteur « Transports de voyageurs par taxis » (NAF 49.32Z). Les données incluent aussi les VTC.

Source : Greffes des tribunaux de commerce.

Évolution du secteur

Il existe de nombreux débouchés pour les taxis, notamment en zones rurales et dans les villes moyennes où les besoins en transports sont multiples.

Sources :

- 100%NEWS. « **Taxis des territoires, un métier à saisir !** », article publié le 01/12/2022.
- OUEST FRANCE. « **L'ex-ambulancier devient chauffeur de taxi en Finistère : un métier indispensable en zone rurale** », article publié le 20/09/2023.

Transport assis de personnes assurées sociales

En raison du vieillissement de la population qui accroît la demande de transport sanitaire, de l'augmentation du nombre d'usagers atteints d'affection de longue durée (ALD), des hospitalisations ambulatoires croissantes, le transport assis de personnes assurées sociales – transport sanitaire – est un besoin grandissant.

Une grande partie est comblée par les chauffeurs de **taxis conventionnés** :

- Sur plus de 19 124 taxis en Île-de-France, près de 4 108 ont choisi le transport conventionné, surtout en grande banlieue. En province, quelque 70 % sont conventionnés pour la prise en charge de patients.
- En 2022, les trajets en taxis conventionnés représentaient 44 % de la dépense de transports sanitaires. Entre 2012 et 2022, la part des dépenses par taxi a augmenté régulièrement (+9 points).

Pour effectuer le transport sanitaire, il faut obtenir l'agrément de la Caisse nationale d'assurance maladie (Cnam). Les taxis conventionnés ont le droit de prendre à bord de leur véhicule toute personne malade, blessée ou handicapée en position assise vers son lieu de soin. Le chauffeur conventionné avance les frais de transport du patient avant de présenter la prescription médicale approuvée par le médecin pour se faire rembourser par la Sécurité sociale.

Pour un chauffeur de taxi, le transport sanitaire est un bon moyen de compléter ses revenus. Certains en font même une activité principale.

Source : DIRECTION DE LA RECHERCHE, DES ÉTUDES, DE L'ÉVALUATION ET DES STATISTIQUES. « **Les dépenses de santé en 2022** », étude publiée en septembre 2023.

ÉLÉMENTS DE L'ÉTUDE DE MARCHÉ

Pour en savoir plus :

- AMELI. « [Installation : les démarches](#) », rubrique en ligne.
- OUEST FRANCE. « [Être taxi en milieu rural ? C'est 90 % du temps pour du transport médical](#) », article publié le 06/09/2022.

Transport de personnes à mobilité réduite (PMR)

En 2023, en prévision des Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024, l'État a développé l'offre de taxis accessibles aux personnes à mobilité réduite (PMR) :

- 1 000 autorisations de stationnement (ADS) expérimentales PMR ont été attribuées par la Préfecture de police de Paris pour concrétiser cette offre d'accessibilité.
- Une aide spécifique « bonus taxi » a été attribuée dans la limite des 1 000 dossiers éligibles pour financer l'acquisition ou la location du véhicule adapté avec des critères de respect de la qualité de l'air.

Cette démarche participe d'une expérimentation sur cinq ans. Elle laisse augurer un potentiel développement des transports PMR pour les conducteurs de taxi dans les années à venir.

Source : LÉGIFRANCE. « [Loi du 19 mai 2023 relative aux Jeux olympiques et paralympiques de 2024](#) », texte en ligne.

Transport à la demande (TAD)

Le transport à la demande (TAD) est organisé par l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) d'un territoire. Il permet de desservir des zones rurales et périurbaines en manque de transports publics classiques.

Le taxi peut intégrer une flotte de TAD et devenir taxi collectif en transportant plusieurs passagers sur un trajet commun. Dans certains cas, il peut spécifiquement desservir des gares TER pour acheminer les voyageurs au centre-ville et inversement. Il s'agit alors de « taxis TER ». Le TAD est particulièrement développé en Île-de-France où il est proposé par Île-de-France Mobilités. Les TAD sont régis par des conventions conclues entre les entreprises de taxis et les collectivités territoriales. Le mieux est de se rapprocher des collectivités pour prendre connaissance des modalités de ce service.

Pour en savoir plus :

- CEREMA. « [La boîte à outils, mobilités en zones peu denses](#) », rapport publié en juillet 2022.
- ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS. « [Le service PAM, pour aider à la mobilité](#) », rubrique en ligne.
- POUR-LES-PERSONNES-ÂGÉES.GOUV. « [Les solutions de transports](#) », rubrique en ligne mise à jour le 25/09/2023.

Transport de rapatriement avec les sociétés d'assurances

Le marché de l'**assistance automobile en cas de panne ou d'accident** est un gisement de chiffre d'affaires pour les taxis. Cette prestation est réalisée dans le cadre d'un partenariat avec les compagnies d'assurances. Les contreparties de l'**assistance automobile peuvent toutefois être exigeantes** : une disponibilité 24h/24, 7j/7 et cela 365 jours par an avec la nécessité d'être équipé d'un véhicule adapté (véhicule de 9 places, boue d'attelage...).

ÉLÉMENTS DE L'ÉTUDE DE MARCHÉ

Pour en savoir plus :

- LE MONDE DES ARTISANS. « [Devenir prestataire pour une compagnie d'assistance : ce qu'il faut savoir](#) », article publié les 23/06/2021.

Taxis exclusifs pour les femmes

Des femmes chauffeurs de taxi se regroupent pour créer une offre de transport destinée exclusivement aux femmes et aux enfants, accompagnés ou seuls. Cette possibilité séduit de plus en plus de clientes qui cherchent la sérénité, surtout lors de transports de nuit ou dans des zones reculées. Si cette opportunité est intéressante à exploiter, elle n'est pas facile à développer du fait du faible nombre de femmes chauffeurs de taxis.

Source : LE PROGRÈS. « [Pourquoi elles utilisent des applications de transport 100 % femmes](#) », article publié le 17/05/2023.

Publicité sur véhicule ou covering

Les taxis circulent quotidiennement sur des centaines de kilomètres, de jour comme de nuit, du lundi au dimanche, vacances et jours fériés compris. La publicité sur taxi ou *covering* peut être un bon moyen d'augmenter ses revenus.

Il s'agit d'accueillir des publicités adhésives ou numériques sur la carrosserie du véhicule. Le chauffeur peut trouver des opportunités en contactant directement les agences de publicité. En général, les revenus se situent entre 50 et 500 euros par mois mais peuvent être plus élevés dans les grandes villes ou dans les zones à forte circulation.

Une nouvelle tendance consiste à proposer des spots publicitaires sur des écrans de tablette installés à l'intérieur du taxi.

Sources :

- HYPERASSUR. « [Faites-vous rémunérer pour faire de la publicité sur votre voiture](#) », article publié le 23/11/2023.
- LE JOURNAL DES ENTREPRISES. « [Com Cars met la publicité sur écran dans les taxis rennais et nantais](#) », article publié le 17/01/2023.

Tendances du secteur

La digitalisation

- En 2015, face à l'émergence des plateformes VTC, l'État a proposé un système d'approche digitale des taxis, qui facilite la « maraude électronique » en temps réel. Ce dispositif complète les autres modes d'approche des clients (maraude physique, bornes, téléphones et centrales-radio). Ce système digital s'appuie sur un registre numérique national, Le.taxi, sur lequel chaque chauffeur de taxi a l'obligation de figurer depuis janvier 2022. Le registre est connecté à une vingtaine d'applications de taxis partenaires. Ces applications proposent la géolocalisation des taxis disponibles à proximité du client, la réservation de la course, le suivi en temps réel de la course et le paiement de la course. Les chauffeurs figurant sur le registre doivent se connecter au registre pour indiquer leur disponibilité sur leur zone de prise en charge définie par leur ADS. Lorsqu'il est déjà en course (maraude ou réservation), en pause ou hors période d'activité, le taxi n'est pas obligé d'être connecté. Les chauffeurs ont accès à une estimation chiffrée du prix de la course, du temps de trajet et ont le choix d'accepter ou non la demande de course, notamment si la distance est trop courte. Le client, lui, doit se situer à moins de 500 mètres de la zone d'ADS, le taxi ne charge alors pas de frais d'approche.

ÉLÉMENTS DE L'ÉTUDE DE MARCHÉ

- D'autres applications d'approche de taxis exclusives ont été développées par les entreprises de centrales-radio et les groupements d'entreprises de taxis comme G7, Alpha Taxis (Gescop), Allo Taxi Paris, France Taxi... Des applications ont aussi été créées par des entreprises indépendantes comme Taxibeat, Hype, TaxiLine, Taxi Club, Cloud Taxi...
- Avec le développement de l'offre de taxis sur les applications mobiles, la digitalisation des paiements est de plus en plus concrète. L'émergence de ces nouvelles technologies de paiement, telles que les portefeuilles électroniques et les applications de paiement mobiles, constitue une possibilité pour les chauffeurs de se faire régler en ligne de manière anticipée.

Sources :

- BFMTV.COM. « [Appsolu/Taxi Club : les taxis entrent dans l'ère numérique](#) », article publié le 15/06/2022.
- LE.TAXI. « [Qu'est-ce que le registre des taxis ?](#) », rubrique en ligne.
- LE.TAXI. « [Taxis ! En 2023, passez à la maraude électronique](#) », plaquette publiée en janvier 2023.
- PRÉFECTURE DE MOSELLE. « [Les taxis passent à la maraude électronique](#) », article mis à jour le 28/03/2023.

Le verdissement des véhicules

La loi **2019-1428** du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a posé les bases d'une « mobilité du quotidien, propre et innovante ». Depuis le 1^{er} janvier 2022, les centrales de réservation de taxis et VTC proposant les services d'au moins 100 conducteurs sont dans l'obligation d'intégrer un quota de véhicules à faible émission (VFE) qui évolue au cours du temps : 10 % en 2024 ; 20 % en 2027 et 35 % en 2029.

