



Chauffeur de Taxi

Avec la collaboration de la Chambre syndicale des artisans du Taxi de Saône-et-Loire

Décembre 2008

Fonctions



Un chauffeur de taxi emmène des passagers d'un endroit à un autre, moyennant le paiement de sa course. Il peut se rendre à une adresse indiquée par téléphone. Il peut aussi attendre des clients potentiels à une station de taxi. En général, il choisit un endroit stratégique, en fonction de son autorisation de stationner : la sortie d'une gare, d'un aéroport... Il essaye d'arriver au bon moment en fonction des horaires des principaux trains.

Le chauffeur de taxi peut aider le client à s'installer dans la voiture (par exemple pour une personne âgée ou une personne en fauteuil roulant) et met les bagages dans le coffre.

En fonction des attentes du passager, il choisit l'itinéraire le mieux adapté. Un touriste voudra admirer le paysage et faire un détour pour voir un monument, tandis qu'un homme d'affaires privilégiera la rapidité. Le chauffeur de taxi tient également compte de la circulation, d'éventuelles perturbations (travaux, déviation, manifestation, embouteillage...). Il adapte sa conduite à l'état de la personne qu'il transporte. Il est ainsi encore plus vigilant avec une personne malade.

Quelque soit le client, l'objectif du chauffeur est de le conduire en lui offrant les meilleures conditions de sécurité. Une fois le passager arrivé, le chauffeur de taxi se fait payer sa course. Le prix, indiqué sur le compteur de la voiture, est déterminé en fonction du tarif local en vigueur et des suppléments liés à l'horaire (jour ou nuit), au jour (dimanche, jour férié...), au nombre de bagages, à la présence d'un animal... Le chauffeur peut se faire payer, selon l'équipement dont il dispose, par carte bancaire, chèque, espèces. C'est lui qui gère sa recette.

Pour gagner sa vie, un chauffeur de taxi doit multiplier les courses. Il doit arriver à compenser des périodes creuses par des périodes plus rentables.

Le métier de chauffeur de taxi varie en fonction des lieux où il exerce et du profil de ses clients.

En très grosse agglomération (Paris, Lyon, Marseille...) : sa clientèle est essentiellement composée d'hommes d'affaires et de touristes. La circulation en ville est souvent difficile.

En zone urbaine (Chalon, Mâcon...) : il transporte à 50% des habitants de la ville (surtout des personnes âgées), 30% des personnes extérieures qui viennent temporairement (par exemple pour une réunion, un entretien...) et 20% des patients pour leurs rendez-vous médicaux.

En zone rurale : le taxi n'a pas qu'un rôle économique, il assure un véritable service de proximité : transport de malades, de personnes âgées, handicapées (80% des courses concernent des transports médicaux), de scolaires, de colis... Son activité est très variée. Le chauffeur essaye de fidéliser sa clientèle et d'instaurer une certaine complicité.

Aujourd'hui, certains chauffeurs de taxi diversifient leurs activités en proposant des circuits touristiques ou des services de transport en collaboration avec des communes et des organismes sociaux.

Conditions de Travail



- Il travaille seul et de manière autonome. Il est le seul maître à bord dans son taxi. Cette liberté, notamment chez les artisans, est relativisée par un certain nombre de contraintes : temps de travail important, conditions de travail assez difficiles (tout le temps assis, stress lié à la conduite...), métier de solitaire, situations parfois dangereuses (passager agressif, ivre...). Bien qu'il n'ait pas le droit d'avoir d'arme, il est cependant dispensé du port de la ceinture pour éviter les risques d'immobilisation par un passager.
- Son outil de travail est sa voiture. Celle-ci est équipée d'un compteur horokilométrique, d'un indicateur lumineux, d'un système de communication radio, d'un téléphone...
- Le salaire du chauffeur de taxi dépend de son statut et du nombre de courses qu'il effectue. En tant qu'artisan, il a tout intérêt à faire le plus possible de courses. Il peut recevoir des pourboires de la part des clients.
- En général, il travaille 10 heures par jour, de jour comme de nuit, les dimanches et les jours fériés. Cette profession n'est pas toujours facilement conciliable avec une vie de famille.



