

Êtes-vous fait pour ce secteur d'activité ?



SOMMAIRE

LE MARCHÉ DU TAXI 2

LA RÉGLEMENTATION DU TAXI 6

L'ACTIVITÉ DU TAXI 9

LES POINTS DE VIGILANCE DU TAXI..... 13

EN SAVOIR PLUS SUR CE SECTEUR 14

LE MARCHÉ DU TAXI

Ces dernières années, les professionnels du transport de voyageurs par taxis évoluent dans un secteur en profonde mutation.

Sur le plan conjoncturel, la politique de maîtrise des dépenses de santé menée par les pouvoirs publics (les taxis représentent près de la moitié des dépenses de transport sanitaire), la rationalisation des frais de déplacement des entreprises ainsi que les arbitrages budgétaires des ménages sont autant de facteurs qui pèsent sur l'activité des professionnels.

Par ailleurs, les politiques publiques de transports favorisent le développement des modes collectifs (meilleure couverture grâce aux offres multimodales) et des modes doux (vélos notamment), alors même qu'on assiste au développement d'offres alternatives, comme le transport partagé ou le covoiturage.

Enfin, le développement des acteurs du VTC a contribué à renforcer les pressions concurrentielles au sein du secteur.

Afin d'encadrer davantage l'activité des VTC et de moderniser la profession, de nouvelles dispositions législatives ont été adoptées en 2014 (loi 2014-1104 du 1er octobre 2014). Cette loi conforte le monopole des taxis (maraude électronique réservée aux seuls taxis, courses sur réservation préalable pour les VTC, retour obligatoire des VTC au siège de l'entreprise après une course) et tend à renforcer leur attractivité (véhicules équipés d'un terminal de paiement par carte bancaire, mise en place d'un registre de disponibilité des taxis permettant leur géolocalisation, modernisation des bornes et des stations de taxis, couleur unique des véhicules, etc.).

Malgré un renforcement de la législation, les artisans-taxis sont aujourd'hui contraints de rejoindre les centrales et groupements qui proposent un référencement sur les applications pour smartphones (localisation des véhicules à proximité). Pour répondre aux nouvelles attentes des clients, ils doivent aussi monter en gamme (wifi dans les véhicules, mise à disposition de bouteilles d'eau etc.).

Tendances

Les dispositions législatives impacteront en profondeur le secteur (fin du statut de locataire, interdiction des cessions des autorisations de stationnement, possibilité de limiter les nouvelles autorisations de stationnement à certains modèles de véhicules comme les voitures électriques, etc.).

En novembre 2018, l'Union nationale des caisses d'assurance maladie (Uncam) et les six fédérations nationales de taxis signent un protocole d'accord pour limiter la progression des dépenses des transports de patients. Ce texte fixe pour les cinq prochaines années les règles tarifaires encadrant les négociations des conventions locales (au niveau départemental entre les entreprises de taxi et les CPAM). L'accord prévoit de désindexer, jusqu'en 2023, les tarifs de taxis des tarifs préfectoraux qui sont fixées annuellement par le ministère de l'Economie. Par ailleurs, les taux de remises appliqués par les taxis conventionnés sur leurs tarifs de prise en charge (5% à 16,5% selon les départements) augmenteront de 1,5 point en 2019. A partir de 2021, ces taux pourront être révisés en fonction de l'évolution des dépenses de taxi pour chaque département. Des mesures additionnelles, qui feront l'objet d'une adaptation locale, complètent l'accord : encadrement des conditions d'application des différents frais et tarifs (temps d'attente, frais d'approche, trajets courts ou en agglomération, etc.), incitation au transport partagé et à l'équipement spécifique des véhicules pour le transport de personnes à mobilité réduite, amélioration des échanges en matière de facturation, exploitation effective et continue pendant 3 ans des nouvelles autorisations de stationnement pour pouvoir être conventionné.

La réforme du financement des transports sanitaires, dite réforme de l'article 80 de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2017, est entrée en vigueur en octobre 2018 puis a été suspendue en janvier 2019 afin d'améliorer ses modalités de mise en oeuvre.. L'instauration des appels d'offres favorisera les grandes structures du transport sanitaire et entraînera une déflation des tarifs du transport sanitaire.

L'organisation du marché

Le secteur des taxis est segmenté par les professionnels :

Selon la catégorie professionnelle :

- **Les taxis (55 000 licences)** : ils doivent obtenir une autorisation de stationnement et ont l'exclusivité de la maraude (dans la rue ou par voie électronique).

