



Monsieur Thomas FATOME  
Directeur Général de la CNAM  
50 rue de Professeur André LEMIERRE  
75020 PARIS

En date du 04 novembre 2023

Monsieur le Directeur,

Faisant suite à votre courriel du 2 novembre 2023, dans lequel vous souhaitez recueillir l'avis des fédérations concernant votre projet d'avenant à la convention 2019/2023, vous trouverez ci-après quelques éléments de réponse.

En préambule, s'il est vrai que des réunions avec vos équipes ont eu lieu durant les mois de septembre et octobre 2023, force est de constater que ces échanges se sont contentés de confirmer la doctrine de la convention actuelle sans pour autant prendre en compte les éléments factuels fournis par la profession et présentés en séance (Cf, rapport effectué à notre demande par KPMG)

La position de vos équipes ne consistait qu'à mesurer l'évolution des dépenses sans pour autant entrer dans le détail des chiffres, ni chercher à les expliquer, et encore moins à les comprendre, d'où votre proposition d'écriture.

Afin de vous permettre de juger de la pertinence de cette proposition, nous souhaitons porter à votre connaissance certains éléments.

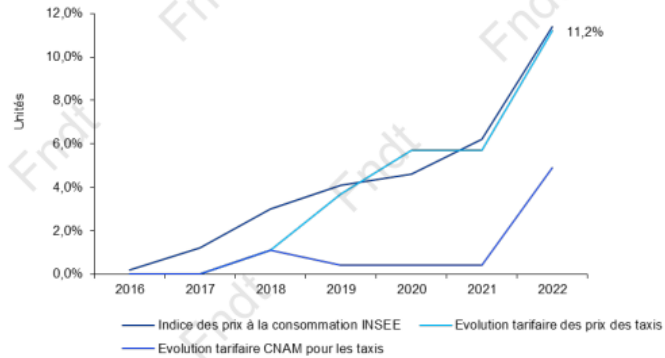
1/ Sur la question de l'augmentation des tarifs.

Dans le prolongement de la convention 2019/2023 votre proposition consiste à poursuivre le principe de désindexation des tarifs pour l'assurance maladie. Vous trouverez ci-dessous un graphique, vous permettant de mesurer la courbe de l'évolution tarifaire des taxis de ces dernières années, corrélée aux tarifs préfectoraux mais également à l'inflation. L'image parle d'elle-même.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Indice des prix à la consommation INSEE	0,2%	1,0%	1,8%	1,1%	0,5%	1,6%	5,2%	
Evolution tarifaire des prix des taxis			1,1%	2,6%	2,0%		5,5%	4,0%
Evolution tarifaire CNAM pour les taxis			1,1%	-0,7%			4,5%	4,0%

Le graphique ci-contre cumule toutes les variations de 2016 à 2022. L'indice des prix est globalement répercuté dans l'évolution des tarifs des taxis. En revanche, l'écart est de 7 points avec l'évolution tarifaire de la CNAM.

Cumul des variations de 2016-2022



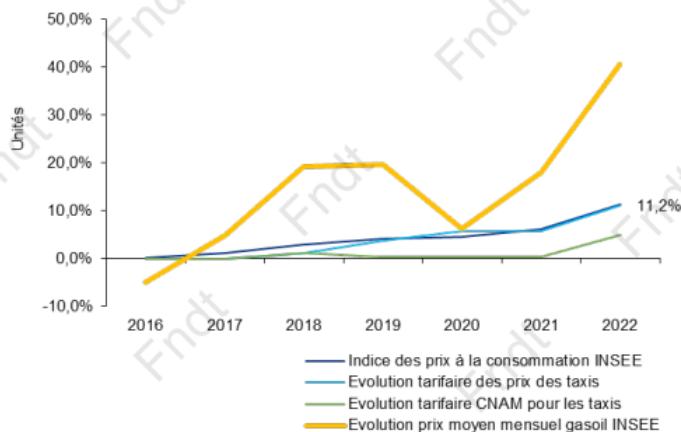
Sur les huit dernières années, les tarifs appliqués à l'assurance maladie ont augmenté de 8.9% quand dans le même temps, l'inflation progresse de 17.2 % (nous avons estimé une inflation à 5.8% pour 2023).

