

15ème législature

Question N° : 44632	De M. Jean-Jacques Gaultier (Les Républicains - Vosges)	Question écrite
Ministère interrogé > Solidarités et santé		Ministère attributaire > Solidarités et santé
Rubrique >taxis	Tête d'analyse >Organisation sur les transports sanitaires	Analyse > Organisation sur les transports sanitaires.
Question publiée au JO le : 01/03/2022 Réponse publiée au JO le : 22/03/2022 page : 1972		

Texte de la question

M. Jean-Jacques Gaultier interroge M. le ministre des solidarités et de la santé sur l'expérimentation issue de l'article 51 du PLFSS 2018 qui concerne l'organisation des transports sanitaires. Cette expérimentation est définie par l'arrêté du 17 novembre 2021 relatif à l'optimisation de l'efficacité de l'organisation des transports sanitaires et au 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 (AMS) véhicule sanitaire léger (VSL) pour une durée de deux ans à compter du 1er avril 2022 pour l'ensemble des entreprises retenues. Selon les artisans taxis et entreprises de taxis, qui estiment avoir été insuffisamment consultés, les modalités de mise en œuvre de cette expérimentation et son éventuelle généralisation dénatureront la raison d'être de l'autorisation de stationnement des taxis, bouleverseront les fragiles équilibres des professions concernées et affaibliront le maillage territorial par les entreprises de transport individuel de particuliers, sans générer au bénéfice de l'assurance maladie d'économies plus substantielles que le système actuel de transport en véhicule sanitaire léger. Craignant que la généralisation de cette expérimentation prive également les patients du libre choix de leur mode de transport par la raréfaction de l'offre de taxis conventionnés, il lui demande de lui faire part de toute clarification et explicitation de nature tant à valider la viabilité du nouveau modèle économique envisagé qu'à rassurer sur leur avenir les artisans taxis et entreprises de taxis.

Texte de la réponse

L'expérimentation « Optimisation de l'efficacité 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.