- **Les VTC** (véhicule de transport avec chauffeur) : ils ne peuvent prendre que des courses ayant fait l'objet d'une réservation préalable. Le stationnement à proximité des aéroports ou des gares est interdit (obligation de retour au siège de l'entreprise après une course). On en dénombre 12 500 en France.

- **Les motos-taxis** : depuis la loi 2014-1104 du 1er octobre 2014 les chauffeurs de motos-taxis doivent être titulaires d'un certificat de capacité professionnelle et justifier d'une expérience en conduite de deux roues d'au moins trois ans.

Selon le statut professionnel :

- **Les artisans-taxis** (80% des taxis) sont propriétaires de leur voiture et de leur licence. Ils travaillent pour leur propre compte. En zones urbaines, ils sont souvent affiliés à une société de radio qui leur permet de diminuer les temps d'attente et les trajets à vide.

- **Les locataires-gérants** (11% des taxis) louent à une société de taxis un véhicule équipé et comprenant la licence. Ils sont assimilés à des travailleurs indépendants. A noter, le statut de locataire simple a été supprimé depuis le 1er janvier 2017 au profit de la location-gérance (loi 2014-1104 du 1er octobre 2014).

- **Les salariés** (3% des taxis) perçoivent 30 % de la recette compteur auxquels s'ajoutent un fixe quotidien et les pourboires. Le véhicule et la licence appartiennent à l'employeur.

- **Les actionnaires** (6% des taxis) sont propriétaires de leur véhicule et possèdent des parts dans une société qui en retour leur fournit la licence.

		TAXI
NOMBRE D'ENTREPRISES DU SECTEUR	2017	58 838 ⁽¹⁾
	2016	3,313 Md€ ⁽²⁾
ÉVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DU SECTEUR EN VALEUR (indice ICA base 100 en 2015)	2018	130,0 ⁽³⁾
	2017	116,4
	2016	106,4
	2015	100,0
	2014	93,6
	2013	90,3
	2012	86,7
	2011	81,5
	2010	77,1

⁽¹⁾ Source : INSEE, démographie des entreprises et des établissements 2017 - champs marchand non agricole, Stocks d'entreprise au 31 décembre 2017.

⁽²⁾ Source : INSEE, Esane.

⁽³⁾ Source : INSEE, Bulletin statistique.

Les aptitudes professionnelles

Les chauffeurs de taxi entrent souvent dans la profession à la suite d'une reconversion professionnelle. Le turn-over est très important dans cette profession. En effet, beaucoup de nouveaux arrivants sous-estiment les difficultés du métier et doivent rapidement abandonner.

Les conditions d'exercice de la profession sont rudes, notamment dans les grands centres urbains. Le professionnel doit être dynamique, aimer les contacts et aimer conduire. Il doit accepter de travailler en moyenne 50 heures par semaine pour un revenu parfois modeste.

L'environnement réglementaire

Les contraintes à l'installation

Pour les taxis :

La carte professionnelle est délivrée par la Préfecture du département d'exercice. Pour l'obtenir, le chauffeur de taxi doit passer un certificat de capacité professionnelle. Le candidat doit être titulaire du diplôme PSC1 (prévention et secours civiques de niveau 1) depuis moins de deux ans, avoir un casier judiciaire (bulletin 2) ne comportant aucune condamnation incompatible avec l'exercice de la profession et satisfaire à une visite médicale.

Le professionnel doit aussi posséder une licence appelée "autorisation de stationnement" pour pouvoir exercer. Le professionnel peut soit racheter une licence à un autre professionnel (pour les autorisations de stationner délivrées avant le 1er octobre 2014) soit s'inscrire sur les listes d'attente en mairie pour obtenir une licence gratuite. A noter, depuis le 1er octobre 2014, les nouvelles autorisations de stationner ne sont plus transmissibles et ne seront exploitables que pour 5 ans (une demande de renouvellement devra être effectuée au terme des 5 ans). Pour s'inscrire sur les listes d'attente, le professionnel ne doit pas être déjà titulaire d'une autorisation de stationner et il ne peut s'inscrire que sur une

seule liste d'attente. Depuis le 1er janvier 2017, les autorisations de stationner ne peuvent être exploitées que par le titulaire de la carte professionnelle (les professionnels titulaires d'une ou plusieurs autorisations de stationnement délivrées avant le 1er octobre 2014 peuvent continuer à assurer leur exploitation par l'intermédiaire de salariés ou de locataires-gérants, à l'exclusion de la location simple).

Le cumul d'activité de chauffeur de taxis et de VTC est interdit.

Depuis le 1er juillet 2009 (décret 2009-72), les professionnels ont l'obligation de suivre un stage de formation tous les 5 ans (14 heures).