Paroles de Professionnel

André, chauffeur de taxi salarié en zone rurale

André est chauffeur de taxi depuis 1996. Il est, depuis cette date, salarié dans la même entreprise. "A mon arrivée, nous n'étions que deux. Aujourd'hui, nous sommes 20, presque tous à temps complet. L'entreprise continue de se développer. Elle propose plusieurs services : taxi, ambulance et déménagement. Elle s'implante aussi sur plusieurs villes du département."

En zone rurale, le transport médical représente l'essentiel de l'activité des taxis. Ils reçoivent pour ce type de transport un agrément de la Caisse Primaire d'Assurance Maladie. "C'est 80% de nos courses. En taxi, nous transportons des malades assis. S'ils ont besoin d'être couchés, alors cela relève d'une ambulance."

D'ailleurs, il ne faut pas confondre ambulance et taxi. Seuls les titulaires du diplôme d'Etat d'ambulancier (ex CCA) peuvent accompagner le malade à l'arrière dans l'ambulance. Pour être taxi, c'est un autre diplôme. "Pour l'instant, nous avons 4 titulaires du CCA, tous les autres ont le certificat de capacité de taxi."

"Nous assurons les entrées et sorties d'hôpital ou nous emmenons des malades à leurs rendez-vous médicaux. Nous allons à Mâcon, Chalon, Lons le Saunier, Besançon, Dijon, Bourg en Bresse... Les trajets sont très réguliers pour les personnes sous dialyse ou qui font de la chimiothérapie. Nous en accompagnons certaines depuis plusieurs années. Ce n'est pas toujours facile de transporter des personnes malades. Elles sont en détresse, parfois un peu perdues et déprimées et ont besoin d'être écoutées. Elles nous confient leurs peurs et nous parlent parfois même plus facilement qu'à leur famille. Nous devons rester discrets et avoir une grande qualité d'écoute."

"Une fois en voiture, nous sommes seuls. Nous devons être autonomes et nous débrouiller quelle que soit la situation. Par exemple, si on crève une roue, il faut être capable de la changer. Si on prend du retard, il faut prévenir les personnes concernées telles que les parents lorsque nous transportons leurs enfants ou l'hôpital lorsque le patient a un rendez-vous. Il faut savoir quoi faire si un client fait un malaise. On peut aussi se rendre compte sur place que le client qu'on devait transporter serait mieux en ambulance..."

André et ses collègues ne font pas uniquement des courses médicales, même si ces dernières représentent l'essentiel de leur travail. Ils font aussi du "taxi pur", c'est-à-dire aller chercher un client en gare, à l'aéroport... "Nous ne circulons pas que sur notre département. Nous allons parfois beaucoup plus loin, notamment lorsqu'il faut aller chercher un client aux aéroports de Roissy, Orly ou Satolas. Il nous arrive d'emmener un client d'ici à Roissy puis de revenir le chercher à son retour de voyage."

André fait aussi du transport de colis. "2 à 3 fois par an, une entreprise du coin nous appelle pour emmener des pièces urgentes à l'autre bout de la France, voire à l'étranger. Nous avons également régulièrement des rapatriements sanitaires, par exemple avec Europe Assistance. On arrive dans des villes qu'on ne connaît pas et dans lesquelles on ne reviendra certainement pas. Il faut se débrouiller pour trouver son chemin et arriver dans les temps."

