

ASSEMBLÉE NATIONALE

17 octobre 2024

PLFSS POUR 2025 - (N° 325)

Tombé

AMENDEMENT

N° AS1015

présenté par

M. Mathiasin et M. Colombani

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 17, insérer l'article suivant:**

Dans au moins trois départements ou collectivités régies par l'article 73 de la Constitution, à titre expérimental et pour une durée de trois ans à compter de la promulgation de la présente loi, les frais d'un transport effectué par une entreprise de transport de personnes à mobilité réduite ne peuvent donner lieu à remboursement que si cette entreprise a préalablement conclu une convention avec l'organisme local d'assurance maladie. Cette convention, conclue pour une durée au plus égale à cinq ans et conforme à une convention type établie par décision du directeur général de l'Union nationale des caisses d'assurance maladie après avis des organisations professionnelles régionales les plus représentatives du secteur, détermine les tarifs de responsabilité et détermine les conditions dans lesquelles l'assuré peut être dispensé de l'avance des frais. Les modalités d'application du présent alinéa sont déterminées par décret en Conseil d'État.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise, à titre expérimental, à instaurer un cadre juridique pérenne pour les entreprises de transport de personnes à mobilité réduite, dans au moins trois départements ou territoires d'outre-mer.

Il s'agit d'une mesure de prévention, d'économie, et de sauvegarde du maillage territorial sur des territoires confrontés à un réel besoin de professionnels, en particulier en zone rurale. D'autre part, c'est une mesure qui évitera les cessations d'activité et les pertes d'emplois.

Les sociétés de TPMP ont été créées à titre transitoire ou dérogatoire, depuis 1998, à la demande même des caisses locales d'assurance maladie de France hexagonale et d'Outre-mer avec lesquelles elles ont signé une convention locale de tiers-payant. L'objectif était de pallier les carences du système de transport sanitaire : véhicules sanitaires légers (VSL), ambulances, et taxis conventionnés.

En Guadeloupe, selon une enquête de la CGSS de 2022, les sociétés de TPMP comptent 24 entreprises, 152 salariés : 136 chauffeurs, 16 secrétaires et autres. Un chauffeur transportant en

moyenne 10 à 15 personnes par jour, même si tous ne travaillent pas tous les jours, on peut estimer entre 1000 et 1500 les personnes transportées chaque jour.

Les entreprises de TPMR de Guadeloupe ont au moins un véhicule adapté, le TPMR, et un TAP (transport assis professionnalisé). Les entreprises de Martinique et de l'Hexagone, comme en Gironde, n'ont que des véhicules adaptés, TPMR ; pour autant, ces mêmes véhicules pourraient servir aussi à faire du TAP puisqu'ils ont également des places assises, mais cette faculté leur a été retirée depuis 2018 au détriment de l'efficacité et du service rendu aux PMR.

Sans un cadre juridique inscrit dans la loi, on se dirige vers la suppression des sociétés de TPMR et par voie de conséquence :

- Une augmentation des coûts pour la Sécurité sociale, car le coût des sociétés de TPMR est inférieur à celui des ambulances et des taxis (le coût est égal à celui des taxis uniquement en Guadeloupe et seulement depuis le début de la période transitoire, en 2022) ;
- Une grande difficulté, pour les personnes qui le voudraient, d'être transportées en fauteuil dans un véhicule sanitaire ou un taxi, alors qu'il s'agit d'une question de dignité de la personne et de sécurité, car très peu d'entreprises de transport sanitaire ou de taxi possèdent des véhicules adaptés ;
- Une faille dans le système de transport sanitaire car les sociétés de TPMR, loin d'être une concurrence, sont complémentaires des ambulances et des taxis qui ne parviendraient pas à répondre à la forte demande. En conséquence, de nombreuses personnes seraient contraintes de renoncer ou de différer leurs soins, renforçant ainsi le sentiment d'isolement et d'exclusion. Par ailleurs, cela pourrait entraîner, dans les territoires ruraux et aux Antilles, une accentuation du phénomène de désertification médicale avec des départs en cascade de professionnels de santé (orthophonistes, kinés...), le déplacement au domicile du patient étant peu valorisé.

En vertu du droit à la différenciation territoriale, il est nécessaire de mettre en place dans nos territoires des modes de déplacement qui tiennent compte des réalités locales.

Le présent amendement permet ainsi de maintenir les sociétés de TPMR et l'accès aux soins d'un très grand nombre de nos concitoyens dans plusieurs territoires où le besoin est particulièrement significatif.