Par ailleurs, les grandes agglomérations (Paris, Lyon, Marseille, etc.) ont instauré les zones à faible émission mobilité (ZFE-m) interdisant la circulation des véhicules les plus polluants. D'ici 2025, les 43 agglomérations françaises de plus de 150 000 habitants devront avoir instauré une ZFE-m. Ces restrictions incitent les nouveaux entrants dans la profession à investir dans des véhicules peu polluants (voir la rubrique « **Financements – Aides spécifiques** » en partie 5).

La clientèle joue aussi une influence sur le verdissement des véhicules. De plus en plus sensible aux enjeux environnementaux, elle est plus regardante sur la qualité des véhicules et le mode de conduite des chauffeurs. En application de l'article **L1431-3**, du Code des transports, ces derniers ont l'obligation d'informer les clients sur les émissions de dioxyde de carbone générées par les trajets. Cette information doit être délivrée sur un compteur prévu à cet effet (voir la rubrique « **Équipement** » en partie 4).

Ces facteurs motivent les entreprises à investir dans des véhicules « verts », hybrides ou électriques, dans l'objectif de réduire les émissions de CO₂ de leur flotte. L'hydrogène, alternative idéale pour décarboner les transports, se heurte à des coûts de production encore trop élevés. Il existe toutefois des flottes 100 % hydrogène à Paris.

Sources :

- MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES. « [La loi d'orientation des mobilités](#) », article publié le 04/10/2021.
- SERVICE-PUBLIC. « [Zones à faibles émissions mobilité \(ZFE-m\) : 11 métropoles concernées en 2023](#) », article publié le 11/08/2023.

Pour en savoir plus :

- ➔ ALTERNATIVES ÉCONOMIQUES. « [À Paris, les taxis à hydrogène tentent de passer la seconde](#) », article publié le 18/09/2023.
- ➔ AUTO JOURNAL. « [Taxi : bientôt une flotte à 100 % électrique en France ?](#) » article publié le 29/08/2023.
- ➔ FRANCE INFO. « [Les taxis G7 s'engagent à avoir une flotte de 30 % de véhicules électriques à horizon 2030, annonce le PDG du groupe](#) », article publié le 11/10/ 2023.
- ➔ REPORTERRE. « [Les clients des taxis et VTC veulent des courses zéro émission](#) », article publié le 29/09/2020.

ÉLÉMENTS DE L'ÉTUDE DE MARCHÉ

L'éco-conduite

L'éco-conduite se définit comme l'ensemble des techniques de conduite qui permettent de réduire son empreinte carbone (vitesse modérée, utilisation du frein moteur, ne pas laisser tourner le moteur inutilement...).

L'éco-conduite caractérise aussi une attitude respectueuse des autres : attention au confort de ses passagers, attention aux conditions de circulation, tolérance et civisme.

Sources :

- ADEME. « **L'éco-conduite, une attitude à adopter !** », article publié le 14/03/2022.
- TL TAXI LYON. « **Les bénéfices de l'éco-conduite en quelques lignes** », article publié le 20/04/2022.

TEE ET RSE, QUELQUES EXEMPLES DE BONNES PRATIQUES

Les sociétés de taxis mettent en place de nouvelles pratiques. En voici quelques exemples.

- En matière de **transition énergétique et écologique** (TEE) :
 - > Des entreprises de taxis ont lancé les taxis « verts », plus écologiques. Parmi elles, G7 annonce son objectif de réduire ses émissions de CO2 en achetant des véhicules propres (G7 Green). À terme, 50 % de la flotte sera concernée.
 - > L'entreprise Hype développe une flotte de taxis 100 % hydrogène à Paris.
- Dans le domaine de la **responsabilité sociétale des entreprises** (RSE) :
 - > Les Taxis de l'espoir à Marseille et les Taxis du cœur à Paris effectuent des maraudes pour aider les sans-abris.
 - > Des préfectures octroient des « bons taxis » à des femmes victimes de violence au sein du couple, afin qu'elles puissent effectuer des déplacements spécifiques (hébergements d'urgence, consultations médicales ou rendez-vous avec des services juridiques...).
 - > À Paris, la prime à l'accessibilité permettra à 1 000 véhicules de faire une offre de transport aux personnes à mobilité réduite (PMR) d'ici à 2024.
 - > Plusieurs compagnies de taxis du Loiret s'organisent pour mettre à l'abri les femmes victimes de violence conjugale.
 - > À Fréjus, des taxis solidaires transportent des personnes précaires.

Sources :

- BFM.TV. « **À Fréjus, une association propose des taxis solidaires aux plus précaires** », article publié le 17/11/2023.
- FRANCE BLEU. « **Cinq compagnies de taxi mettent à l'abri les femmes victimes de violences conjugales dans le Loiret** », article publié le 28/08/2023.
- HANDICAP.FR. « **Paris 2024 promet 1 000 taxis accessibles aux PMR** », article publié le 16/04/2023.
- L'OBS. « **À Paris, l'association Taxis du cœur distribue chaleur et repas aux sans-abris** », article publié le 23/12/2021.

Le covoiturage

Le covoiturage de taxi est une solution de partage d'un même taxi par différents clients sur une course commune complète ou partielle. Il s'inscrit comme solution de réduction de l'empreinte écologique. Il répond à la nécessité de réduction des coûts pour les usagers, mais aussi des dépenses des entreprises et des institutions publiques (la Cnam notamment dans le cadre des transports sanitaires). Fin 2023, pour favoriser le covoiturage, l'État a décidé d'instaurer un mode de partage par les patients des transports sanitaires conventionnés.

ÉLÉMENTS DE L'ÉTUDE DE MARCHÉ

Sources :

- HOSPIMÉDIA. « [La nouvelle convention entre taxis et assurance maladie introduit le mode de transport partagé](#) », article publié le 04 /01/2024.
- MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES. « [Le covoiturage en France, ses avantages et réglementation en vigueur](#) », article mis à jour le 06/11/2023.

Pour en savoir plus :

- ➔ LA CROIX. « [Les chauffeurs de taxi s'opposent au covoiturage des personnes malades](#) », article publié le 11/12/2023.
- ➔ LE MONDE. « [Périphérique : la ville de Paris veut réserver une voie au covoiturage, aux taxis et aux transports en commun à l'horizon 2030](#) », article publié le 18/04/2023.
- ➔ LE PARISIEN. « [Transport sanitaire : vous devez payer un malus si vous ne partagez pas votre taxi](#) », article publié le 26/10/2023.
- ➔ MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES. « [TaxyMatch, le covoiturage à la demande avec un chauffeur professionnel](#) », article publié le 21/09/2021.

La féminisation de la profession

En 2023, 97 % des chauffeurs de taxis parisiens étaient des hommes. La sous-représentation des femmes au sein de la communauté des chauffeurs de taxi relève de freins sociaux et culturels, notamment parce que le métier est considéré comme pénible.

Pour autant, lorsqu'une femme s'engage dans cette profession, c'est avec au moins autant de passion et de professionnalisme que les hommes, avec la grande satisfaction de pouvoir gérer son emploi du temps en fonction de la vie personnelle et familiale.

Cette profession peut aussi présenter des situations à risques pour la sécurité des chauffeurs. Certains opérateurs réfléchissent à simplifier l'accès à la profession pour les candidates par parrainage. Ils songent aussi à un système de *mentoring* pour les accompagner au quotidien. G7 s'est engagé, en 2023, à féminiser sa communauté de chauffeurs en augmentant de 10 % (3 fois plus qu'aujourd'hui) la part de conductrices d'ici à 2030.

Sources :

- 100%NEWS. « [Femme taxi, l'égalité progresse](#) », article publié le 01/03/2023.
- LA TRIBUNE. « [Taxis, poids lourds, transports collectifs : ces métiers où les femmes sont sous-représentées](#) », article publié le 08/03/2023.
- FRANCE BLEU PARIS. « [L'entreprise G7 veut féminiser ses taxis pour atteindre 10 % en 2030](#) », émission diffusée le 05/04/2023.

La mobilité du futur

- Le **taxi autonome** est un véhicule dont les caractéristiques sont définies par les articles **3151-1** du Code des transports et **R311-1** du Code de la route. Il est équipé d'un système de conduite automatisé pouvant circuler sans intervention d'un conducteur sur la voie publique. Cette innovation majeure du transport routier pourrait impacter le marché du taxi, car les taxis autonomes offrent une expérience de transport efficace et rapide, et contribuent à réduire les coûts de transport pour les entreprises, en éliminant le besoin de salariés. Reste à évaluer le retour d'expérience des clients sur une prestation de transport privée de toute relation humaine.
- Les **taxis volants** ont en commun le fait d'être 100 % électriques et de décoller et atterrir à la verticale (VTOL, *Vertical and Take Off Landing*). Le nombre de passagers, la présence ou non d'un pilote, l'autonomie, la vitesse et les trajets de ces « taxis drones » relèvent ensuite des différents modèles développés par les constructeurs. Le taxi volant parisien a réalisé ses premiers essais à Pontoise fin 2022. Pour l'instant très onéreux (entre 100 et 200 euros la course !), peu autonome (30 minutes), le taxi volant ne constitue pas encore une sérieuse concurrence au taxi terrestre.

ÉLÉMENTS DE L'ÉTUDE DE MARCHÉ

Sources :

- CHALLENGES. « **Au Bourget, les taxis volants commencent à décoller, les commandes aussi** », article publié le 20/06/2023.
- FRANCE CULTURE. « **À San Francisco, les taxis autonomes dérapent** », reportage diffusé 31/08/2023.
- LE PARISIEN. « **Taxis volants à Paris : la Ville opposée à ce "gadget inutile, polluant et réservé aux ultra-privilegiés"** », article publié le 14/11/2023.