Qualités requises

Hormis aimer la conduite et travailler seul, le chauffeur de taxi doit aussi :

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

Marché de l'Emploi

Saône-et-Loire

- 362 chauffeurs de taxi dont 39, 5% de femmes
- 190 taxis exploités par des artisans et 73 par des sociétés
- 255 salariés et 1 locataire embauchés dans des sociétés ou dans des entreprises artisanales
- Le nombre de taxis a augmenté de 43% entre 2001 et 2004

France (hors Paris)

- 38 070 chauffeurs de taxi dont 27, 5% de femmes
- 24 923 taxis exploités par des artisans et 6 810 par des sociétés
- 14 792 salariés et 735 locataires embauchés dans des sociétés ou dans des entreprises artisanales
- Le nombre de taxis a augmenté de 8% entre 2001 et 2004
- La moyenne d'âge est de 50 ans

Dernière étude de 2004 transmise par la Fédération départementale de taxis de Saône-et-Loire (Artisans Taxi de Saône-et-Loire, 3 rue Auguste Martin, 71100 ST REMY)

Un chauffeur de taxi peut exercer sous différents statuts. L'objectif est bien souvent de finir par s'installer à son compte en devenant artisan.

Petit rappel : un chauffeur de taxi, pour travailler, outre réussir l'examen du certificat de capacité et posséder une carte professionnelle, doit dépendre d'une autorisation de stationnement (appelée aussi licence ou plaque).

Le statut de salarié

Le chauffeur est salarié d'une société de taxis ou d'une entreprise artisanale.

- L'autorisation de stationner appartient à la société.
- Le véhicule est au nom de la société et le chauffeur le ramène chaque soir au garage. Les frais d'entretien, d'essence et d'équipement sont à la charge de la société.
- Il perçoit, en plus d'un fixe, un pourcentage de sa recette (entre 30 et 38% environ). Il reçoit une fiche de paie et est affilié au régime général de la Sécurité Sociale.
- Il travaille 6 jours et se repose 2. Les horaires courants sont 6h à 16h et 17h à 3h du matin. Il ne peut pas travailler plus de 10h par jour.

Le statut de locataire

Une société de taxis loue un véhicule au chauffeur avec qui elle signe un contrat.

- L'autorisation de stationner est exploitée par la société.
- Le chauffeur loue le véhicule et paye les frais d'essence.
- Il conserve la totalité de sa recette, mais règle à la société de taxis une redevance mensuelle comprenant la location du véhicule, les charges sociales, l'entretien, le remplacement en cas de panne et l'assurance du véhicule.

Le chauffeur de taxi locataire a un statut particulier. Il est considéré comme travailleur indépendant fiscalement, mais dépend du régime général de Sécurité Sociale. Il ne peut pas s'inscrire au répertoire des métiers.

Le statut de locataire est souvent l'étape intermédiaire avant de devenir artisan. Il partage d'ailleurs avec celui-ci une certaine autonomie, puisqu'il organise sa journée comme il l'entend. Plusieurs années comme locataire permettent d'accumuler de l'expérience et de l'argent.

Un chauffeur de taxi peut aussi acquérir des parts ou actions dans une société de taxis. Il a le statut d'actionnaire.

- L'autorisation de stationner est exploitée par la société.
- Le chauffeur achète son véhicule, mais celui-ci est immatriculé au nom de la société (qui possède donc la carte grise).
- Il garde l'intégralité de sa recette, mais reverse à la société une somme forfaitaire comprenant les charges sociales, l'assurance du véhicule et les divers frais administratifs. Il dépend du régime général de Sécurité Sociale.

Peu de nouveaux taxis optent pour cette solution car les frais sont particulièrement importants. Quand il le désire, un chauffeur peut revendre ses actions et éventuellement immatriculer le véhicule à son nom.

Le sens de l'orientation est une qualité indispensable au chauffeur de taxi. "A la campagne, ce n'est pas forcément plus facile qu'en ville. Ce n'est pas toujours évident de trouver une ferme perdue en rase campagne."

