

15ème législature

Question N° : 41710	De M. Bruno Fuchs (Mouvement Démocrate (MoDem) et Démocrates apparentés - Haut-Rhin)	Question écrite
Ministère interrogé > Solidarités et santé		Ministère attributaire > Solidarités et santé
Rubrique >taxis	Tête d'analyse >Impact de la fin du conventionnement des taxis pour le transport de malades	Analyse > Impact de la fin du conventionnement des taxis pour le transport de malades.
Question publiée au JO le : 05/10/2021 Réponse publiée au JO le : 22/03/2022 page : 1972		

Texte de la question

M. Bruno Fuchs interroge M. le ministre des solidarités et de la santé sur les effets sur l'offre de transport de patients d'une expérimentation portant sur l'organisation et le financement du système de santé menée en application de l'article 51 de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2018. Des représentants de la profession d'ambulancier et notamment le FNMS (Fédération nationale de la mobilité sanitaire) proposent aujourd'hui au ministère des solidarités et de la santé une expérimentation qui est basée sur le transfert du conventionnement des entreprises de transport sanitaire privé, qui se fait aujourd'hui au titre de l'ensemble de leurs autorisations de stationnement (ADS) et qui se ferait désormais en autorisations de mise en service de véhicules sanitaires légers (VSL). Cette expérimentation est de nature à faire disparaître les taxis du transport sanitaire privé et à réduire l'offre de transport de malades. En effet, les entreprises de taxis ne pourront plus être conventionnées pour le transport de patients si le conventionnement se fait *via* la mise en service de VSL. Il ne fait aucun doute que les patients n'auront plus recours aux taxis si ce type de transport ne permet pas un remboursement par la sécurité sociale. Cela pourrait avoir comme conséquence une baisse importante de l'offre et du maillage territorial du transport de malade, comme dans le Haut-Rhin, où les taxis assurent une part importante du transport sanitaire. On peut craindre que cette disposition augmente la fracture territoriale dans l'accès aux soins, ce qui est l'antithèse du but poursuivi par l'article 51 de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2018. Il lui demande quelles mesures sont à l'étude pour sauvegarder le maillage territorial du transport de malades en dépit de la fin du conventionnement par la sécurité sociale des taxis pour le transport privé de malades.

Texte de la réponse

L'expérimentation « Optimisation de l'efficience de l'organisation des transports sanitaires – transfert du conventionnement d'une entreprise à double activité au titre d'une autorisation de stationnement (ADS) taxi vers une autorisation de mise en service d'un véhicule sanitaire léger (AMS VSL) » issue de l'article 51 du projet de loi de financement de la Sécurité sociale (PLFSS) 2018 a permis à 45 entreprises volontaires à double activité c'est-à-dire détentrices de taxis conventionnés et de véhicules sanitaires légers (VSL) de transférer, pendant 2 ans, leur conventionnement au titre de l'ensemble de leurs ADS de taxis en autorisation de mise en service (AMS) de VSL. Son autorisation par l'arrêté du 17 novembre 2021 a été précédée par des réunions de concertation avec le ministère des transports et les fédérations représentatives de taxis. Cette expérimentation s'est inscrite dans un contexte de croissance constante des dépenses d'assurance maladie relatives au transport de patients et repose sur le constat que

les tarifs des VSL sont en moyenne inférieurs de 15 % à 35 % aux tarifs des transports sanitaires en taxis, même si ce constat est à relativiser en fonction de la structure kilométrique des transports (le VSL s'avérant plus onéreux pour les trajets de moins de 15 km). Elle ne vise en aucun cas à évincer les taxis du secteur du transport assis professionnalisé mais à objectiver le coût pour l'assurance maladie de la possibilité qu'ont les entreprises à double activité d'optimiser leurs trajets en choisissant le mode de transport le plus rentable. Ce n'est que dans l'hypothèse où les économies attendues de cette expérimentation se confirmeraient que 50 % de ces économies seront reversées aux entreprises expérimentatrices, selon une logique d'intéressement caractérisant déjà de nombreux dispositifs. Cette expérimentation répond également à un objectif de promotion des transports partagés en VSL, en cohérence avec les financements incitatifs mis en place par l'avenant 10 à la convention nationale des transporteurs sanitaires. Pour autant l'accès à la mobilité, qu'elle soit sanitaire ou non, de l'ensemble des citoyens est une priorité et il est essentiel de préserver l'offre de transports proposée par les artisans taxis sur l'ensemble du territoire ainsi que le système d'autorisations de stationnement géré par les préfets et les maires. Il est prévu qu'un courrier soit adressé à ces derniers, ainsi qu'aux commissions locales des transports publics particuliers de personnes (CLT3P) pour les tenir informés du lancement de l'expérimentation et notamment de la participation d'entreprises de leur territoire. Cette expérimentation présente également plusieurs garanties vis-à-vis des artisans taxis et des utilisateurs de la mobilité sanitaire. D'une part, afin de ne pas dénaturer les ADS des taxis, il est prévu qu'aucune dérogation au code des transports, et notamment à l'obligation d'exploitation effective et continue des ADS, ne soit accordée dans le cadre de cette expérimentation. De plus, les entreprises expérimentatrices s'engagent à ne pas céder ou remettre en mairie leurs ADS pendant toute la durée de l'expérimentation. Toute cession ou remise d'une ADS emporte la sortie automatique de l'expérimentation. Aucune dérogation au principe selon lequel une ADS taxi peut être conventionnée avec l'assurance maladie n'est ainsi prévue. Seules les entreprises expérimentatrices s'engagent à ne pas solliciter de conventionnement avec l'assurance maladie durant l'expérimentation. Grâce à ces précautions, cette expérimentation n'aura aucun impact sur les ADS des taxis ni sur leur activité et leur conventionnement. Seule l'activité des entreprises expérimentatrices, et donc volontaires, sera impactée. D'autre part et afin d'éviter tout risque de déstabilisation de l'offre de transport locale, l'examen des candidatures, réalisé avec les agences régionales de santé et l'assurance maladie en région, a permis d'exclure toutes celles qui présentaient plus de 15 taxis à transformer en VSL ou une situation de quasi-monopole sur leur territoire. Le nombre d'entreprises expérimentatrices a également été limité à 45 réparties sur 4 régions. Enfin, l'expérimentation prévoit que cette question d'une éventuelle déstabilisation de l'offre locale constituera un élément majeur du suivi et de l'évaluation qui seront réalisés à mi-parcours et en fin d'expérimentation.