La profession a donc subi de plein fouet une inflation de 8.3% sans que nos tarifs ne puissent à minima compenser cela.

Afin de compléter ces données, nous vous joignons le même graphique, dimensionné à une autre échelle afin d'y inclure l'évolution du prix des carburants, les images parlant toujours d'elles même.

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Indice des prix à la consommation INSEE	0,2%	1,0%	1,8%	1,1%	0,5%	1,6%	5,2%	
Evolution tarifaire des prix des taxis			1,1%	2,6%	2,0%		5,5%	4,0%
Evolution tarifaire CNAM pour les taxis			1,1%	-0,7%			4,5%	4,0%
Evolution prix moyen mensuel gasoil INSEE	-4,9%	10%	14%	0%	-13%	12%	23%	

Cumul des variations de 2016-2022



Dans le même temps, sur la période de janvier 2019 à mai 2023 **le SMIC a augmenté également de 14.85%.**

Vous nous proposez donc de poursuivre dans cette méthodologie qui, malgré les alertes exprimées par les fédérations pendant ces réunions **et** malgré les données sourcées qui ont été présentées, continue de perpétuer le principe de destruction de nos marges.

## 2/ Sur la question de l'évolution des remises

Toujours dans le prolongement de la convention 2019/2023, vous nous proposez de corréliser le taux de remise aux dépenses. En clair, plus les dépenses augmentent, plus les remises augmentent. Afin d'étayer vos propos, vous nous indiquez, dès la première réunion que les dépenses progressent de 533 millions d'euros, **sans pour autant en faire le détail.**

### EVOLUTION DES DÉPENSES DE TRANSPORTS

Dépenses remboursables (M€)	2018	2019	2020	2021	2022
Transporteurs sanitaires	2 826,9	2 709,9	2 530,9	2 952,2	3 088,6
-Ambulance	1 947,4	1 838,8	1 790,8	2 073,5	2 169,7
-Vsl	879,6	871,1	740,2	878,7	918,9
Taxis	2 066,6	2 115,5	1 905,1	2 343,2	2 599,6
Autre	146,9	148,7	111,5	114,6	122,5
<b>Total</b>	<b>5 040,4</b>	<b>4 974,1</b>	<b>4 547,5</b>	<b>5 410,0</b>	<b>5 810,7</b>

En effet, il nous semble essentiel de dissocier ce qui relève de l'augmentation des prix de ce qui relève du volume de transports ou même de l'allongement des distances parcourues afin de permettre aux patients d'accéder à leur structure de soin, ceci afin de prendre les mesures les plus adaptées possible. Nous avons donc analysé sur la période 2016/2022, la **nature** de la hausse des dépenses.

Focus Assurance Maladie (En millions d'€)	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (1)	TOTAL
Chiffre d'affaires avec l'assurance Maladie	1 810	1 927	2 067	2 116	1 905	2 343	2 598	14 765
Variation de CA N-N-1		117	140	49	-210	438	255	788
Hausse brute des tarifs Assurance Maladie	0,0%	0,0%	1,1%	-0,7%	0,0%	0,0%	4,5%	
Effet prix		0	21	-14	0	0	105	112
Effet volume		117	119	63	-210	438	149	676

(1): Montant estimé à partir du montant remboursé par l'Assurance Maladie

Il ressort de cette analyse, que pour 1 euro de hausse de tarifs, nous avons 6 euros de hausse en volume. (112/676). Nous rappelons une nouvelle fois que les taxis ne sont en aucun cas prescripteurs de transports, mais seulement exécutants et que nous n'avons aucun levier d'action pour maîtriser la hausse des prescriptions de transport, ni aucun moyen de choisir la structure de soins.

Devons-nous comprendre de par vos propositions et votre méthode de calcul de l'évolution des remises que nous devons aller vers des refus de prises en charge afin de pouvoir prétendre améliorer nos tarifs ? (Plus de dépenses = plus de remises = moins de marges).

Concernant l'analyse faite par vos services, sur la période **2018/2022**.

### DÉCOMPOSITION DE L'ÉVOLUTION DES DÉPENSES ENTRE 2018 ET 2022

Entre 2018 et 2022 :

- Augmentation des dépenses remboursables (TR) : +25,8% soit **+533 M€**
  - L'effet **prix/structure** représente plus d'un tiers de l'augmentation des dépenses (37%), soit **+196 M€** ;
  - L'effet **volume** représente 63% de l'augmentation des dépenses, soit **+337 M€**.