Un chauffeur de taxi n'est pas toujours en voiture. Une fois sa course terminée, et si aucune autre ne s'enchaîne, il rentre au siège de l'entreprise. Pendant son temps d'attente, il se consacre à la partie administrative de son travail : facturation, feuilles de prises en charge financières pour les transports médicaux... "Nous devons savoir calculer le prix de la course en fonction des kilomètres et des suppléments. Nous devons aussi être capable de déterminer à l'avance l'itinéraire le mieux adapté et le nombre de kilomètres que cela représente."

André n'est pas propriétaire de son véhicule. Les réparations sont prises en charge par l'entreprise. "Je fais uniquement le lavage. Je vérifie que l'équipement du véhicule est conforme, que la trousse médicale est bien là... Le véhicule, comme le chauffeur, doit être propre et présentable."

L'entreprise d'André fonctionne principalement avec des courses régulières. "Nous connaissons à 80% les courses pour le lendemain. En ville, le planning d'un chauffeur de taxi est beaucoup moins prévu à l'avance. Mais rien n'est figé pour autant chez nous, il y a toujours des imprévus, comme une sortie d'hospitalisation ou un rapatriement." La gestion des plannings est un véritable casse-tête. Il faut intercaler les tournées avec les courses de dernière minute, voir quels sont les chauffeurs libres. C'est un métier où il faut être très adaptable. "En ce moment, le bureau est rempli de chauffeurs, mais peut-être que dans 10 minutes, tout le monde sera parti suite à un appel."

André n'exerce pas la nuit, les gardes sont assurées par les responsables de la société. Par contre, il travaille 1 à 2 week-ends par mois environ et les jours fériés. "La nuit, nous ne prenons que des clients qui ont appelé pour réserver. On ne prend plus de risques."

Attention aux personnes intéressées par ce métier qui ont des enfants en bas âge. "C'est un métier où il faut être disponible. Nous travaillons 12 heures par jour et nous finissons parfois tard le soir. Certaines journées sont bien remplies et d'autres plus creuses. Nous récupérons nos heures pendant ces journées-là."



Paroles de Professionnel

Bernard, artisan et chauffeur de taxi semi-urbain

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

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

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

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

Le statut d'artisan

C'est le statut le plus répandu. L'artisan est son propre patron.

- Il doit exploiter une autorisation de stationner :

- En la rachetant à un chauffeur de taxi qui se retire (ou à une société de taxis). Il peut soit passer par connaissance personnelle, soit s'inscrire sur une liste d'attente auprès de sa commune. Un artisan peut vendre son autorisation de stationner après un minimum de 5 ans d'exercice ou 15 ans s'il a bénéficié d'une autorisation gratuite.

Attention ! Au prix du rachat de l'autorisation de stationner se rajoute l'achat ou la reprise d'un véhicule équipé (le coût de l'équipement s'élève environ à 1 500€).

Le prix moyen d'une autorisation de stationnement est de 70 000€ à Chalon-sur-Saône, 53 455€ à Lyon et 300 000€ à Nice !

- OU en déposant une demande d'autorisation gratuite de stationnement (il s'agit alors d'une création et non d'une reprise) auprès de la mairie où il souhaite exercer. Les délais d'attente sont très variables car les autorisations sont attribuées en fonction des besoins locaux. En effet, la mairie autorise un nombre précis de licences sur sa commune. Quand ce nombre est atteint, le marché est saturé et il faut attendre qu'une place se libère. Comme il s'agit d'une création, le chauffeur de taxi doit réussir à se faire une clientèle et à se démarquer de ses concurrents.

En 2004, en Saône-et-Loire, on compte 18 autorisations de stationner gratuites et 6 cédées à titre onéreux. Cette tendance est inversée si on regarde les chiffres pour l'ensemble du territoire français. Attention ! Certaines communes ont tendance à délivrer des autorisations de stationner alors que le marché ne peut pas absorber l'arrivée d'un nouveau chauffeur de taxi.