Clientèle

En milieu urbain, les clients particuliers représentent plus 70 % du chiffre d'affaires des taxis. Ce sont les clients des gares et des aéroports qui captent le plus les services des taxis : touristes et particuliers en déplacement. Les professionnels en déplacement représentent 30 % des courses en ville. Traditionnellement, les VTC captent davantage la clientèle de loisir et de nuit.

En zones rurales, les clients particuliers représentent 95 % du chiffre d'affaires des taxis. Il s'agit en majorité des malades assis, pris en charge par la Sécurité sociale. Viennent ensuite les touristes et les clients d'autres types de transport de particuliers (scolaires, transports à la demande...). Les déplacements professionnels sont plus marginaux en zone rurale (5 %).

Le pouvoir d'achat des particuliers

Le pouvoir d'achat est un facteur déterminant dans le choix du taxi par les particuliers. Si les dépenses des particuliers en taxi ont progressé de 9 % en 2022, elles peuvent baisser dans un contexte d'inflation et d'augmentation du prix de la course. Dans ce cas, les clients particuliers préfèrent des modes de transport plus économiques (bus, navettes, trains...) ou partagés.

Source : TAXYMATCH. « **Les transports : un domaine très impacté par l'inflation** », article publié le 22/02/2023.

Les dépenses de transports de malades

En 2022, 44 % de la dépense nationale de transports sanitaires a été attribué aux taxis qui partagent ce marché avec les véhicules sanitaires légers (VSL) et les ambulances. Ce chiffre peut atteindre 90 % dans les zones rurales, selon un rapport de la Mission d'évaluation et de contrôle de la loi de financement de la Sécurité sociale (Mecss).

L'évolution du transport de malades a donc un impact direct sur l'activité des chauffeurs de taxi. Cependant, dans un souci d'économie, la Cnam tente de durcir les conditions d'accès au statut de taxi conventionné face à cette part qu'elle juge trop importante et trop onéreuse.

Source : DIRECTION DE LA RECHERCHE, DES ÉTUDES, DE L'ÉVALUATION ET DES STATISTIQUES. « **Les dépenses de santé en 2022** », étude publiée en septembre 2023.

Pour en savoir plus :

- ➔ 100%NEWS. « **Taxis toujours pugnaces malgré la morosité économique !** », article publié le 01/10/2023.
- ➔ INFOS NANTES. « **Quelle est la différence entre taxi et VSL ?** », article publié le 16/12/2023.

ÉLÉMENTS DE L'ÉTUDE DE MARCHÉ

La présence des touristes

Les touristes sont des clients incontournables du fait de leur nombre : entre 2021 et 2022, leur venue en France a connu une hausse exceptionnelle (+ 50 %). Ils sont plus de 79 millions à avoir visités la France en 2022 alors qu'ils n'étaient que 48 millions en 2021.

La clientèle touristique pose des enjeux d'image : le chauffeur de taxi est souvent le premier contact du pays pour les touristes. Un accueil particulièrement soigné, professionnel et honnête contribue à une bonne perception du pays !

Source : CAMPUS FRANCE. « [Tourisme en France : un résultat exceptionnel en 2022](#) », rubrique en ligne, février 2022.

Pour en savoir plus :

→ LE PARISIEN. « [1 540 euros la course au lieu de 15,40 euros : comment un taxi parisien a escroqué 71 touristes](#) », article publié le 04/04/2023.

La demande professionnelle

Les clients professionnels représentent environ un tiers de la clientèle des taxis en zone urbaine. Sur ce segment, les taxis font face à la concurrence des motos-taxis pour plus de rapidité de déplacement et celle des VTC (voir la rubrique « [Concurrence](#) » en partie 3). Étroitement liée aux dépenses de déplacement des entreprises et plus globalement à l'activité économique, la demande des clients professionnels peut toutefois être captée et conquise par les taxis (voir la rubrique « [Conseils pour se constituer une clientèle](#) » en partie 3).

Source : OBSERVATOIRE NATIONAL DES TRANSPORTS PUBLICS PARTICULIERS DE PERSONNES. « [Les taxis et VTC en 2021](#) », rapport publié le 07/07/2023.

Pour en savoir plus :

→ XERFI. « Les services de taxi et de VTC », étude publiée en janvier 2024.

Les moyens de la mise en relation

La maraude physique et les bornes en station

Détenant le monopole de la maraude physique – qui consiste à prendre des clients « à la volée » –, les taxis sont facilement repérables avec leur signalétique lumineuse installée sur le toit du véhicule. Ils peuvent aussi stationner sur les emplacements taxis qui leur sont réservés, les bornes. Ces dernières sont des terminaux téléphoniques que le client appelle. C'est le premier conducteur en tête de file et en service qui répond. En l'appelant, l'utilisateur est automatiquement redirigé vers la borne de taxi la plus proche de l'endroit d'où il émet l'appel.

Source : TRANZACTU. « [Comment appeler un taxi à Paris ?](#) », article en ligne.

Les centrales de réservation

Les taxis ont tendance à se regrouper au sein de centrales-radio permettant de distribuer les appels (G7 par exemple) ou au sein de groupements coopératifs de chauffeurs sociétaires coopérateurs (comme Gescop). Les centrales représentent près d'un quart du chiffre d'affaires du secteur du taxi (23,5 %).

Source : TAXIS-PARIS. « [Centrales de réservation de taxi à Paris](#) », rubrique en ligne.

ÉLÉMENTS DE L'ÉTUDE DE MARCHÉ

Les plateformes d'intermédiation et applications mobiles

Développées pour les VTC, les plateformes d'intermédiation sont des initiatives privées installées sur le marché français depuis 2012. Leur rôle est de faciliter la mise en relation avec les clients en temps réel via les applications mobiles des opérateurs.

Pour faire face à cette concurrence, les taxis bénéficient du même modèle avec le registre public obligatoire, Le.taxi : ce dernier recense les 60 000 taxis de l'Hexagone et les rend visibles sur les applications partenaires (voir la rubrique « **Évolution du secteur** » dans cette partie).

Source : LE TAXI. « **60 000 taxis à portée de main** », rubrique en ligne.

PRINCIPALES PLATEFORMES ET APPLICATIONS MOBILES DE MISE EN RELATION

REGISTRE QUI FÉDÈRE DES APPLICATIONS DE TIERS ET DES CENTRALES-RADIO	<ul style="list-style-type: none">• Le.taxi.fr et ses partenaires
PRINCIPALES CENTRALES OU PLATEFORMES D'INTERMÉDIATION PROPRIÉTAIRES	<ul style="list-style-type: none">• G7• Taxis bleus• Alpha Taxis (Gescop)

Source : Bpifrance Création.

Conseils pour se constituer une clientèle

Prospecter

Pour avoir une visibilité sur les services de transports existants et sur les besoins à combler sur les différents territoires, il faut se renseigner sur :

- les zones géographiques où la demande de taxis est plus élevée (grandes villes, villes touristiques, villes accueillant des festivals, salons, rassemblements sportifs...) ;
- les statistiques sur les déplacements urbains et les habitudes de transport de la zone visée ;
- le profil des utilisateurs de taxi sur la zone (touristes, voyageurs d'affaires, scolaires, personnes âgées, personnes malades...) ;
- l'offre de transport existante : transports en commun, VTC...

Cette prospection s'effectue auprès des institutions locales, des entreprises, des compagnies d'assurance, des instituts d'études... (voir l'encadré).

Il peut être intéressant de se renseigner sur les appels d'offres publics d'un territoire relatifs à des prestations particulières de transports (circuits scolaires, transports de personnes malades, transports pour une institution publique...). Ces appels d'offres sont publiés au Bulletin officiel des annonces de marchés publics (BOAMP).

Sources :

- 100%NEWS. « **Taxi et commande publique : comment remporter un marché public ?** », article publié le 01/11/2022.
- BOAMP.FR « **Rechercher un marché public** », formulaire en ligne.

ÉLÉMENTS DE L'ÉTUDE DE MARCHÉ

SOURCES D'INFORMATION POUR UNE ÉTUDE DE MARCHÉ LOCALE OU RÉGIONALE

- La mairie, les organismes consulaires (Chambre de commerce et d'industrie – CCI – et Chambre de métiers et de l'artisanat – CMA), les **données de l'Insee** (ex-Odil) et les sociétés de géomarketing apportent des informations sur la population.
- Le service Veille Artisanat des chambres de métiers et de l'artisanat (CMA France) met à disposition une **veille d'actualité** sur les métiers de l'artisanat. Un filtre par région permet d'affiner sa recherche. Un service d'**alertes hebdomadaires**, récapitulatif des nouveautés publiées, est disponible.
- Le site de la **Direction générale des finances publiques** (DGFiP) du ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique permet d'accéder aux seuils d'imposition par commune.
- La consommation des ménages est analysée par l'Insee grâce aux **indices de disparité des dépenses de consommation** (IDC).
- Les antennes départementales des fédérations professionnelles (voir la rubrique « **Contacts et sources d'information** » en partie 7) et la Fédération des centres de gestion agréés (FCGA) qui présente aussi **ses ratios par région**.
- La base de données publiques en *open data*.
- Pour les créateurs franciliens ou de passage à Paris, le **pôle Prisme de la Bibliothèque nationale de France** (BNF) permet l'accès – physique uniquement – à des études de marché couvrant l'ensemble des secteurs de l'industrie, du commerce, des services et de l'artisanat en France et dans de nombreux pays étrangers, voire au niveau mondial.

Privilegier l'excellence du service

Un véhicule soigné, en bon état et confortable constitue la base de l'offre d'un taxi. Des équipements supplémentaires peuvent faire toute la différence : wifi gratuit, prise pour *smartphone*, tablette et ordinateur à disposition, présence de siège bébé, boîte de mouchoirs, bouteille d'eau offerte.

Ensuite, il va de soi qu'une conduite douce, responsable et sécurisante est très appréciable, voire de plus en plus recherchée par des clients sensibles à l'impact carbone de leurs déplacements.

Soigner la relation client

Ce métier exige des qualités humaines indéniables. Les maîtres-mots de l'activité, sont le sens de l'accueil, la courtoisie et la tolérance.

