



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Conséquences de l'arrêté d'expérimentation tiré de l'article 51 de la LFSS 2018

Question écrite n° 44482

Texte de la question

M. Pierre Vatin attire l'attention de M. le ministre des solidarités et de la santé sur les conséquences de l'arrêté d'expérimentation tiré de l'article 51 de la LFSS 2018. Conformément aux articles L. 322-5, L. 322-5-1 et R. 322-10-1 du code de la sécurité sociale, les transports assis professionnalisés (TAP) pouvant être pris en charge par l'assurance maladie sont les transports réalisés soit par un véhicule sanitaire léger (VSL), soit par un taxi conventionné. D'après l'article L. 3121-1 du code des transports, pour pouvoir exercer son activité, l'entreprise de taxi doit exploiter une autorisation de stationnement (ADS). Les frais de transports effectués par une entreprise de taxi ne peuvent donner lieu à remboursement que si cette entreprise a préalablement conclu une convention avec un organisme local d'assurance maladie, au titre d'une ou plusieurs ADS que l'entreprise exploite. Pour pouvoir réaliser des transports de patients en VSL, l'entreprise de transport sanitaire doit être titulaire d'un agrément octroyé par l'agence régionale de santé (ARS) de son ressort territorial (article L. 6312-2 du code de la santé publique). Chaque véhicule doit disposer d'une autorisation de mise en service (AMS) délivrée par l'ARS (article L. 6312-4 du même code). Ces transports ne peuvent donner lieu à remboursement au tarif conventionnel du VSL que si l'entreprise respecte les engagements de la convention nationale des transporteurs sanitaires privés. L'objectif du projet d'expérimentation est d'améliorer l'efficacité de l'organisation des transports sanitaires tout en développant une prise en charge adaptée aux nouveaux besoins des patients. Cette expérimentation permet ainsi aux entreprises volontaires à « double activité », c'est-à-dire une activité de transport sanitaire en VSL et une activité de transport de patients en taxi conventionné, de transférer le conventionnement au titre de toutes ses ADS de taxi vers des AMS de VSL. D'après certains syndicats du taxi, si cette expérimentation devait se généraliser et rester en l'état, celle-ci aboutirait à : dénaturer l'ADS ainsi que la pérennité de la couverture des territoires ; nuire à l'esprit et l'écriture de l'article 51 de la LFSS de 2018 ; réaliser une opération financière pour les acteurs ambulanciers au détriment des taxis, des autorités administratives détentrices de l'ADS (maires et préfets), sans information et consultation des acteurs concernés et sans leur accord préalable ; nuire à l'offre de transport pour les administrés en limitant la couverture de transport sanitaire ; exclure la notion de service au public du transport sanitaire en mettant en place un réseau de transport ne couvrant pas l'ensemble du territoire ; remettre en cause le modèle économique des artisans taxis et des entreprises de taxi ; dénaturer les fonds de commerce des artisans taxis et des entreprises de taxi, soulevant ainsi la question de la réparation du préjudice ; remettre en cause les fondements légaux de l'activité du transport de personne par taxi en violation des dispositions d'encadrement du code des transports. C'est pourquoi il lui demande les mesures qu'il entend prendre éviter les conséquences d'une telle expérimentation sur l'activité des 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.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Vatin](#)

Circonscription : Oise (5^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 44482

Rubrique : Taxis

Ministère interrogé : [Solidarités et santé](#)

Ministère attributaire : [Solidarités et santé](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [22 février 2022](#), page 1141

Réponse publiée au JO le : [22 mars 2022](#), page 1972