- Le chauffeur est propriétaire de son taxi dont il prend en charge tous les frais (essence, réparation, assurance, équipement...).
- Il conserve toute sa recette, mais paye des charges (frais liés au véhicule, TVA, charges sociales...). Il est considéré comme travailleur indépendant.
- Il décide de ses horaires, il peut choisir de travailler la nuit ou les jours fériés.

Le chauffeur de taxi artisan peut travailler en totale indépendance ou s'affilier à une société de radio. Celle-ci, en échange d'un abonnement, centralise les appels des clients et les transmet aux chauffeurs. Ce système a des avantages (notamment le fait de ne pas avoir besoin de chercher des clients), mais présente aussi des contraintes. Le chauffeur a, en effet, un minimum d'obligations au niveau des services qu'il propose (par exemple proposer plusieurs modes de paiement, accepter les animaux...). Près de 95% des chauffeurs utilisent ce système.

Les chauffeurs de véhicules haut de gamme peuvent se regrouper dans un "club affaire" utilisé par les sociétés abonnées pour leurs cadres ou leurs invités, mais c'est très anecdotique et cela existe surtout en grande ville.

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

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

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

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

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

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

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

Accès à la Profession



Pour exercer comme chauffeur de taxi, il faut être titulaire du "certificat de capacité professionnelle", examen créé en 1995 (Loi du 20 janvier 1995 et décret n°95-935 du 17 août 1995) dont la réglementation dépend du Ministère de l'Intérieur.

Conditions d'accès à l'examen

- Posséder le permis de conduire B depuis 2 ans au moins.
- Avoir un certificat médical favorable en cours de validité, établi par la commission médicale des permis de conduire : demande de visite médicale à retirer en mairie et visite médicale chez un médecin agréé (la liste est fournie par la Sous-Préfecture ou la Préfecture).
- Ne pas avoir fait l'objet d'une condamnation définitive mentionnée au bulletin n°2 du casier judiciaire. Le candidat ne doit pas non plus avoir été condamné à une peine d'au moins 6 mois fermes d'emprisonnement pour vol, escroquerie, abus de confiance, outrage public à la pudeur, infraction à la législation en matière de stupéfiants ou pour atteinte volontaire à l'intégrité de la personne.
- Posséder un diplôme de secouriste (au minimum l'AFPS, remplacée depuis août 2007 par le PSC 1) depuis moins de 2 ans à la date de dépôt du dossier. En sont dispensés certains titulaires de diplômes médicaux (infirmier, pharmacien...).

Contenu de l'examen

Cet examen comprend deux parties, une partie **nationale** et une partie **locale** qui n'est valable que pour le département dans lequel le candidat passe l'examen. Le candidat devra repasser cette 2ème partie s'il change de département. Attention ! L'examen est difficile, de nombreux candidats sont recalés.

1) **Partie nationale** (sur 100 points, il faut avoir au moins 50 points pour la valider et ne pas avoir de notes éliminatoires)

a. **Français** (30 minutes, 10 points) : rétablissement du libellé d'un texte comportant des omissions et des impropriétés (niveau programme de français de l'entrée au collège)

b. **Réglementation de la profession** (30 minutes, 30 points, ne pas avoir moins de 10 points) : QCM de 10 questions + 5 questions ouvertes sur les aspects réglementaires nationaux concernant le taxi et les véhicules de transport de moins de 10 personnes

c. **Gestion** (30 minutes, 20 points, ne pas avoir moins de 6 points) : QCM de 15 questions + 5 questions ouvertes sur les obligations d'un chef d'entreprise de taxi et les connaissances indispensables au bon fonctionnement de son entreprise (les formes juridiques, la fiscalité, la comptabilité, les régimes sociaux et l'environnement de l'entreprise)

d. **Code de la Route** (30 minutes, 30 points, ne pas avoir moins de 10 points) : QCM de 15 questions sur les connaissances des règlements relatifs à la circulation (panneaux, règles de priorité, vitesses...), la conduite à tenir en cas d'accident et les obligations liées au contrôle technique du véhicule

e. **Sécurité du conducteur** (30 minutes, 10 points, ne pas avoir moins de 2 points) : QCM de 5 questions sur les agressions, la législation et la réglementation sur les armes et la légitime défense.