Cependant, un conducteur peut refuser de prendre en charge un client « lorsque l'hygiène ou la sécurité ne pourraient être assurées durant la course en raison des personnes, objets ou animaux à transporter, hors chiens guides d'aveugle ou d'assistance ou en phase d'apprentissage pour le devenir ou des conditions dans lesquelles, à la demande du client, la course devrait être réalisée ».

Enfin, il faut savoir être chaleureux sans être familier et être en mesure de ressentir si le passager souhaite bavarder ou au contraire garder le silence pendant la course.

Source : LÉGIFRANCE. « **Code des transports : article R3121-23** », rubrique en ligne.

Charte de qualité, un atout pour le taxi

Pour un taxi indépendant, avoir une charte qualité accessible au client qui lui garantit un niveau de prestation et le respect de certains principes, est un atout important de différenciation. Cette charte permet d'instaurer une relation de confiance et contribue à la satisfaction et à la fidélisation des clients. Les chambres de métier et de l'artisanat (CMA) certifient cette démarche qualité et délivrent des labels.

Source : CHAMBRE DE MÉTIERS ET DE L'ARTISANAT. « **Obtenir le label charte qualité** », rubrique en ligne.

Concurrence

Du fait des multiples acteurs présents sur le marché du T3P, des exigences environnementales qui pèsent sur le secteur, des innovations numériques qui créent de nouveaux usages et de nouvelles pratiques, la concurrence s'intensifie pour les taxis. Ils font face à une concurrence directe composée des plateformes VTC, des taxis-motos, des taxis-vélos... et à une concurrence plus élargie composée d'autres types de transports, dont les transports en commun.

Les VTC

Les VTC sont les concurrents les plus directs des taxis. Il existe 47 000 chauffeurs VTC actifs sur les plateformes. Les VTC sont comptabilisés dans un registre des voitures de transport avec chauffeur, le REVTC.

Leur activité est soumise à des restrictions :

- Ils ne peuvent pas stationner sur la voie publique et ne peuvent pas circuler sur les voies de bus, ni sur les voies réservées aux taxis conduisant aux aéroports.
- Ils doivent prendre les clients sur réservation et non par racolage.
- Entre deux courses, ils doivent retourner au siège de la société ou dans un *parking* privé avant une nouvelle prise en charge.
- Le prix total de la course doit être indiqué dès la commande.

Leur implantation est surtout visible dans les grandes agglomérations, notamment en Île-de-France qui regroupe 80 % d'entre eux. Ils ne sont quasiment pas présents dans les zones rurales.

L'offre de VTC se positionne plutôt sur le haut de gamme.

Les chauffeurs, en tant qu'indépendants, sont rétribués par les clients et reversent une commission aux donneurs d'ordre ou aux plateformes de réservation.

Des réajustements réglementaires ont permis de rééquilibrer les rapports de force entre taxis et VTC avec la loi **2014-1104** du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, dite « loi Thévenoud » et la loi **2016-1920** du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes, dite « loi Grandguillaume » (voir la rubrique « **Contexte général** » en partie 6). Bien que la concurrence soit désormais plus apaisée, le conflit perdure sur le plan judiciaire.

Source : OBSERVATOIRE NATIONAL DES TRANSPORTS PUBLICS PARTICULIERS DE PERSONNES. « **Les chauffeurs de VTC en 2022 : premiers résultats** », étude publiée le 28/11/2023.

Pour en savoir plus :

- ➔ LE FIGARO. « **Les taxis ne lâchent pas la pression en justice sur Uber** », article publié le 12/10/2023.
- ➔ LE PARISIEN. « **JO Paris 2024 : les VTC se plaignent d'être exclus des voies olympiques** », article publié le 20/10/2023.
- ➔ LES ÉCHOS. « **Les JO de Paris 2024 rallument déjà la mèche entre taxis et VTC** », article publié le 31/01/2024.

ÉLÉMENTS DE L'ÉTUDE DE MARCHÉ

LE MARCHÉ DES CAPACITAIRES LOTI, UNE CONCURRENCE RÉGULÉE PAR LA LOI

Les capacitaires Loti sont des véhicules de transport routier collectif de personnes institués par la loi **82-1153** du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs. Ce statut, destiné au transport collectif de 2 à 9 personnes, était prévu, notamment, pour suppléer les transports publics dans les zones mal desservies comme les espaces ruraux. Certains chauffeurs ont détourné le statut de ces véhicules pour effectuer des transports particuliers de personnes, créant une concurrence directe avec les taxis et les VTC.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi « Grandguillaume » au 1^{er} janvier 2018, les véhicules Loti ne peuvent plus effectuer de courses dans un véhicule de moins de 10 places (place du conducteur comprise), et dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Les conducteurs Loti faisant office de chauffeurs de particuliers ont été dans l'obligation d'entamer des démarches de conversion en VTC.

Sources :

- ÉCONOMIE GOUV. « **Taxis, VTC, LOTI, motos-pro : ce qu'il faut savoir** », article publié le 19/01/2023.
- MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES. « **VTC : le Gouvernement confirme l'application de la loi Grandguillaume au 1^{er} janvier 2018 et accompagnera les chauffeurs concernés** », article publié le 16/11/2017.

Des initiatives récentes de rapprochement entre taxis et VTC

Il est désormais possible de réserver un taxi sur les applications des plateformes de VTC Uber, FreeNow et Bolt. Cette stratégie permet aux plateformes de VTC d'attirer de nouveaux utilisateurs tandis que les chauffeurs de taxis accèdent à une base de clients potentiels plus importante. Sur FreeNow, environ 600 chauffeurs de taxis indépendants utilisaient la plateforme en juin 2022.

Dans la Sarthe, neuf chauffeurs indépendants de taxi et de VTC se sont réunis autour d'une application commune, « Les chauffeurs sarthois », pour satisfaire le plus possible de clients en se partageant les zones géographiques de la région.

Sources :

- ACTU LE MANS. « **Chauffeurs de taxis et VTC au Mans, ils lancent une appli de réservation commune** », article publié le 08/01/2023.
- LE MONDE. « **Uber se met au taxi et relance la guerre parisienne** », article publié le 30/01/2023.

Les motos-taxis

Le transport en moto-taxi – sur deux ou trois roues – a l'avantage de faciliter les déplacements dans des zones embouteillées. De ce fait, il constitue une concurrence frontale pour les taxis.

Ce moyen de transport est soumis aux mêmes exigences réglementaires et professionnelles que celles des VTC. Les deux et trois-roues ne sont pas autorisés à patienter sur la voie publique pour attendre les clients, ni à prendre des clients « à la volée ».

Source : MONTRANSPORT.COM. « **Les services de moto avec chauffeur** », rubrique en ligne.

Les vélos-taxis

Répondant à un besoin de mobilité fluide (à l'image des motos-taxis), le vélo-taxi présente des avantages : plus respectueux de l'environnement, plus économique à l'achat et à l'usage, plus facile à manœuvrer dans les conditions de circulation urbaines denses.

ÉLÉMENTS DE L'ÉTUDE DE MARCHÉ

Souvent composé de vélos-cargos (sorte de grands vélos porteurs) ergonomiques et confortables, ce service pourrait connaître un grand développement dans le domaine du T3P dans les prochaines années, notamment en milieu urbain où les pistes cyclables se multiplient.

Sources :

- LE PARISIEN. « **Bimboum, Turtle... les vélos-taxis, bientôt une vraie alternative aux VTC dans le Grand Paris ?** », article publié le 21/01/2023.
- SORTIR À PARIS. « **Le vélo-taxi, le nouveau mode de transport alternatif pour Parisiens et touristes** », article publié le 19/10/2023.

Autres modes de transport

Le secteur du transport de voyageurs par taxis est confronté à la concurrence d'autres modes de transport urbains, notamment les **transports en commun** : bus, métros, tramways, navettes... qui répondent à des critères économiques et écologiques évidents. Toutefois, leur développement n'est pas suffisant dans de nombreux territoires, et leur fiabilité relative ainsi que le temps pris dans certaines agglomérations pour parcourir un trajet décourageant beaucoup d'usagers.

Sur le segment du transport des malades, le choix se pose entre taxis conventionnés et **véhicules sanitaires légers** (VSL), les ambulances intervenant dans les cas très spécifiques de déplacement de malades allongés.

D'autres modes de transport plus économes, et parfois plus respectueux de l'environnement, ont fait leur apparition : la location de voitures entre particuliers ou le covoiturage urbain, les vélos en libre-service ou les trottinettes électriques... À Paris, du fait de son caractère dangereux, la trottinette électrique en libre-service est toutefois interdite depuis le 1^{er} septembre 2023.

Sources :

- 20 MINUTES. « **Paris : que vont devenir les trottinettes électriques ?** », article publié le 03/09/2023.
- 20 MINUTES. « **Les Parisiens ont le plus gros temps de trajet, les Niçois et les Nantais les plus courts** », article publié le 10/01/2023.
- LE MONDE. « **Le développement des transports en commun apparaît comme une priorité absolue** », article publié le 15/06/2021.
- OFFICIEL DU TAXI. « **Quelle différence entre un VSL et un taxi conventionné ?** », article publié le 16/07/2022.
- STATISTA. « **L'utilisation des transports en commun en France – Faits et chiffres** », article publié le 13/12/2023.

4.

MOYENS POUR DÉMARRER L'ACTIVITÉ

MOYENS POUR DÉMARRER L'ACTIVITÉ

Ressources humaines

Le chauffeur de taxi est dans 9 cas sur 10 un artisan-taxi qui exerce principalement en milieu urbain. Ses conditions de travail sont difficiles : 11 heures de travail quotidien pour 11 courses en moyenne ; beaucoup de temps d'attente ; une certaine solitude et l'inquiétude du chiffre d'affaires. L'artisan chauffeur de taxi a un crédit de voiture à payer et parfois une licence payante pour laquelle il doit rembourser une dette.

