

Vitray en Beauce, le 23 mars 2026

À l'attention de la CNAM ;

MEMO FNDT A L'ATTENTION DE LA CNAM TRANSPORT DE MALADES ASSIS PAR TAXI
EFFET DE LA NOUVELLE CONVENTION

1/ Situation financière des entreprises de taxi depuis l'introduction de la nouvelle convention au 1^{er} novembre 2025 :

Hors les dix grandes villes définies par la CNAM, nos entreprises subissent une déflation forte de leur chiffre d'affaires s'impactant directement sur leurs points d'amortissements de leurs actifs auxquels se superposent leurs charges salariales contractuelles incompressibles.

Pour illustrer la tendance observée depuis le 1^{er} novembre en tenant compte des différentes typologies d'entreprises, nous avons en moyenne mensuelle un impact négatif pour 90% des entreprises, avec des ordres de grandeurs massifs à hauteur de -15 à -45% sur un département ne comportant pas de dispositif « grandes villes ». (DÉP. 68)

Cette résultante de la nouvelle convention est reproductible à l'aune de la situation vécue par l'ensemble des taxis ne pouvant bénéficier de la prise en charge du forfait « grandes villes ».

D'autre part ce déséquilibre est accentué par la capacité de retour en charge pour les taxis hors champs des grandes villes qui ne sont pas prioritaire pour les retours, qui n'ont pas aux surplus les marges horaires au regard des heures d'entrées/sorties non correspondantes des centres de soins.

Déséquilibre accentué donc.

2/ Obligations de la nouvelle convention ne pouvant être remplies :

Deux points sont à retenir en ce domaine :

a/ La certification des flux :

A ce titre nous avons fait montre de propositions constructives amenant à ce que la certification des flux de transport de malades n'aboutisse pas à alourdir le coût d'équipement par véhicule (+250 euros) auquel se rajoute l'abonnement mensuel (+/- 80/60 euros véhicule mois) par le biais de l'utilisation du dispositif légal et réglementé **LE TAXI**.

Cette proposition suppose un développement du dispositif géré par l'état, pour adapter un volet (couche spécifique transport de malades). Cependant si le principe fut posé dans l'écriture de la nouvelle convention d'une expérimentation, aucune concertation avec les professionnels ne fut mise en œuvre et plus encore, la DGITM et la Caisse pour des raisons divergentes, s'opposent à cette mise en œuvre.

b/ Le SEFI :

Ce dispositif devait être obligatoire et généralisé à partir de 2019 (Socle de la précédente convention quinquennale). A ce jour aucune généralisation du SEFI n'a pu émerger, faute de travaux conclusifs sur le sujet de la part de la Caisse. Les 1^{ers} travaux ont démarré sur le 1^{er} semestre 2019 puis furent stoppés. L'on fait mieux comme simplification de la facturation.

La nouvelle convention le remet au cœur du sujet, mais ne peut pas le mettre en œuvre pour dixit « le non-épuisement des carte CPS entreprises bicéphales ». A date aucune généralisation, aucun travail de certification des solutions opérées par les entreprises de taxi.

Affiliée à la CPME: Confédération des Petites et Moyennes Entreprises.

Siège social : 38 rue de Chartres 28360 VITRAY EN BEAUCE

Contact : 06 09 87 29 18 – Siret : 508 617 875 00036 - <http://www.fndt.fr> - Email : infocontactfndt@orange.fr

3/ La plateforme nationale en vue d'optimisation des taux de kilomètres en charge parcourus, ainsi que de l'optimisation du transport partagé :

Le corolaire des arguties de la caisse, en vue de faire accepter publiquement la nouvelle convention, tenait lieu à la compensation liée aux diminutions des retours à vide et l'amélioration du transport partagé par le biais d'une plateforme nationale de l'état.

Ce supposé prérequis ne repose alors actuellement sur aucun système mis en place. Le délégué interministériel, pour sa mise en œuvre, vient juste d'être nommé, soit 4 mois après la mise en route de la nouvelle convention.

La version bêta est envisagée pour septembre en expérimentation sur des secteurs limités, avec implémentation des correctifs sur la période 26/27 avant une possible généralisation, au mieux en 2028, si et seulement si les budgets alloués aux développements suivent.

L'on comprendra aisément que dans ces circonstances la corrélation d'intention et de fait n'est pas tenable pour nos entreprises puisque ne pouvant bénéficier des outils d'optimisation de leurs taux de remplissage, si tant est que les entrées/sorties soient correspondantes.