2) **Partie départementale** (sur 40 points, il faut avoir au moins 20 points pour la valider et ne pas avoir de notes éliminatoires). Vous devez repasser cette partie si vous changez de département !

a. **Théorie** (20 points, ne pas avoir moins de 8 points) : utilisation de cartes, topographie locale, établissements d'itinéraires, connaissance de la géographie avec la possibilité d'exercices sur cartes muettes

b. **Pratique** (20 points, ne pas avoir moins de 8 points) : mise en situation réelle de conduite et entretien oral pendant le temps de conduite destiné à vérifier la capacité du candidat à converser avec les clients tout en conduisant en toute sécurité

Petit récapitulatif de la démarche à suivre pour devenir chauffeur de taxi

1) La Préfecture fixe les dates de l'examen (les dates doivent être connues le 31 octobre de l'année précédant l'examen)

2) Le candidat s'inscrit à l'examen auprès de la Préfecture de son département.

En Saône-et-Loire :
Préfecture

Direction de la réglementation, des libertés publiques et de l'environnement

Bureau des élections et de la réglementation générale

71021 MACON Cedex

03.85.21.80.17. Ou 03.85.21.81.12.

Le dossier est également disponible sur internet : www.pref71.fr (en tapant « taxi » dans le moteur de recherche)

3) Le candidat s'inscrit auprès d'un organisme de formation pour se préparer à l'examen.

4) Il passe les deux parties de l'examen. En Saône-et-Loire, la partie conduite se déroule à Mâcon.

5) Une fois le certificat obtenu, le chauffeur reçoit une carte professionnelle valable 5 ans (moins pour les chauffeurs à partir de 60 ans) et dont le renouvellement est conditionné par le passage d'une visite médicale. Le bulletin n°2 du casier judiciaire est contrôlé tous les ans.

Sa carte professionnelle n'étant valable que dans un seul département (à moins qu'il n'en possède plusieurs), il doit bien réfléchir au lieu où il souhaite exercer avant de passer l'examen.

S'il souhaite changer de département ou être inscrit comme chauffeur de taxi dans plusieurs départements, il doit chaque fois repasser la 2ème partie (partie départementale) de l'examen afin d'obtenir la carte professionnelle du département concerné.

6) Le chauffeur choisit le statut sous lequel il souhaite exercer (voir "Marché de l'Emploi"). Il doit de toute manière dépendre d'une autorisation de stationner, qu'il soit salarié, artisan ou locataire.

Dates des examens et préparation

Le candidat passe l'épreuve de conduite dans la ville du lieu d'examen, c'est-à-dire Mâcon pour la Saône-et-Loire. Il est donc plus logique de se préparer avec une école du même département.

Même si vous pouvez vous préparer seul à cet examen, il est **fortement recommandé** si vous voulez avoir une chance de l'obtenir, de vous inscrire dans l'un des centres de formation suivants. Attention ! Les dates fixées par les organismes de formation dépendent de celles de l'examen (fixées par la Préfecture) et peuvent changer d'une année sur l'autre.

N'attendez pas la dernière minute pour retirer votre dossier, car une visite médicale est à prévoir.

En Bourgogne

En Côte-d'Or

► Dates de l'examen

Date limite de dépôt des dossiers : du 01/04/09 au 22/07/09 pour la partie nationale et le 16/09/09 pour la partie départementale

Date des épreuves :

- Partie nationale : 22/09/09
- Partie départementale : à partir du 16/11/09

Coût de l'examen : 26,50€ pour une seule partie ou 53€ pour les deux

Où retirer le dossier : auprès de la Préfecture de Côte d'Or, Bureau des usagers de la route, Service des Taxis, 53 rue de la Préfecture, 21041 DIJON Cedex (numéro direct : 03.80.44.65.73.). Dossier à demander par téléphone ou, peut-être, sur internet (www.bourgogne.pref.gouv.fr/)

► Préparation

=> **GRETA Val de Saône**, 22 rue Carnot, 21130 AUXONNE, 03.80.27.04.00.