Il existe donc peu d'employeurs dans cette profession composée majoritairement de travailleurs indépendants non salariés. En 2020, sur 65 428 entreprises de taxis, seulement 172 employaient au moins 10 salariés.

Source : INSEE. « [Fiche sectorielle 2020 – Transports particuliers de voyageurs par taxis](#) », mise en ligne le 03/03/2023.

Formation initiale

Il n'existe pas de formation initiale obligatoire pour devenir chauffeur de taxi, mais plusieurs conditions préalables fixées par la loi, applicables également aux conducteurs de VTC. Il faut :

- avoir réussi les épreuves du certificat de capacité professionnelle de conducteur de taxi (CCPCT) ;
- être titulaire du permis B et ne plus être en période probatoire ;
- avoir obtenu l'attestation de « prévention et secours civiques de niveau 1 » (PSC1) ;
- avoir un casier judiciaire vierge.

Source : LÉGIFRANCE. « [Code des transports : article R3120-7](#) », texte en ligne.

Ce sont les chambres des métiers et de l'artisanat (CMA) qui organisent les épreuves du CCPCT. Ces dernières comportent une étape théorique et une autre pratique. En 2021, 81 % des candidats ont réussi l'épreuve théorique et 79 % l'examen pratique. Au total, 8 502 candidats taxis ont été admis.

L'examen se déroule en deux étapes :

- Une épreuve d'admissibilité portant sur la réglementation du transport public particulier de personnes (T3P), la gestion, la sécurité routière, les langues (le français et l'anglais), la connaissance du territoire, la réglementation locale et nationale de l'activité de taxi et la gestion de l'activité.
- Une épreuve d'admission comprenant une phase de conduite en circulation d'une durée minimale de vingt minutes portant sur la préparation et la réalisation d'un parcours, la sécurité et la souplesse de conduite, le respect du Code de la route, la qualité de la prise en charge et de la relation client, ainsi que la capacité à apporter des informations à caractère touristique, la facturation et l'utilisation des équipements spéciaux.

Il est possible de se préparer à l'examen du CCPCT en deux ou trois mois avec un organisme de formation agréé. Ces organismes sont contrôlés et certifiés par les préfetures. Leur liste est disponible sur le site Internet des préfetures de police.

Bon à savoir : le CCPCT seul ne suffit pas pour exercer. Il faut ensuite effectuer une demande de carte professionnelle puis effectuer les démarches pour obtenir sa licence d'exploitation (ou autorisation de stationnement).

MOYENS POUR DÉMARRER L'ACTIVITÉ

Sources :

- CHAMBRES DE MÉTIERS ET DE L'ARTISANAT. « [Examens taxi, VTC, VMDTR](#) », rubrique en ligne. Elle donne des informations pratiques, les annales des derniers examens et des statistiques de réussite.
- LE PARISIEN. « [Embouteillage aux sessions d'examens de chauffeur de VTC en Haute-Garonne](#) », article publié le 08/10/2023.
- OBSERVATOIRE NATIONAL DES TRANSPORTS PUBLICS PARTICULIERS DE PERSONNES. « [Les taxis et VTC en 2021](#) », rapport publié en juillet 2023.
- LÉGIFRANCE. « [Code de l'artisanat : article R332-10](#) », texte en ligne.
- SERVICE-PUBLIC.FR. « [Devenir chauffeur de taxi](#) », fiche pratique mise à jour le 01/01/2023.

Pour en savoir plus :

- ➔ CIDJ. « [Conducteur – Conductrice de taxi](#) », fiche métier mise en ligne le 01/03/2022.
- ➔ ONISEP. « [Chauffeur/chauffeuse de taxi](#) », fiche métier en ligne.
- ➔ ORIANE.INFO. « [Chauffeur de taxi](#) », fiche métier en ligne.

Formation continue obligatoire

Tous les cinq ans, le chauffeur de taxi a l'obligation d'effectuer une formation de deux jours (14 heures) pour renouveler sa carte professionnelle. Sa demande doit être formulée à la préfecture trois mois avant l'expiration du délai des cinq ans.

Le stage de formation continue se déroule au sein d'un organisme de formation agréé par les préfectures. Il comprend une mise à jour des connaissances considérées comme essentielles pour la pratique de l'activité de conducteur. Il porte sur :

- les évolutions législatives et réglementaires, nationales et locales, applicables aux taxis ;
- la sécurité routière, les évolutions législatives et réglementaires relatives aux autres activités de transport de personnes, notamment celles de transports assis professionnalisés, les services réguliers et à la demande, ou de transport de personnes à mobilité réduite ;
- l'accueil, la commercialisation et la gestion des conflits.

Source : LÉGIFRANCE. « [Code des Transports : article R 3120-8-2](#) », texte en ligne.

Statut des chauffeurs

Les chauffeurs de taxi sont majoritairement à leur compte, ils sont par conséquent des travailleurs indépendants. Trois types de situation se présentent :

- L'artisan-taxi :
 - > Il est propriétaire de son véhicule et de sa licence.
 - > Il achète son véhicule et les frais sont à sa charge.
 - > Il obtient une autorisation de stationner auprès de la préfecture ou auprès d'un confrère.
- Le locataire-gérant :
 - > Il est locataire du véhicule tout équipé qui est détenu par une compagnie de taxis (en location-gérance).
 - > Il verse une redevance hebdomadaire ou mensuelle au loueur.
 - > Les frais d'entretien du véhicule sont à la charge du locataire.
- Le sociétaire/coopérateur :
 - > Il n'est pas propriétaire de son véhicule.
 - > Il détient des parts dans une société qui lui fournit en retour l'autorisation de stationner.
 - > La carte grise est au nom de la société.
 - > L'entretien du véhicule est à sa charge.

MOYENS POUR DÉMARRER L'ACTIVITÉ

Sources :

- 100%NEWS. « [Artisan, locataire-gérant, coopérateur ou salarié ?](#) », article publié le 15/03/2023.
- 100%NEWS. « [Pièges et astuces pour taxis débutants](#) », article publié le 15/03/2022.
- SERVICE-PUBLIC.FR. « [Devenir chauffeur de taxi](#) », fiche pratique mise à jour le 01/01/2023. Voir le point 3 sur le choix du statut.

Équipement

Choix du véhicule

Qu'il soit neuf ou d'occasion, le véhicule doit répondre à plusieurs critères de qualité et de sécurité. Il doit être relativement récent, la limite d'âge étant fixée par les préfetures et variables selon les départements. Par exemple, la Préfecture de police de Paris a fixé à huit ans et six mois l'âge des véhicules de taxi jusqu'au 1^{er} octobre 2024.

Un contrôle technique est obligatoire avant sa première mise en service, sauf s'il est neuf. Il est ensuite annuel. Du fait des politiques incitatives pour l'acquisition de véhicules dits « propres » (voir la rubrique « [Financements – Aides spécifiques](#) » en partie 5) et la création des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m) en ville, le choix de la motorisation porte notamment sur les véhicules hybrides, hydrogène ou électriques dans les grandes agglomérations. Ces véhicules représentent 53 % de la flotte de taxis en Île-de-France. Les taxis ruraux, qui roulent majoritairement avec des moteurs thermiques, devraient pouvoir développer l'électrique avec l'expansion des bornes de recharge et l'augmentation de l'autonomie des véhicules.

Sources :

- OBSERVATOIRE NATIONAL DES TRANSPORTS PUBLICS PARTICULIERS DE PERSONNES. « [Les taxis et VTC en 2021](#) », rapport publié en juillet 2023.
- PRÉFECTURE DE POLICE. « [Arrêté préfectoral n° 2022-01354 du 18 novembre 2022 portant modification de l'arrêté interpréfectoral du 31 juillet 2001 modifié relatif aux exploitants et aux conducteurs de taxis dans la zone parisienne](#) », mis en ligne le 22/11/2022.

Pour en savoir plus :

- ➔ 100%NEWS. « [Quel véhicule choisir ?](#) », numéro spécial publié le 01/07/2023.
- ➔ MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES. « [Zones à faibles émissions \(ZFE\)](#) », article publié le 17/11/2023.
- ➔ MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES. « [Développer l'automobile propre et les voitures électriques](#) », article publié le 22/08/23.
- ➔ MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES. « [Certificats de qualité de l'air : Crit'Air](#) », article publié le 09/02/23.

Équipements du véhicule

L'article **R 3121-1** de la circulaire interministérielle relative au transport public de personnes, détaille les équipements obligatoires dans un taxi. Les voici :

- un compteur horokilométrique homologué, également appelé taximètre, qui mesure le montant de la course en fonction de la distance parcourue ;
- un horodateur homologué, si le taximètre ne dispose pas de cette fonction ;
- un dispositif lumineux extérieur connecté au taximètre et portant la mention « Taxi » devenant vert ou rouge selon la disponibilité ou non du conducteur ;

MOYENS POUR DÉMARRER L'ACTIVITÉ

- une plaque indiquant le numéro de l'autorisation de stationnement (ADS) et la commune de rattachement, fixée sur l'aile avant droit du véhicule et bien visible ;
- une petite imprimante connectée au taximètre pour éditer les reçus des courses ;
- un terminal de paiement électronique (TPE) permettant les paiements sécurisés ; le TPE étant généralement connecté en wi-fi ou disposant d'une batterie 4G.

En vertu de l'obligation d'informer les clients des émissions de gaz à effet de serre (GES) de leur prestation (article [L 1431-3](#) du Code des transports), les chauffeurs doivent s'équiper d'un compteur de dioxyde de carbone. L'équipement total du véhicule est à la charge du conducteur. Les témoignages de conducteurs indiquent que l'investissement représente une somme globale d'environ 3 000 euros pour l'acquisition de l'équipement complet neuf, trois fois moins s'il est acheté d'occasion.

À l'équipement obligatoire, il faut ajouter un équipement embarqué recommandé :

- un *smartphone* ;
- un ordinateur avec système GPS (la plupart des véhicules en sont équipés) ;
- un boîtier wifi ;
- une trousse de secours : couverture de survie, compresses, sac à vomi, sucre... Cet équipement est obligatoire pour les taxis conventionnés.