Ce résumé est révélateur des symptômes d'une pensée inaboutie à moins que l'on soit dans un impensé aboutissant à la disparition de l'offre de transport par taxi.

4/ La question des changements des paradigmes des prix d'urgences :

De façon tout à fait limpide et sans contestation aucune, le forfait minimum de 13 euros est inadapté.

- La demande exprimée et posée sur les mêmes matrices de coût minimum est de 25 euros pour tous les territoires hors grandes villes, tarif de prise en charge VSL soit dit en passant.
- Réouverture du sujet du tarif médian de 1.50/1.40 euros national.
- Disponibilité des outils de maîtrise avant toutes mesures et mises en œuvre.
- Respect des engagements de la parole publique (Engagement des Ministres), visant à l'actualisation des éléments de la convention, si ceux-ci aboutissent à des baisses. L'engagement Ministériel visait à nous assurer que la nouvelle convention ne reposerait pas sur le principe d'une baisse de la rémunération des transports. **Réunion d'urgence non tenue.**
- Révision du barème de la tarification sur la tarification annuelle applicable, soit 2026 pour 2026 et non 2024.
- Mise en place d'un groupe de travail visant à s'assurer de la couverture énergie s'imputant en sus de la tarification.
- Mise en place d'un indice d'évolution identique à ceux pris dans les marchés publics.

2

5/ La question de la sectorisation :

La mise en œuvre du principe de la sectorisation a posé difficultés, en ce que les caisses ont dans la plupart des cas « Imposé leurs sectorisations » sans tenir compte des demandes, justifications des représentants de la profession.

Nous devons relever que cette méthode est contraire à l'esprit et écriture de la convention, de même qu'aux engagements pris. En aucun cas il ne devait s'agir d'imposer, mais de négocier le périmètre et en tout état de cause au plus le département si pas de solution idoine se dégageant.

In fine, nous aboutissons à des situations dont les intelligibilités restent soumises à interrogation, de même que la simplification visée ne peut être atteinte.

Affiliée à la CPME: Confédération des Petites et Moyennes Entreprises.

Siège social : 38 rue de Chartres 28360 VITRAY EN BEAUCE

Contact : 06 09 87 29 18 – Siret : 508 617 875 00036 - <http://www.fndt.fr> - Email : infocontactfndt@orange.fr

D'autre part, ce découpage pour le moins abscons, entraîne des incertitudes quant à l'organisation opérationnelle de nos mandants. Les effets à terme ne pouvant qu'impacter la disponibilité de l'offre de transport de malades.

Une révision d'urgence des périmètres définis unilatéralement s'impose, au regard des désorganisations induites, présentes et à venir.

6/ La question du conventionnement :

Deux points distincts doivent être abordés, à savoir :

1/ la situation d'un conventionnement ante au 1^{er} novembre 2025. L'engagement pris sur instructions ministérielles d'appliquer les règles usuelles de conventionnement n'ont pas connu d'application effectivement généralisées, par défaut de repositionnement clair de la caisse nationale. Celle-ci restant taiseuse quand aux demandes de clarifications demandées.

Effet induit ; refus de traitement des dossiers ; non régularisation des dossiers en souffrance ; non conventionnement en application du droit à conventionnement. Il est donc demandé, la régularisation de l'ensemble des dossiers antérieur au 1^{er} novembre 2025.

2/ la situation des dossiers nouvellement conventionnables ; il est constaté sur le terrain des divergences d'approches, de traitement des dossiers, voire des anomalies quand aux dossiers recevables qui se révèlent irréguliers administrativement. D'autre part, nous rencontrons clairement une difficulté d'approche en ce domaine, en fonction des découpages de la sectorisation, car si l'on procède à un découpage, la pertinence du chiffre départemental de taxis conventionnés par nombre d'habitants doit en toute logique être ramené aux secteurs concernés.

7/ La question du traitement des lots de facturation :

La question pendante du traitement des lots, du processus des étapes de leurs certifications, de leurs pertes, reste sans réponse. Ce point de fixation majeur ne rencontre aucune action correctrice et solution tangible sur le terrain. En ce sens nous demandons la clarification du processus, la généralisé de l'acception des dépôts, suivit de dossiers.

Nota bene : les points relevés sont des points d'urgences étant soumis à complétude.

Recevez, Monsieur le Directeur Thomas FATOME. Mesdames, Messieurs les membres de la CNAM l'expression de nos respectueuses salutations.

La Présidente de la FNDT
Madame Emmanuelle CORDIER