- Partie nationale (à Dijon) : du 27/08/09 au 18/09/09 nationale. 120 à 134h (1 487,50€ à 1 662,50€). Possibilité de passer le PSC1.
- Partie départementale (à Dijon) : du 23/09/09 au 15/11/09 (15h, 465€)

La formation d'Ambulancier

Pour devenir ambulancier, il faut être titulaire du diplôme d'Etat d'Ambulancier (ex CCA). C'est un autre diplôme que celui de chauffeur de taxi. Pour plus de renseignements sur ce métier, consultez notre fiche métier sur :

www.mip-louhans.asso.fr

En Saône-et-Loire

► Dates de l'examen (dates de 2011)

Date de retrait du dossier : à partir du 04/01/11

Date limite de dépôt des dossiers : 11/03/11

Date des épreuves :

- Epreuves d'admissibilité : 11/05/11
- Epreuves d'admission : à partir du 20/06/11

Coût examen : 19€ par unité de valeur (il y en a 4)

Où retirer le dossier : sur le site internet de la Préfecture. Pour la Saône-et-Loire : www.pref71.fr (en tapant « taxi » dans le moteur de recherche) ou par demande écrite accompagnée d'une enveloppe affranchie à 0,90€, libellée au nom et adresse du candidat :

Préfecture, Direction de la Réglementation, des libertés publiques et de l'environnement, Bureau des élections et de la réglementation générale, 71021 MACON Cedex 9 (03.85.21.80.17. ou 03.85.21.81.12.).

► Préparation (dates de 2010)

=> **FNTI**, 139 rue Baraban, 69003 LYON (04.72.33.67.67.)

- Préparation aux épreuves d'admissibilité : du 26/07/10 au 02/09/10 (203h, 1 885€)
- Préparation à l'épreuve d'admission : conduite + repérage du 27/09/10 au 15/10/10 (2 jours par candidat) (14h, 200€)

Lieu : Chalon

=> **ABC de Formation de Taxis**, 279 montée Balmont, 01600 REYRIEUX-TREVOUX (06.09.13.07.25. ou par mail abcdef.taxi@orange.fr) **Lieu : Mâcon**

- Préparation à l'épreuve d'admissibilité : 9 samedis répartis en juillet, août et septembre (ou 9 jours de semaine en août) (1 500€)
- Préparation à l'épreuve d'admission : 2 jours à l'automne (400€)

Dans l'Yonne

► Dates de l'examen

La Préfecture a annulé l'examen prévu début 2009. Un autre examen est susceptible d'être mis en place fin 2009, mais rien n'est sûr.

Où retirer le dossier : Préfecture de l'Yonne, Service des taxis, 89016 AUXERRE CEDEX (03.86.72.79.34.)

► Préparation

=> **CNFT**, 4 rue de Crai, 89200 ETAULES, 06.81.50.19.05. (2 400€ environ)

=> **FNTI**, 04.72.33.67.67. (1 340€ environ)

Dans la Nièvre

► Dates de l'examen

Date limite de dépôt des dossiers : jusqu'au 19/01/09 pour la partie nationale

Date des épreuves :

- Partie nationale : 19/03/09
- Partie départementale : du 28/05/09 au 05/06/09

Coût de l'examen : 26,50€ pour une seule partie ou 53€ pour les deux

Où retirer le dossier : Préfecture de la Nièvre, 40 rue de la Préfecture, 58026 NEVERS Cedex (03.86.60.70.80.)