Pour les VTC :

Les VTC (voitures de transport avec chauffeur) doivent s'enregistrer sur un registre géré par le Ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'Énergie. L'inscription doit être renouvelée tous les 5 ans. Les conducteurs doivent être titulaires de la carte professionnelle, justifier d'une garantie financière de 1 500 euros pour chaque véhicule et être couverts par une assurance responsabilité civile professionnelle. Les VTC ont également l'obligation de suivre un stage de formation continue de 14 heures tous les 5 ans (loi 2014 - 1104 du 1er octobre 2014). La formation initiale de 250 heures a été supprimée en février 2016 (arrêté du 2 février 2016 relatif à la formation et à l'examen de voiture de transport avec chauffeur) et remplacée par un examen (QCM de 110 questions).

Pour les motos-taxis :

Les conducteurs ont l'obligation d'être titulaires du certificat de capacité professionnel et de justifier d'une expérience de conduite de deux roues d'au moins trois ans (loi 2014 - 1104 du 1er octobre 2014).

Les principaux points de la réglementation professionnelle

L'autorité de tutelle est la Préfecture (région parisienne, Lyon, Lille, Marseille) ou la municipalité (la loi 2014-58 du 27 janvier 2014 prévoit un transfert des compétences, en matière de taxis, des municipalités vers les Établissements Public de Coopération Intercommunale).

Les prix sont fixés par l'autorité de tutelle, en concertation avec les professionnels. Une note doit être remise au client dès lors que le prix de la course dépasse 25 euros.

Le véhicule doit obligatoirement être équipé d'un compteur kilométrique agréé, d'un numéro d'autorisation de la commune de rattachement et d'un dispositif extérieur lumineux la nuit. Depuis la loi 2014-1104 du 1er octobre 2014, les professionnels ont également l'obligation de s'équiper d'un terminal de paiement par carte bancaire. Les autorités locales peuvent définir une couleur unique pour les véhicules.

Les VTC ne peuvent prendre que des courses avec réservation préalable. Après chaque course, ils doivent retourner au siège de l'entreprise (sauf en cas de nouvelle réservation préalable). La maraude électronique (géolocalisation de véhicules disponibles) est réservée aux seuls taxis. Alors que la loi Thevenoud du 1er octobre 2014 contraignait les VTC à pratiquer une tarification forfaitaire au moment de la commande, le Conseil Constitutionnel a invalidé l'interdiction de la tarification horokilométrique pour les VTC (décision 2015-468/469/472 QPC du 22 mai 2015).

Les transporteurs (taxis, VTC, moto-taxis), ainsi que les centrales de réservation, doivent justifier d'une assurance responsabilité civile professionnelle.

Statut juridique et fiscal

Rendez-vous dans notre rubrique [Les guides pratiques / Mes impôts & taxes](#) pour connaître le taux de TVA qui s'applique à votre activité ainsi que le mode d'imposition de vos bénéfices.

Rendez-vous dans notre rubrique [Les guides pratiques / Mon régime social](#) pour connaître le montant des cotisations et des prestations de votre régime social obligatoire.

L'installation

L'obtention d'une nouvelle licence gratuite :

L'obtention d'une nouvelle licence gratuite nécessite des délais d'attente très longs.

La reprise d'une licence :

Le professionnel doit trouver un cédant qui le présentera à l'administration de tutelle comme son successeur. Les prix réels des licences varient de 30 à 150 k€ en province et de 150 à 250 k€ à Paris. Les écarts entre les prix déclarés et les prix réels du marché sont importants. A noter, les nouvelles autorisations de stationner délivrées à partir du 1er octobre 2014 ne sont plus transmissibles.

La location-gérance d'une licence :

Les professionnels ne disposant pas de capitaux propres pour acquérir une licence optent pour cette formule. Ils bénéficient d'un véhicule et d'une licence moyennant une redevance. A noter, le statut de locataire simple a été supprimé depuis le 1er janvier 2017 au profit de la location-gérance (loi 2014-1104 du 1er octobre 2014).

Les investissements

Le renouvellement du véhicule, tous les 3 ans environ, représente l'investissement le plus important.

L'arrêté du 13 février 2009 porte sur les nouveaux systèmes de répétiteur lumineux de tarifs que les taxis doivent fixer sur le toit de leur véhicule (les nouveaux dispositifs devront permettre d'indiquer à l'extérieur si le taxi est libre ou en course, ainsi que le tarif appliqué). Les anciens dispositifs peuvent être utilisés jusqu'à l'expiration de la validité de leur certificat d'examen.