Là encore, la méthode ainsi que le mélange entre des coûts liés à la structure (kilomètres supplémentaires parcourus) et des coûts liés au prix posent question quant à la pertinence de l'information présentée. Voici donc l'analyse effectuée en dissociant les deux effets.

Focus Assurance Maladie (En millions d'€)	2018	2019	2020	2021	2022 (1)	TOTAL
Chiffre d'affaires avec l'assurance Maladie	2 067	2 116	1 905	2 343	2 598	11 028
Variation de CA N-N-1		49	-210	438	255	531
Hausse brute des tarifs Assurance Maladie		-0,7%	0,0%	0,0%	4,5%	
Tarif moyen (AMO+AMC) par transport (RG hors SLM) - (2)	52,75 €	52,60 €	54,58 €	54,74 €	57,05 €	
Tarifs Assurance Maladie (prix moyen 2018) & hausse des tarifs CNAM	52,75 €	52,38 €	52,38 €	52,38 €	54,74 €	
Estimation du Nombre de missions (en milliers)	39 177	40 219	34 905	42 806	45 539	
Effet prix		-14	0	0	105	91
Effet structure		8	70	21	6	105
Effet volume		55	-280	417	144	336

(1): Montant estimé à partir du montant remboursé par l'Assurance Maladie  
(2): Source - Assurance Malade 1ère séance de concertation - 15/09/2023

Nous avons donc 91 M d'euros liés à l'augmentation des tarifs sur la période 2018/2022 et 441 M d'euros liés au volume et à la structure.

**L'effet volume et l'effet structure représentent donc 83% de l'augmentation des dépenses.**

3/ Les marges de la profession.

Vos services se sont-ils interrogés sur ce sujet **fondamental** pour toute entreprise ?

Dans le doute, une nouvelle fois, nous vous joignons l'étude sur le sujet

Evolution des grands agrégats Sociétés	2019	2020	2021	Projection 2022	Projection 2023
Chiffre d'affaires net	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Valeur ajoutée	39,8%	41,8%	44,6%	43,6%	44,0%
Impôts et taxes assimilés	1,3%	1,6%	1,7%	1,6%	1,6%
Salaires et Charges sociales	29,7%	32,1%	33,6%	33,8%	34,1%
EBE	9,2%	12,6%	12,7%	11,4%	11,4%
Amortissements et provisions	3,5%	6,3%	5,4%	5,4%	5,6%
Résultat d'exploitation	5,5%	6,3%	7,5%	6,2%	6,0%
Résultat financier	-0,6%	-2,4%	-0,6%	-0,6%	-0,5%
Résultat courant avant impôts	4,9%	3,9%	7,0%	5,7%	5,5%
Bénéfice ou perte	4,7%	7,4%	8,7%	5,1%	5,0%

Vous pourrez constater par vous-même le niveau de marges de la profession et en conséquence ce qu'il est possible de réaliser en termes de tarifs.

Par ailleurs, nous souhaitons revenir sur l'argumentation avancée par vos services lors de la troisième réunion, puis reprise par vous lors de la quatrième concernant l'attrait à l'exercice de la profession de taxi pour le transport de malades assis au seul regard du nombre d'entreprises conventionnées.

Nombre de sociétés (n°AM)	26 999	27 031	26 773	27 975	28 752
Evolution nombre de sociétés (n°AM) N/N-1		0,1%	-1,0%	4,5%	2,8%