Autres dépenses à l'installation

Parmi les dépenses complémentaires à réaliser au démarrage, il ne faut pas négliger le **matériel informatique** pour les opérations de gestion courante, de maintenance d'un éventuel site Internet, de gestion de son compte personnel sur les plateformes d'intermédiation (adhésion, commission), *etc.* L'achat éventuel d'un **logiciel de gestion de transport** à la demande (comme les logiciels spécialisés pour une clientèle en situation de handicap) afin d'optimiser la gestion des réservations et leur exploitation est aussi à considérer.

Pour en savoir plus :

- ➔ CAREE. « [Équipement Taxi : tout ce qu'il faut avoir dans son véhicule](#) », article publié le 21/05/2020.

Pour démarrer son activité, le futur chauffeur de taxi a besoin :

- d'un véhicule comprenant entre 5 et 9 places (siège du conducteur compris). Les spécificités de ce véhicule :
 - > il coûte entre 30 000 et 50 000 euros, payé comptant ou à crédit, loué, ou utilisé dans le cadre d'un *leasing* (voir la rubrique « [Financements – Aides spécifiques](#) » en partie 5). Un véhicule électrique neuf coûte 10 000 euros de plus ;
 - > il est amorti sur trois ans ou plus. Cinq ans pour un véhicule neuf ;
 - > sa durée d'utilisation varie de un à dix ans ;
 - > son kilométrage annuel est de 75 000 kilomètres en moyenne. Il est de 50 000 kilomètres en ville et de 100 000 kilomètres en campagne.
- de carburant qui peut être du Diesel, du SP95-E10 ou du SP98. De plus en plus de taxis sont électriques ou à hydrogène. La dépense en carburant d'une voiture thermique est quatre fois plus importante que celle d'un véhicule électrique (12 euros/100 km contre 3 euros/100 km).



MOYENS POUR DÉMARRER L'ACTIVITÉ

- d'équipements obligatoires (environ 3 000 euros de budget mais seulement 800 euros d'occasion) :
 - > un taximètre ;
 - > un dispositif extérieur lumineux ;
 - > une plaque scellée ADS ;
 - > un horodateur ;
 - > un terminal de paiement électronique (TPE) ;
 - > un poste radio.
- d'assurances (il faut compter aux alentours de 350 euros par mois) :
 - > assurance responsabilité civile et professionnelle (RC pro) pour les dégâts matériels causés au véhicule et les dommages aux personnes transportées ;
 - > assurance auto professionnelle ;
 - > garantie (optionnelle) de perte d'exploitation en cas de sinistre du véhicule empêchant, au moins temporairement, la poursuite d'activité.

ÉLÉMENTS FINANCIERS

5.

ÉLÉMENTS FINANCIERS

Tarifs réglementés

Les tarifs des taxis sont réglementés par l'État, fixés chaque année par le ministre chargé de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique. Des arrêtés préfectoraux fixent, dans chaque département, les différentes composantes du prix de la course en tenant compte de l'augmentation retenue annuellement par l'État.

Le prix de la course comprend :

- la prise en charge, montant forfaitaire applicable dès le début de la course ;
- un tarif kilométrique : chaque kilomètre parcouru par le taxi sera facturé à ce montant, sauf lorsque le taxi est à l'arrêt ou à faible vitesse. Ce tarif fait l'objet de majorations propres à chaque département (course de nuit, éloignement du taxi de sa zone de maraude, routes enneigées, heures de pointe...) ;
- un tarif horaire (horo-arrêt) : chaque minute passée par le taxi à l'arrêt ou à faible vitesse sera facturée à ce montant ;
- les suppléments : supplément bagages, supplément passager, supplément réservation pour Paris, Lyon, Nice, Cannes, Antibes et Toulouse.

Conformément à la réglementation, le taximètre n'affiche jamais un montant inférieur à 7,30 euros, somme qu'un taxi peut toujours demander au passager, même si le trajet est très court. Il peut consentir une réduction sur ce montant.

La prise en charge, le tarif kilométrique et le tarif horaire varient d'un département à l'autre, comme le montre le tableau ci-dessous.

EXEMPLES DE TARIFS POUR LES TAXIS SELON LES DÉPARTEMENTS, 2024

EN EUROS	PRISE EN CHARGE	TARIF KM A	TARIF KM B	TARIF HEURE/JOUR
Creuse	1,82	1,12	1,68	27,34
Landes	2,40	1,08	1,62	25,44
Paris	2,60	1,14	1,53	36,02

Note de lecture : les tarifs « km A » et « km B » dépendent du lieu (Paris, province), des horaires et du jour de la semaine. Il existe aussi des tarifs C et D. Les tarifs heure par jour diffèrent selon les lieux d'activité.

Source : Taxis de France.

Sources :

- FNAT. « [Les tarifs](#) », rubrique en ligne.
- TAXIS DE FRANCE. « [Les tarifs 2024 des taxis par département](#) », rubrique en ligne.

Pour en savoir plus :

- ➔ SERVICE-PUBLIC.FR. « [Taxis : les tarifs applicables à partir du 1er février 2024](#) », rubrique publiée le 01/02/2024.

Chiffre d'affaires – Facturation

En 2020, le chiffre d'affaires moyen des entreprises individuelles de taxi était d'environ 60 000 euros par an. Sur ce chiffre, le résultat net, estimé à 21 200 euros, est affecté à deux objectifs :

- rembourser l'emprunt contracté pour l'acquisition du véhicule et de l'ADS ;
- rémunérer le chauffeur.

Pour une cinquantaine d'heures de travail hebdomadaire en moyenne, les conducteurs de taxi perçoivent donc un revenu parmi les plus faibles des professions non salariées, soit un revenu de 1 370 euros nets par mois en moyenne. Celle-ci augmente dès lors que les crédits arrivent à échéance. À Paris, le chiffre d'affaires mensuel brut tourne autour de 4 500 euros, soit un revenu net de 2 280 euros à 3 000 euros. Le chiffre d'affaires de base peut être augmenté par le travail de nuit plus rémunérateur, les pourboires des clients, ou par la sectorisation de l'activité, comme le transport d'enfants ou de personnes malades, par exemple. Les taxis conventionnés gagnent jusqu'à 2,5 fois le revenu des autres taxis.

Source : KPMG. « Analyse pour la Fédération nationale des taxis », rapport publié le 04/10/2023.

Pour en savoir plus :

- ➔ INDEED. « [Quel est le salaire d'un chauffeur de taxi ?](#) », article publié le 22/02/2023.
- ➔ INSEE. « [Emploi et revenus des indépendants](#) », étude publiée le 28/04/2020.

Charges d'exploitation

Parmi les charges fixes que doit payer un chauffeur de taxi, il y a :

- les frais d'acquisition du véhicule ;
- le carburant et l'entretien du véhicule ;
- l'achat de la licence d'exploitation (ADS) ;
- les annuités d'amortissement du véhicule ;
- les assurances : garantie responsabilité civile, garantie responsabilité civile professionnelle, assurance auto professionnelle... ;
- l'adhésion éventuelle à une société de radio ou à un groupement radio moyennant une redevance mensuelle ;
- les prélèvements sociaux ;
- les taxes.

Pour en savoir plus :

- ➔ LÉGIFRANCE. « [articles L 211-1](#) » et « [L 3120-4](#) » du Code des transports, en ligne.
- ➔ LEGALPLACE. « [Les charges d'exploitation](#) », article mis à jour le 21/12/2023.

ÉLÉMENTS FINANCIERS

Les ratios de gestion

Voici les principaux ratios de l'activité « Transport de voyageurs par taxi » tels que collectés par l'Union nationale des associations agréées (Unasa) auprès des entreprises libérales adhérentes.

RATIOS DES ENTREPRISES INDIVIDUELLES DU SECTEUR, 2019

TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR TAXI	
MONTANT NET DES RECETTES	72 530 €
EN % DES RECETTES NETTES	
ACHATS	nd
CHARGES DE PERSONNEL	7,3
IMPÔTS ET TAXES	3,6
CHARGES EXTERNES	nd
AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS	8,4

nd : non disponible.

Note de lecture : les données indiquées ici sont relatives à l'exercice 2019, année ante-crise sanitaire (les niveaux d'activité pour 2020-2021 peuvent être anormaux, aussi bien à la baisse qu'à la hausse).

Champ : France entière, ensemble des 6 808 entreprises libérales adhérentes la FCGA relevant de l'activité « Transport de voyageurs par taxi ».

Source : FCGA (statistiques 2019).

AUTRES RÉSULTATS POUR LES ENTREPRISES INDIVIDUELLES DU SECTEUR, 2019

TRANSPORT DE VOYAGEURS PAR TAXI	
RÉSULTAT COURANT	21 446 €
EFFECTIF MOYEN (EXPLOITANT INCLUS)	1,2
CHIFFRE D'AFFAIRES PAR PERSONNE	59 311 €

Note de lecture : les données indiquées ici sont relatives à l'exercice 2019, année ante-crise sanitaire (les niveaux d'activité pour 2020-2021 peuvent être anormaux, aussi bien à la baisse qu'à la hausse).

Champ : France entière, ensemble des 6 808 entreprises individuelles adhérentes de la FCGA relevant de l'activité de « Transport de voyageurs par taxi ».

Source : FCGA (statistiques 2019).

Rentabilité

Pour être rentable, la marge nette dégagée d'une activité de chauffeur de taxi doit représenter au moins 24 % du chiffre d'affaires. Pour mesurer la rentabilité de l'activité de chauffeur, et plus généralement la performance de l'entreprise, il faut mettre en place des indicateurs de suivi. En voici quelques exemples :

- nombre de clients inscrits et transportés ;

- nombre de voyageurs et motifs de déplacement ;
- kilomètres parcourus et ratio voyage/km ;
- nombre de retards, taux de refus et d'annulation ;
- coût au kilomètre par voyage et usager.

