

Les taxis, vent debout pour le transport de malades assis

La profession s'organise, des cortèges de toute la France convergeront le lundi 4 mars à Paris



Ces dernières années en France, il est devenu de plus en plus difficile pour les patients de réserver des courses de taxis conventionnés pour le transport de malades assis. Une situation alarmante, puisqu'elle peut entraîner des ruptures de soins pour des malades dans l'incapacité de se rendre à leurs rendez-vous de santé. Elle constitue un manquement grave de l'Etat à son devoir de garantir l'accès aux soins.

Les taxis conventionnés sont des professionnels, formés spécifiquement pour fournir un service sécurisé et confortable aux personnes ayant besoin d'une assistance particulière pendant leurs trajets vers les établissements de santé, et pour certaines démarches administratives. Ils jouent un rôle essentiel dans le parcours de soin des malades.

C'est l'Assurance Maladie qui fixe les conditions d'accès aux malades et les conditions de sa collaboration avec les taxis.

Face à une nouvelle tarification insoutenable imposée par l'Union Nationale des Caisses d'Assurance Maladie (UNCAM), les taxis se mobilisent pour la survie du taxi médicalisé, afin de continuer à garantir aux Français qui le nécessitent, un service de qualité, adapté à leurs besoins, aujourd'hui menacé. Ils poussent un cri d'alarme après un énième coup porté à leur activité, cette fois également au détriment des malades, des citoyens.

Le lundi 4 mars, suite à diverses initiatives locales, des cortèges en provenance d'Ile de France et de l'ensemble du territoire, vont converger à Paris, place du Trocadéro, à l'appel de la FNAT et de la FNDT, deux des principales organisations professionnelles. Un service minimum est maintenu pour permettre d'assurer les rendez-vous médicaux des patients.

Pourquoi les chauffeurs de taxi se mobilisent-ils ?

Tous les cinq ans, le Protocole quinquennal pour le Transport de Malades fixe notamment les tarifs pratiqués par l'UNCAM pour les taxis conventionnés.

À la mi-septembre, l'UNCAM et les fédérations de taxi ont débuté les discussions. La stratégie partagée par les deux parties : définir un avenant tarifaire pour 2024 afin de se laisser le temps de négocier sereinement le renouvellement du protocole d'accord, valable de 2025 à 2029. Mais alors que les parties ne parvenaient pas

à aboutir à un accord, **l'UNCAM a publié unilatéralement une convention type, exemptée de ses plafonds tarifaires de remise sur les courses conventionnées.**

Dans la foulée, elle a appelé les caisses départementales à renouveler avant la mi-février leur convention avec les entreprises de taxi, mises au pied du mur.

Du côté de l'UNCAM, on invoque l'augmentation des dépenses du transport de patients par taxi qui pèserait sur le budget. **Considérant que cette augmentation doit être contenue par une baisse des tarifs appliqués à la prestation, l'organisme social méprise la réalité économique du secteur.**

Car si cette augmentation des dépenses est bien réelle, elle n'est que le reflet d'une augmentation de la demande, aucunement imputable aux professionnels du taxi : « *Les taxis ne sont pas prescripteurs mais les simples ouvriers de la politique de soins en France. Ils n'interviennent que sur ordonnance de transport, prescrites par le corps médical. En aucun cas, ils ne suscitent la demande, ni ne tirent un quelconque enrichissement de son augmentation.* », rappelle Emmanuelle Cordier, Présidente de la FNDDT.

Augmentation du transport de malades assis, à qui la faute ?

Cette demande croissante de transport de malades assis, trouve en fait ses sources dans :

- **le vieillissement de la population,**
- **la politique de soins en France qui priorise l'hospitalisation à domicile, l'hospitalisation de jour et l'ambulatoire,** multipliant mécaniquement les déplacements de patients.

(Quid de la prise en compte, dans les calculs de l'UNCAM, des économies réalisées grâce aux transports de malades ?)

- **une politique de dépistage plus précoce de certaines maladies** (dans les 5 prochaines années, les ALD - affections de longues durée - devraient même augmenter de 10%, selon une projection de l'UNCAM)
- **l'allongement des distances vers les structures de soins,** qui réveille une autre plaie, celle de la désertification médicale, notamment dans les territoires (qui souffrent de la fermeture des établissements de proximité, regroupés en plateaux régionaux, plus éloignés).