La loi 2014-1104 du 1er octobre 2014 contraint les professionnels à s'équiper d'un terminal de paiement par carte bancaire à compter du 2 octobre 2015.

La gestion

Le suivi au quotidien

Le professionnel suit sa recette quotidienne et le nombre de courses qu'il effectue par jour. Les trajets à vide, qui absorbent une partie de la rentabilité, ne doivent pas dépasser 40% du kilométrage parcouru.

Les recettes de l'activité

Le prix d'une course en taxi est déterminé par le compteur horokilométrique (taximètre) qui équipe obligatoirement chaque taxi. Les prix sont fixés par arrêté préfectoral. Ils se décomposent entre la prise en charge des personnes, la prise en charge des bagages et le prix de la course. Il existe quatre types de tarifs en Province et trois à Paris. De manière générale, le prix d'une course est établi en fonction des plages horaires, des zones géographiques, et des jours fériés. Les recettes peuvent être complétées par le transport de marchandises ou de messageries, le transport touristique, le transport pour le compte de communes en complément des infrastructures de transport public ou le transport de malades et d'handicapés.

Les charges à surveiller

L'artisan-taxi propriétaire de la licence du véhicule a à sa charge tous les frais inhérents à sa voiture (assurances, réparations, carburant). Il peut également opter pour la location du véhicule. Il a alors à sa charge la location du véhicule et le carburant.

La maîtrise du résultat

Les artisans taxis génèrent des revenus supérieurs à ceux des locataires. L'adhésion à une société de radio permet de limiter les trajets à vide.

La gestion financière et les besoins en trésorerie

Le niveau de rentabilité contraint le professionnel à être très attentif sur ses charges financières. L'artisan-taxi doit disposer de capitaux propres importants.

		TAXI
EVOLUTION DU NOMBRE DE CRÉATION	2018	15 255 ⁽¹⁾
	2017	13 913
	2016	13 441
	2015	10 167
	2014	7 211
	2013	3 730
	2012	2 714
	2011	2 360
	2010	2 308
LES RATIOS DE GESTION CLEFS	Chiffre d'affaires moyen	150 K€ ⁽²⁾
	Marge brute	99,96 %
	Excédent brut d'exploitation	40,14 %
	Rotation des stocks	/
	Crédit clients	16 jours
	Crédits fournisseurs	22 jours
	Besoin en fonds de roulement	5 jours

⁽¹⁾Source : Insee, Démographie des entreprises et des établissements - champ marchand non agricole, Créations d'entreprises.

⁽²⁾Source : Moyenne indicative. Données exprimées en % et jours (de chiffre d'affaires ou d'achat).

LES POINTS DE VIGILANCE DU TAXI

Les principales difficultés du métier

Bien que le monopole des taxis sur la maraude ait été conforté par la loi 2014-1104 du 1er octobre 2014, le secteur est aujourd'hui confronté aux mutations des habitudes de transport (autopartage, covoiturage, etc).

• La sensibilité au contexte économique

La clientèle étant majoritairement constituée de particuliers, la profession est tout d'abord tributaire du niveau de pouvoir d'achat des consommateurs (les dépenses en transport par taxi étant un des premiers postes sacrifiés dans les budgets des ménages en cas de ralentissement économique). Sur le segment de la clientèle d'affaires, la profession dépend également du contexte économique (une crise entraînant une maîtrise des dépenses en termes de déplacement professionnel).

• L'intensité de la concurrence

Les professionnels du secteur sont concurrencés par les VTC, mais aussi par les transports publics ainsi que par les offres alternatives : autopartage et covoiturage. Les évolutions technologiques (généralisation des smartphones) favorisent l'émergence et le développement de ces offres.

TAUX DE SURVIE AU-DELÀ DES 5 PREMIÈRES ANNÉES	Transport Moyenne tous secteurs	69,0 % ⁽¹⁾ 60,4 %
--	------------------------------------	---------------------------------

¹¹⁾Source : Insee, Taux de Survie à 5 ans pour la génération 2010.

Les principales organisations professionnelles

FNAT

Fédération Nationale des Artisans du Taxi
219 rue de la Croix Nivert 75015 Paris
Tel : 01 44 52 23 50
<http://www.fnataxi.fr>

FNTI

Fédération Nationale des Taxis Indépendants
139, rue Baraban - 69003 LYON
Tel : 04 72 33 67 67
<http://www.fnti-taxis.com>

FFTP

Fédération Française des Taxis de Province
8 descente Crotti – 06300 NICE
Tel : 06 08 84 16 16
<http://www.fftp-taxis.fr>