Source : BPIFRANCE CRÉATION. « [Par où commencer pour faire ses comptes prévisionnels et vérifier la rentabilité du projet ?](#) », rubrique en ligne.

Financements – Aides spécifiques

Prêts bancaires

L'achat de la licence de chauffeur de taxi – entre 30 000 et 300 000 euros selon le lieu d'activité – peut être financé par les banques, qui consentent des prêts sur sept ans, avec un apport de 20 % souhaité. Il faut savoir que les banques préfèrent le financement d'un véhicule neuf en même temps que l'achat de la licence.

Avec le crédit-bail (ou [leasing](#)), le chauffeur de taxi peut louer une voiture puis l'acheter au bout d'un an quand il a prouvé qu'il pouvait commencer à la rembourser. Ce type de crédit est tout à fait adapté pour un véhicule neuf ou de moins de six mois. Le financement est assuré pour une durée maximale de cinq ans.

Pour en savoir plus :

- ➔ 100%NEWS. « [Choisir son financement et son assurance](#) », article publié le 15/03/2022.
- ➔ MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DE LA SOUVERAINETÉ INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE. « [Qu'est-ce que la location ou l'achat d'une voiture en "leasing" ?](#) », article publié le 04/09/2023.

Aides à la formation

La formation pour préparer le certificat d'aptitude (CCPCT) coûte entre 400 à 1 500 euros selon les lieux des centres agréés. Ce coût est à la charge de l'apprenant. Selon son profil – demandeur d'emploi, salarié, indépendant –, le candidat peut aspirer à des aides pour financer son projet : allocation d'aide au retour à l'emploi (ARE), formation professionnelle financée par le compte personnel de formation (CPF), etc.

Sources :

- FRANCE TRAVAIL. « [Financer ma formation](#) », rubrique en ligne.
- MON COMPTE FORMATION. « [Comment financer ma formation ?](#) », rubrique en ligne.

Fiscalité et bonus écologiques de l'État

Dans certains cas, indiqués dans les articles [L 3121-1](#) et [R 3121-1](#) du Code des transports, les chauffeurs de taxi roulant au gazole peuvent bénéficier du remboursement partiel de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE).

Source : DOUANES ET DROITS INDIRECTS. « [Demander le remboursement partiel de la TICPE : exploitant de taxi](#) », rubrique en ligne.

ÉLÉMENTS FINANCIERS

Depuis janvier 2023, les véhicules hybrides rechargeables (PHEV) ne sont plus éligibles au bonus écologique accordé par l'État. Seules les voitures 100 % électriques au *fuel cell* (dotées d'une pile à combustible alimentée en hydrogène) peuvent disposer de cette aide dont le montant varie en fonction du prix de vente acheté ou loué.

Sources :

- MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES. « [Prime à la conversion, bonus écologique : toutes les aides en faveur de l'acquisition de véhicules propres](#) », rubrique mise à jour le 30/01/2023.
- MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE. « [Je change ma voiture](#) », rubrique en ligne.

Une aide exceptionnelle a été mise en place jusqu'au 31 décembre 2024 pour les taxis d'Île-de-France et des agglomérations accueillant des épreuves des Jeux olympiques pour l'achat ou la location longue durée de véhicules neufs, peu polluants et adaptés au transport des personnes à mobilité réduite (PMR). Le site de Bpifrance Création détaille les différentes formes de financement mobilisables en fonction du projet, de la situation personnelle du porteur de projet et de ses besoins. Ces informations se trouvent dans la rubrique « [Comment financer un projet de création d'entreprise ?](#) ».

Les aides à la création ou à la reprise d'entreprise sont décrites dans les rubriques « [Quelles sont les aides pour créer une entreprise ?](#) » et « [Les aides à la création et à la reprise d'entreprise](#) ».

Source : MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION DES TERRITOIRES. « [JOP 2024 : une aide de l'État pour des taxis plus accessibles](#) », article mis à jour le 31/01/2023.

6.

RÈGLES DE LA PROFESSION

RÈGLES DE LA PROFESSION

Contexte général

Vigilance des autorités

L'activité des taxis, très réglementée, fait l'objet d'une grande vigilance de la part des autorités. Il s'agit d'une part, de faire respecter les règles exclusives qui leur sont réservées et d'autre part, de sanctionner toute concurrence déloyale. En 2022, la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) a mené une grande enquête pour contrôler la loyauté des pratiques commerciales sur les sites Internet des opérateurs et sur les informations délivrées au consommateur, notamment sur les prix. Au total, sur 305 opérateurs contrôlés, plus d'un établissement sur trois s'est révélé être en anomalie (35 %).

Pour en savoir plus :

- DGCCRF. « [Taxis et VTC : plus d'un établissement sur trois en anomalie](#) », article publié le 08/08/2023.
- DREETS NOUVELLE AQUITAINE. « [Taxis et VTC : la DGCCRF a mené l'enquête](#) », article publié le 10/08/2023.

Convention collective

Les salariés de la profession de chauffeurs de taxi bénéficient des dispositions de la convention collective des taxis parisiens étendue au niveau national par [arrêté du 30 juin 2023](#). Cette convention précise les conditions de travail des conducteurs salariés : durée de la période d'essai, durée de travail hebdomadaire, indemnités de dépassement des heures travaillées, temps de pause...

Pour en savoir plus :

- LÉGIMÉDIA. « [Définition de la convention collective nationale des Taxis](#) », mise à jour le 10/01/2024.
- Toute convention est disponible au [Journal officiel](#) et consultable sur le site de Légifrance.

Conditions d'installation

Les conditions générales pour être chauffeur de taxi

Les chauffeurs de taxi doivent répondre à des conditions préalables :

- de qualification : permis de conduire, certificat de capacité professionnelle ;
- d'aptitudes physiques : validées par un certificat médical agréé ;
- d'équipement : véhicule de huit places assises tout au plus (outre le siège du conducteur) équipé (voir la rubrique « [Équipement](#) » en partie 4) ;

- d'assurance : obligation de souscrire une assurance responsabilité civile et une assurance automobile professionnelle ;
- d'honorabilité : casier judiciaire vierge.

Obtention de la licence (plaque) ou autorisation de stationnement (ADS)

L'ADS gratuite

La licence ou « plaque », obligatoire est délivrée gratuitement par la mairie ou la préfecture pour Paris, Lyon et Marseille. L'ADS est délivrée en fonction des listes d'attente qui sont établies et tenues par les maires, selon l'ordre chronologique d'enregistrement des demandes. La priorité est accordée aux demandeurs qui justifient de l'exercice de l'activité de conducteur durant une période minimale de deux ans au cours des cinq dernières années. Depuis la loi « Thévenoud », ces ADS sont incessibles et il faut parfois attendre près de dix ans pour en obtenir une.

L'ADS cessible

Pour éviter l'attente d'une ADS délivrée par la mairie, il est possible d'en acheter une auprès d'un taxi titulaire qui souhaite cesser son activité et transférer sa licence. Cela est possible à condition qu'elle ait été délivrée avant le 1^{er} octobre 2014. Le prix est libre et fixé de gré à gré entre le vendeur et le successeur. Le coût d'une licence varie de 30 000 euros à 300 000 euros. Ces écarts illustrent les différences de potentiels des licences selon les zones géographiques où elles sont exploitées, la clientèle et les facteurs de développement et de diversification qui se présentent.

Comment trouver une licence à acheter ?

- contacter les fédérations des taxis qui connaissent des chauffeurs prêts à céder leurs ADS ;
- consulter les journaux professionnels qui tiennent des listes de cédants ;
- consulter les *forums* professionnels ;
- contacter les syndicats départementaux des artisans du taxi, pour savoir si, parmi leurs adhérents, certains céderaient une autorisation à titre onéreux ;
- vérifier auprès de la municipalité s'il n'existe pas une autorisation dont le titulaire serait décédé depuis moins d'un an ;
- se renseigner auprès des liquidateurs de commerce sur des autorisations à acheter dont le titulaire est en redressement ou en liquidation judiciaire.

Cette licence n'est pas un bien amortissable en comptabilité, mais un moyen de se constituer un capital.

Pour en savoir plus :

- ➔ 100%NEWS. « [Dépose, doublage, forfait et patrimoine : ce que vous devez savoir !](#) », article publié le 15/01/2023.
- ➔ FNAT. « [L'autorisation de stationnement](#) », rubrique en ligne.
- ➔ LA COMPAGNIE DE TAXI. « [Cours de la licence](#) », rubrique en ligne.
- ➔ LÉGIFRANCE. « [Loi 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur](#) », en ligne.
- ➔ TAXIS DE FRANCE. « [Petites annonces](#) », annonces en ligne.
- ➔ TAXIS DE FRANCE. « [Forum](#) », rubrique en ligne.

Règles et usages de l'activité

Outre les contrôles routiers de droit commun, les chauffeurs doivent se prêter aux vérifications portant sur le respect de la réglementation applicable à leur activité. Le préfet peut, en cas de violation de la réglementation, donner un avertissement ou procéder au retrait temporaire, voire définitif, de la carte professionnelle. Cela intervient après consultation de la Commission locale des transports publics particuliers de personnes (CLT3P) réunie en formation disciplinaire.

À Paris et à Lyon, l'Unité de contrôle des transports de personnes (UCTP) de la Préfecture de police, appelée « Boers », veille au respect des réglementations et à l'application des tarifs.

Pour en savoir plus :

- RADIO FRANCE. « [À Paris, les "Boers", policiers spécialisés, veillent au respect des règles par les VTC et Taxis](#) », article publié le 18/08/2023.