Les grandes villes, avec de fortes densités de population, ne sont pas épargnées par cette tension. La demande y est déjà supérieure à l'offre disponible et les patients peinent à réserver un taxi conventionné (le conventionnement de chauffeurs de taxis est limité par des quotas par départements).

Le raz-le-bol des taxis à bout de souffle

Les tarifs sur lesquels l'UNCAM entend appliquer des remises toujours plus accablantes se basent sur une tarification qui n'a pas évolué depuis 2018, décorrélée des tarifs réglementés fixés par le ministère de l'Economie. Sur les 8 dernières années, les tarifs appliqués avec l'Assurance Maladie pour les courses conventionnées n'ont augmenté que de 8,9 % quand l'inflation a progressé de 17,2 %.

Les taxis, qui ont longtemps continué d'accomplir leur mission malgré tout, tirent la sonnette d'alarme. **La crainte : la nouvelle tarification pourrait forcer les entreprises de taxis à refuser les prises en charge pour protéger l'équilibre économique de leurs TPE.**

La France compte **65 000 licences de taxi,** dont **35 000 entreprises de taxi,** soit **30 000 salariés,** qu'on ne peut plus augmenter. A terme, ce sont des financeurs qui ne suivent plus, des chefs d'entreprise qui doivent licencier et vendre des licences pour faire face et sauver leur entreprise, qui ne peuvent plus se rémunérer, dans un cercle vicieux de décroissance. Un sort injuste pour un métier de proximité qui a toujours été actrice du contrat social, s'acquittant de ses impôts, taxes et cotisations pour contribuer au fonctionnement de la collectivité.

Ce nouvel abus pourrait bien être le coup fatal porté aux entreprises de taxi, dans leur précarisation en marche depuis des décennies. En 2023, un audit réalisé par le cabinet KPMG à la demande de la FNDT, confirmait leur fragilité, avec des marges extrêmement faibles.

L'« intangibilité de la prescription » offre un autre exemple d'aberration dont sont victimes les taxis conventionnés, c'est-à-dire, la possibilité pour l'UNCAM de procéder à des contrôles a posteriori des ordonnances de transports, et de réclamer aux chauffeurs les sommes des courses qu'elle estimerait illégitimes (donc que le médecin aurait prescrit à tort), jusqu'à trois ans après la prestation. La souffrance des taxis n'est pas sans rappeler le désespoir d'une autre profession, celle des agriculteurs, sous certains aspects : Comme pour elle, on fait peser sur les taxis, des enjeux supérieurs de santé publique, tout en les soumettant à des exigences hors-sol. Comme les agriculteurs, les taxis ne demandent qu'à vivre honnêtement de leur travail et refusent de survivre sous perfusion. Idem, les faillites se succèdent et les collègues déplorent même des suicides.

Avec moins de taxis conventionnés, que se passerait-il ? Plus d'ambulances, un transport encore plus coûteux pour la collectivité, complètement déshumanisé et évidemment sans effet sur l'intensification de la demande.

Comment imaginer la prise en charge de patients devant se rendre à leur chimiothérapie en ambulance, en bus ?

Le taxi conventionné, un aidant précieux

En restant sourde à la réalité du métier, l'Assurance Maladie se comporte davantage en financeur qu'en gestionnaire de la politique de soins.

Transporter des malades est aussi et surtout un engagement humain. Ces chauffeurs sont un maillon essentiel de la chaîne de prise en charge des patients et de véritables aidants.

« Transporter un malade, ce n'est pas transporter un colis. Le chauffeur a une obligation d'accompagnement : il vient vous chercher dans votre chambre d'hôpital, s'assure que vous rassemblez vos affaires, vos ordonnances et vous raccompagne avec vos affaires sous le bras, en vous aidant jusqu'au cinquième étage de votre immeuble s'il le faut. Un temps de travail qui n'est d'ailleurs pas rémunéré », souligne Bernard Crebassa, Président de la FNAT.

Bien plus que de simples transporteurs, les chauffeurs conventionnés sont souvent le seul lien social pour les malades et se substituent à un service public de proximité défaillant. Tout comme ils préservent la dignité des malades dans leurs parcours de soins, ils réclament aussi à exercer leur métier en toute dignité.

L'intersyndicale demande à être reçue urgemment à Matignon, par l'ensemble des différents ministères liés aux enjeux du secteur.