Source : Données SNDS; France entière; Tous régimes; Date de liquidation

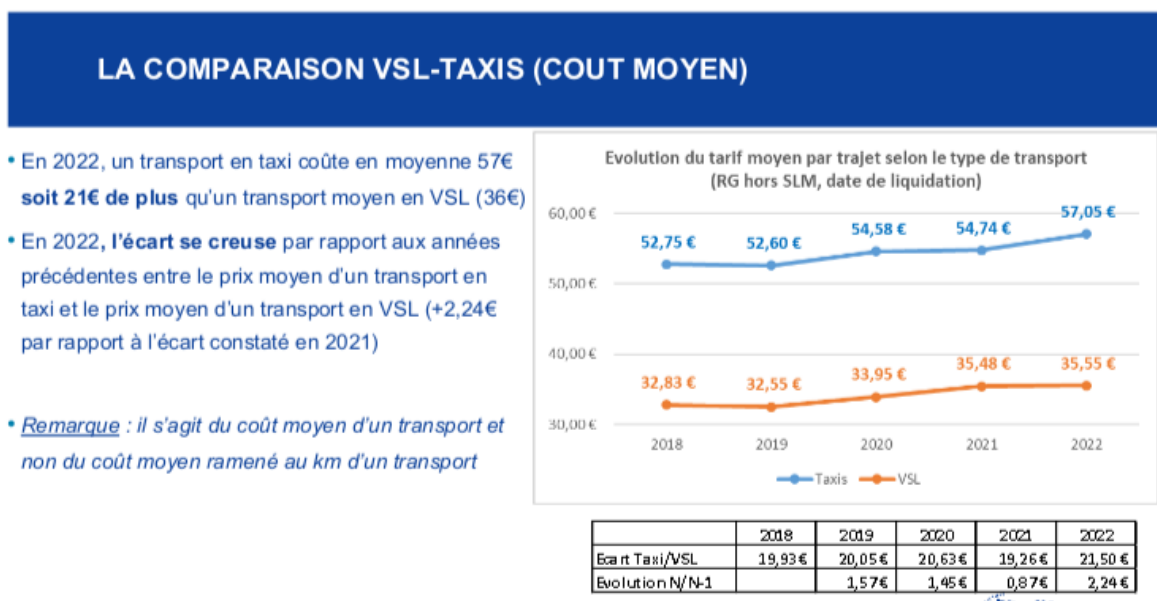
Cet argument ne peut être considéré comme recevable au seul motif que le nombre de sociétés de taxis conventionnés aurait augmenté depuis 2021, sous-entendant que le transport de malades assis en était le principal attrait. L'augmentation du nombre de sociétés conventionnées sur le territoire, est principalement due à la situation du tourisme en France post COVID. En effet, la désertification des gares et des aéroports de clientèle étrangère a été le principal moteur au conventionnement afin de permettre aux taxis de trouver de l'activité. En aucun cas, ce paramètre ne peut être considéré comme valant adhésion aux conditions tarifaires imposées. Pour précision, le nombre de sociétés de taxi conventionnés a augmenté sensiblement après l'épisode COVID, mais il était en baisse sur les années précédentes.

4/ Sur votre base de comparaison des tarifs moyens pour une course en taxi/VSL.

La convention 2018/2022 prévoyait en son article 7.1 :

7.1. *Télétransmission obligatoire. La fiabilisation de la facturation des transports à l'assurance maladie nécessite de rendre la télétransmission selon la norme B2 obligatoire en 2019. Cette télétransmission intègre tous les détails de la facturation du transport. Chaque entreprise conventionnée s'engage à fournir, dans sa facturation, **le nombre de kilomètres parcourus** avec le patient.*

Force est de constater, à la vue des éléments présentés, que cette disposition, parmi d'autres n'a pas été respectée. Aujourd'hui, une nouvelle fois, nous nous retrouvons avec des données incomplètes servant de base à votre politique tarifaire.



En tant qu'acheteur, comment se fait-il que vous ne sachiez pas avec précision ce qui vous est facturé ?

Il ne s'agit pas de se contenter de dire que vous achetez un transport, mais de savoir quelle quantité de kilomètres vous achetez à ces prix-là. Comment est-il possible de prendre des décisions éclairées dans ces conditions ? De plus, ce manque d'information préjudiciable sert de base-argumentaire à nos concurrents qui vous déroulent tous les éléments de langage nécessaires à l'obtention de revalorisation, de bonification, d'économies partagées, de transports simultanés au seul motif que les taxis seraient plus onéreux. Méthode d'analyse ubuesque sur un marché qui pèse près de 6 milliards d'euros !

4/ Sur la question de la facturation du transport que l'assurance maladie qualifie de « partagé »

Le constat initial fait état d'un sous-emploi de ce type de transport. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'a émergé dans le PLFSS2024, l'article 30 qui vise à pénaliser financièrement les patients qui refuseraient de partager un transport.