Les éléments obligatoires soumis à vérification

Plusieurs éléments sont obligatoires et soumis à contrôle. Il s'agit :

- des équipements signalétiques : le taxi doit afficher un dispositif extérieur lumineux et posséder un compteur horokilométrique. Son véhicule doit comporter l'indication de la commune d'attachement ainsi que le numéro d'ADS ;
- du taximètre : ce compteur indique la somme à payer en fonction du temps et de la durée du parcours. Son cadran doit être visible pour les passagers. Le contrôle des taximètres doit être effectué annuellement chez un vérificateur agréé ;
- des assurances : le véhicule doit être assuré et le conducteur couvert par l'assurance responsabilité civile (RC) ;
- du contrôle technique du véhicule : il doit être effectué dans un centre agréé.

Pour en savoir plus :

- MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE, DES FINANCES ET DE LA SOUVERAINETÉ INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE. « [Contrôle technique : comment procéder ?](#) », rubrique mise en ligne le 14/10/2022.

Choix des clients

Un taxi n'a pas le droit de refuser une course, sauf dans les cas suivants :

- le client est à moins de 50 mètres d'une station de taxi avec d'autres taxis libres ;
- le client ou ses bagages risquent de salir le véhicule ou de l'endommager ;
- le client est accompagné d'un animal (sauf chien guide d'aveugle) ;
- la course l'éloigne de son garage, alors que le taxi termine son service dans la demi-heure.

En cas de refus non justifié, le chauffeur de taxi peut passer en commission de discipline à la suite d'une plainte déposée par un client. Le préfet est maître des décisions et le taxi peut écoper d'un avertissement, d'une suspension (entre dix et quinze jours la plupart du temps) ou d'une interdiction d'exercer.

RÈGLES DE LA PROFESSION

Pour en savoir plus :

- LA VOIX DU NORD. « [Femme enceinte, trajets trop courts : un taxi a-t-il le droit de refuser une course ?](#) » article publié le 23/02/2023.

Inscription obligatoire à des registres

Le.taxi.fr créé par le [décret du 21 mars 2016](#), registre obligatoire de disponibilité des taxis (voir la rubrique « [Évolution du secteur](#) » en partie 3), recense tous les taxis du territoire.

Les entreprises de taxi, qui effectuent des services réguliers ou des services à la demande, ont désormais l'obligation de s'inscrire au [registre des transporteurs publics routiers de personnes](#).

Statut de l'entrepreneur

Le chauffeur de taxi propriétaire de sa licence et de son véhicule est considéré comme un travailleur indépendant relevant du statut de l'artisan. D'autres formes juridiques sont possibles : la SARL unipersonnelle (EURL) ; l'entreprise individuelle (EI) et le régime du micro-entrepreneur qui permettent de cotiser à l'Urssaf des indépendants. Il existe aussi comme forme juridique la SAS unipersonnelle (Sasu) assujettie à l'impôt sur les sociétés (IS).

ARTISAN TAXI	
FORME D'ENTREPRENEURIAT	<ul style="list-style-type: none">• Gérant majoritaire SARL• Associé unique EURL• Dirigeant d'une entreprise individuelle (EI)• Micro-entrepreneur
RÉGIME SOCIAL	<ul style="list-style-type: none">• Travailleur non salarié
AFFILIATION	<ul style="list-style-type: none">• CPAM
RÉGIME FISCAL	<ul style="list-style-type: none">• Régime réel d'imposition• Régime de la micro-entreprise• Impôts sur le revenu
IMMATRICULATION	<ul style="list-style-type: none">• Guichet unique des formalités de l'Inpi

Pour en savoir plus :

- BPIFRANCE CRÉATION. « [Statut social et fiscal de l'artisan indépendant](#) », rubrique en ligne.
- BPIFRANCE CRÉATION. « [Le statut du dirigeant et de son conjoint](#) », rubrique en ligne.
- BPIFRANCE CRÉATION. « [Structures juridiques : comparaison rapide](#) » et « [Le micro-entrepreneur ou auto-entrepreneur](#) », rubrique en ligne.
- BPIFRANCE CRÉATION. « [Le fonctionnement du guichet unique](#) », rubrique en ligne.

Structure juridique

La forme juridique la plus répandue dans le transport de voyageurs par taxi est le régime du micro-entrepreneur (près de la moitié). Viennent ensuite les sociétés (plus de 3 sur 10).

STRUCTURE JURIDIQUE CHOISIE PAR LES NOUVEAUX CHEFS D'ENTREPRISE DU SECTEUR, 2022

ACTIVITÉS	SOCIÉTÉS	ENTREPRISES INDIVIDUELLES CLASSIQUES	MICRO- ENTREPRENEURS	AUTRES*	TOTAL CRÉATIONS
Transports de voyageurs par taxi (49.32Z)	4 686	2 219	6 126	4	13 035

* Associations, fondations, syndicats, organismes professionnels, etc.

Source : Insee (2022).

Pour en savoir plus :

- ➔ BPIFRANCE CRÉATION. « [Que dois-je savoir avant de choisir un statut ?](#) », rubrique en ligne qui présente les différentes structures juridiques, ainsi que les calculs de cotisation et les aspects sociaux et fiscaux.

Régime fiscal – TVA

Selon l'[article 279](#) du Code général des impôts, le transport de voyageurs est une prestation soumise au taux réduit de TVA de 10 %.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier les impôts habituels : impôt sur le revenu, cotisation foncière des entreprises (CFE) et contribution à la formation professionnelle (CFP).

Pour en savoir plus :

- ➔ BPIFRANCE CRÉATION. « [TVA](#) », rubrique en ligne.

7.

CONTACTS ET SOURCES D'INFORMATION

CONTACTS

ET SOURCES D'INFORMATION

Organismes institutionnels

- **Délégation à la sécurité routière (DSR)**

Cet organisme élabore et met en œuvre la politique de sécurité routière et apporte son concours à l'action interministérielle dans ce domaine. Se rapprocher de cette délégation pour appréhender la législation, la réglementation et la mise à jour des actualités liées aux bonnes conditions de conduite et de transport sur les routes.

- **Direction générale des infrastructures des transports et des mobilités (DGITM)**

Cet organisme prépare et met en œuvre la politique nationale des transports terrestres et fluviaux. La rubrique « **Le transport routier de personnes** » est à consulter pour connaître les informations pratiques et concrètes d'accès et d'exercice du métier de taxi.

- **Observatoire national des transports publics particuliers de personnes**

Cet observatoire dresse régulièrement un état des lieux du secteur ainsi qu'une vision globale et synthétique du secteur des T3P.

Organismes professionnels

Pourquoi adhérer à un organisme professionnel ?

Cela comporte de nombreux avantages, comme rompre son isolement, être tenu au courant des évolutions de sa profession, se constituer un réseau, participer aux congrès annuels, obtenir des conseils juridiques, recevoir une assistance administrative, suivre une formation, etc. Les services offerts sont nombreux et généralement mis en valeur sur le site Internet de ces organismes.

La procédure d'affiliation diffère beaucoup d'un organisme à l'autre. Il en est de même des coûts : certaines adhésions sont gratuites, d'autres payantes, en fonction des revenus ou du chiffre d'affaires. Des tarifs spéciaux sont parfois prévus pour les nouveaux adhérents en phase de création. Certains organismes n'acceptent pas les créateurs et réservent leurs services aux entreprises ayant une certaine ancienneté.

Les principaux organismes professionnels et fédérations

- **Fédération nationale des taxis indépendants (FNTI)**

Cette fédération se concentre sur la défense de la profession depuis une quarantaine d'années. Elle gère également une école nationale du taxi.

- **Fédération nationale des artisans du taxi (Fnat)**

Outre l'engagement pour la défense des artisans du métier, cette fédération propose des services exclusifs à ses adhérents pour l'exercice de leur activité : suivi et mise à jour de l'évolution du secteur, petites annonces de ventes de licences...

CONTACTS ET SOURCES D'INFORMATION

- **Fédération nationale du taxi (FNDT)**

Cette fédération œuvre pour la protection des intérêts des taxis auprès des décideurs politiques et administratifs depuis plus de quinze ans. Elle joue un rôle important auprès de syndicats départementaux en termes de conseils, d'information et d'assistance.

- **Union nationale des taxis (UNT)**

Cette union est née en 2012 notamment pour faire face aux évolutions du secteur et aider les professionnels à s'adapter dans la défense de leurs intérêts.

Source : LÉGIFRANCE. « [Arrêté du 13 décembre 2021 fixant la liste des organisations professionnelles d'employeurs reconnues représentatives dans la convention collective nationale des taxis \(n° 2219\)](#) », *texte en ligne*.

Ouvrages, rapports et études

- KPMG. « Analyse pour la Fédération nationale des taxis », étude publiée le 04/10/2023. Elle est réservée aux adhérents de la FNDT.
- OBSERVATOIRE NATIONAL DES TRANSPORTS PUBLICS PARTICULIERS DE PERSONNES. « [Les taxis et VTC en 2021](#) », rapport publié en juillet 2023.
- XERFI. « [Les services de taxi et de VTC](#) », étude publiée en janvier 2024.

Revue

- [L'interconnexion n'est plus assurée](#), *blog* sur les transports du journal *Le Monde*.
- [L'écho du taxi](#), revue trimestrielle de la Fnat.
- [Taxi mag](#), mensuel gratuit dans les principales villes de France.
- [Taxi news](#), le magazine des chauffeurs de taxis parisiens édité par Taxi Consulting, spécialisé dans le financement de l'achat de licences, de véhicules et d'équipements.
- [100 % News](#), site sur l'actualité et les enjeux du transport individualisé de personnes.

Salons et manifestations

- [Salon des taxis](#), organisé par Delling Expo tous les deux ans au parc des expositions de Paris (porte de Versailles).
- [Rencontres nationales du taxi](#), congrès annuel de la Fnat.



<https://bpifrance-creation.fr>



<https://twitter.com/bpifrancecrea>



<https://linkedin.com/company/bpifrance>

bpifrance

CRÉATION

CE DOSSIER EST VENDU DANS LA LIBRAIRIE DE BPIFRANCE CRÉATION

Prix : 16 € TTC

ISBN : 978-2-38076-059-0