► Préparation

=> **Chambre de Métiers**. Contact M. Mehu au 03.86.20.10.72. (7 rue des Capucins, 58800 CORBIGNY)

- Partie nationale du 16/02/09 au 13/03/09 (1 080€)
- Partie départementale (à Nevers) du 20/04/09 au 19/05/09 (1 570€)

Dans le Jura

► Dates de l'examen

Date limite de dépôt des dossiers : 29/07/09 pour la partie nationale et 16/09/09 pour la partie départementale

Date des épreuves :

- Partie nationale : 29/09/09
- Partie départementale : 16, 17 et 18/11/09

Coût de l'examen : 26,50€ pour une seule partie ou 53€ pour les deux

Où retirer le dossier : Préfecture du Jura, Bureau des usagers de la route, Service des Taxis, 55 rue St Désiré, 39030 LONS LE SAUNIER Cedex (0821 80 30 39). Dossier disponible sur www.jura.pref.gouv.fr.

► Préparation

=> **GRETA**, 3 rue Victor Bérard, BP 185, 39305 CHAMPAGNOLE, 03.84.52.61.73.

- Formation (sous réserve de changement) du 02/09/09 au 01/10/09 pour la 1ère partie (sur Champagnole) et du 26/10/09 au 18/11/09 pour la 2ème partie (sur Lons-le-Saunier). Durée totale : 236h. Dossier à retirer à partir d'avril-mai.
- Coût : 1 215€ en 2008

=> **FNTI**, 139 rue Baraban, 69003 LYON, 04.72.33.67.67.

- Inscription : avant le 29/07/09
- Date et durée (à Gevingey) : à partir du 07/09/09
- Coût : 1 340€

Dans l'Ain

► Dates de l'examen

Date limite de dépôt des dossiers : jusqu'au 16/01/09

Date des épreuves :

- Partie nationale : 16/03/09
- Partie départementale : 27 et 28/04/09

Coût de l'examen : 26,50€ pour une seule partie ou 53€ pour les deux

Où retirer le dossier : auprès de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat de l'Ain, 3 rue Paul Pioda, 01000 BOURG EN BRESSE

► Préparation

=> **FNTI**, 139 rue Baraban, 69003 LYON, 04.72.33.67.67.

- Date et durée (à Bourg en Bresse) : du 16/02/09 au 06/03/09 (112h, 750€) pour la partie nationale et du 06 au 24/04/09 (53h, 590€) pour la partie départementale.

=> **CNFT**, 06.79.71.34.03. (Mme BARDIC)

- Date et durée (à Bourg-en-Bresse à la Chambre des Métiers) : du 09/02/09 au 06/03/09 pour la partie nationale et du 27/03/09 au 24/04/09 pour la partie départementale.
- Coût : 2 400€ au total

=> **SARL Centre formation taxi**, 04.50.71.01.02.

- Date et durée (à Bourg-en-Bresse à la Maison des Associations) : à partir du 13/01/09 pour la partie nationale et du 24/03/09 au 27/04/09 pour la partie départementale
- Coût : 1 560€ au total

=> **ABC de formation Taxi**, 04.74.00.02.27. Informations non communiquées



Il existe également des livres pour vous préparer à l'examen de taxi. Ils sont publiés aux éditions Paul Guimard :

- « Législation de la profession » 23€
- « Gestion et comptabilité » 29€
- « Sécurité du conducteur » 14€
- « Partie départementale » 29€ (attention, le livre reprend toutes les régions de France, alors que l'épreuve ne portera que sur le département dans lequel vous passez l'examen)
- « Annales I législation, code de la route » 28€ (attention pas de corrections)
- « Annales II gestion, sécurité, français » 30€ (attention pas de corrections)

Vous pouvez commander ces livres auprès d'Avenir Multiservice, 2 rue de Balzac, 37110 VILLEDOMER (bon de commande sur le site : <http://www.formation-taxi.net/commander.htm>)