Une fois de plus, une fédération ambulancière est à la manœuvre, allant jusqu'à contester en justice des décisions émanant de caisses locales d'assurance maladie qui permettaient d'inciter financièrement les taxis à ce type de transports.

La seconde étape de ces manœuvres consistait à proposer par les expérimentations sous couvert de l'article 51, le déconventionnement de certains taxis au profit d'AMS, et pour finir, proposer le développement du transport partagé.

L'objectif sous-jacent étant d'exclure les taxis du champ du transport sanitaire, à tout le moins le rendre anecdotique.

Maintenant venons-en aux réactions de vos services : aucune information sur les jugements rendus, malgré nos diverses demandes, aucune objection à l'expérimentation de l'article 51 qui se trouve en dehors du champ de compétence des transporteurs sanitaires, et enfin malgré **des intentions gouvernementales claires**, un verrouillage complet des incitations financières pour les taxis.

Vous n'êtes pas sans savoir qu'un amendement porté par le gouvernement va modifier l'article L322-5 du code de la sécurité social permettant aux taxis de pouvoir bonifier leurs tarifs dans les cas de transports partagés.

De ce fait, nous ne comprenons pas votre position qui consiste à ne rien modifier de la convention actuelle et à remettre les éventuelles mesures incitatives à l'année 2025.

Ceci revient à dire, que des dizaines de millions d'euros d'économies pourraient être réalisées par les taxis pendant l'année 2024 mais que volontairement vous y renoncez. Peut-être souhaitez-vous que le chiffre du montant des dépenses par taxi en 2024 soit mauvais afin de préparer au mieux les futures négociations pour 2025/2029 ?

Pour mémoire les VSL, au nombre de 14.000 sur l'ensemble du territoire, ont pour ambition de faire économiser entre 80 et 100 M d'euros par an. Si les taxis, au nombre de 40.000, avaient les mêmes incitations financières, quel pourrait être le montant de l'économie ? 150 M ? 200 M ?

Néanmoins, dans un esprit constructif, nous vous joignons à nouveau nos propositions, résumées en quelques lignes :

1/ Réindexation totale sur les tarifs préfectoraux 2024 pour les départements facturant au distancier et suppression des remises d'indexation venant s'ajouter aux remises conventionnelles pour les départements facturant au compteur permettant aux taxis de reconstruire leurs marges, arguments que vous avez entendus pour les transporteurs sanitaires.

2/ Instauration d'un minimum de perception applicable à l'ensemble des départements afin de ne pas générer des carences de transport.

3/ Facturation des transports partagés selon la seule méthode du transport dit « simultané » au même titre que les transporteurs sanitaires. Méthode dont les explications ont été fournies par écrit par la FNDDT et la FNAT afin de rendre le transport partagé incitatif et par voie de conséquence développer des sources d'économie pour les caisses locales.

4/ Instauration d'un code de facturation du transport partagé afin de pouvoir en mesurer le développement dans les mois à venir.

5/ Suppression du principe de facturation en fonction du type de soin, introduit par la convention 2018/2023, celui-ci étant contraire aux arrêtés ministériels définissant l'emploi de nos tarifs.

6/ Application stricte de l'article 7.1 de la convention 2018/2023 permettant de recueillir la donnée kilométrique et application de celui-ci à l'ensemble des transporteurs sanitaires, ambulance et taxi.

7/ Mise en place d'un forfait accompagnement/démarches administratives afin de mettre un terme au bénévolat imposé à la profession quant à l'accompagnement des personnes dans les structures de soins.

Face au mécontentement de nos entreprises prêtes à se mobiliser pour assurer leur pérennité, une nouvelle rencontre nous paraît s'imposer afin d'apporter des solutions responsables à ces difficultés et restaurer un dialogue constructif.

Au regard de ce qui précède, vous comprendrez aisément, Monsieur le Directeur, que votre proposition de rédaction d'un accord pour 2024 ne peut qu'être refusée par nos organisations professionnelles si cet avenant devait rester en l'état.

En attendant une réponse de votre part, veuillez agréer, Monsieur le Directeur, nos respectueuses salutations.

Pour la FNDT



Emmanuelle CORDIER

Pour la FNAT



Bernard CREBASSA