

Juillet 2015

## La santé observée dans les Pays de la Loire

# Transports sanitaires

### L'essentiel

► En 2014, 5,6 millions de patients ont bénéficié d'un transport sanitaire ayant fait l'objet d'un remboursement par l'assurance maladie en **France**, soit 8 % de la population totale. Le nombre de patients transportés a augmenté en moyenne de 1 % par an environ depuis 2010.

Les remboursements de l'assurance maladie ont représenté 4 milliards d'euros en 2014. Ils ont connu une forte croissance au début des années 2000, dont l'importance a ralenti depuis. Les deux tiers des dépenses correspondent à la prise en charge de quatre groupes de pathologies : les cancers (22 %), l'insuffisance rénale chronique (17 %), et les pathologies psychiatriques (13 %) ou cardiovasculaires (13 %). Les remboursements effectués par l'assurance maladie s'élèvent à 235 millions d'euros en 2013 dans les **Pays de la Loire**.

► Au plan national, les trois principaux moyens de transport mobilisés, en termes de dépenses, sont les taxis (39 % des remboursements de l'assurance maladie), les ambulances (38 %), et les véhicules sanitaires légers (VSL), 20 %. La part des transports en taxi augmente, et celle des VSL recule.

On dénombre 7 100 entreprises privées de transports sanitaires au plan national (en 2013), avec 53 800 salariés, et 473 dans les Pays de la Loire (3 800 salariés).

► L'effectif d'ambulanciers en activité est de 48 600 au plan national, et de 3 100 dans les Pays de la Loire en 2011.

La formation au diplôme d'État d'ambulancier (DEA) est délivrée dans 64 instituts de formation au plan national, dont quatre dans les Pays de la Loire. 2 900 diplômes ont été attribués en 2012 (128 dans les Pays de la Loire).

# Situation en France

## 8 % de la population a bénéficié d'un transport sanitaire en 2014

► Le terme de *transport des patients* est habituellement utilisé pour désigner l'ensemble des transports effectués pour des raisons de soins ou de diagnostic, quelles que soient les circonstances. De manière plus restrictive, les *transports sanitaires* sont des *transports de patients* pris en charge par l'assurance maladie. Au sens du Code de la santé publique (CSP), le transport sanitaire désigne ainsi *"tout transport d'une personne malade, blessée ou parturiente, pour des raisons de soins ou de diagnostic, sur prescription médicale ou en cas d'urgence médicale, effectué à l'aide de moyens de transports terrestres, aériens ou maritimes, spécialement adaptés à cet effet"* [1]. Cette prise en charge s'effectue sur la base du trajet et du mode de transport les moins onéreux, compatibles avec l'état du patient [2]. Un référentiel a été publié en 2006, pour encadrer ces prescriptions, et déterminer le mode de transport adapté, même si l'appréciation du "besoin du patient" reste parfois subjective [3].

► Selon les Comptes de la santé, la consommation de transports sanitaires représente un peu plus de 2 % de la consommation de soins et de biens médicaux en 2013 [4].

► En 2014, 5,6 millions de patients, soit 8 % de la population totale (tous régimes confondus) ont bénéficié d'un transport sanitaire, pour un montant de 4 milliards d'euros [5]. Au début des années 2000, ces dépenses augmentaient au rythme de 8 à 10 % par an. Depuis, la progression des dépenses a ralenti, mais elle est encore supérieure à 3 % en 2014 (par rapport à 2013).

De nombreux facteurs peuvent contribuer à l'augmentation de ces dépenses, et notamment la concentration de l'offre hospitalière et des plateaux techniques, le développement des traitements ambulatoires, et la prévalence croissante des patients en affection de longue durée (ALD) en lien avec le vieillissement de la population. Les deux tiers des dépenses de transport sanitaire (2014) concernent quatre groupes de pathologies : les cancers (22 % des dépenses), l'insuffisance rénale chronique terminale (IRCT), 17 %, les pathologies psychiatriques (13 %), et les pathologies cardiovasculaires (13 %). La prise en charge de ces différentes pathologies nécessite en effet fréquemment des traitements itératifs en ambulatoire, en hôpital de jour, en dialyse (IRCT) qui peuvent justifier d'une prescription médicale en fonction de l'état de santé et de l'autonomie du patient, et de son éloignement des plateaux techniques.

Les hospitalisations dites ponctuelles représentent 10 % des dépenses de transport sanitaire.

► Sur la période 2010-2014, la progression du nombre de patients ayant bénéficié d'un transport sanitaire avoisine 1 % par an.

► Près des deux tiers des montants remboursés concernent des transports effectués sous prescription des établissements de santé (63 % en 2014). Les Agences régionales de santé (ARS) et l'assurance maladie peuvent conclure au plan local des contrats d'amélioration de la qualité et de l'organisation des soins (CAQOS) avec les établissements dont l'évolution des prescriptions de transport excède un taux cible.

## Les différents modes de transport

► L'assurance maladie distingue les transports en ambulance d'une part, et les transports assis professionnalisés (TAP) d'autre part qui recouvrent les transports en véhicule sanitaire léger (VSL), reconnaissables par une signalétique particulière (croix bleue à 6 branches), et les transports en taxi. Les transports sanitaires peuvent également s'effectuer par des moyens aériens.

► Pour être pris en charge par l'assurance maladie, ces transports doivent être mis en œuvre par des entreprises de transports sanitaires agréées par l'ARS (ambulance ou VSL) ou par des entreprises de taxis conventionnées par la Caisse primaire d'assurance maladie (CPAM). Un certain nombre d'entreprises de transports sanitaires ont acquis des licences de taxis et sont conventionnées à ce titre avec la CPAM.

► Les tarifs de remboursement des transports sanitaires sont déterminés selon deux modalités différentes. Pour les transports en ambulance et les VSL, ces tarifs sont fixés dans le cadre de conventions nationales entre l'assurance maladie et les représentants des entreprises de transports sanitaires. Le transport par ambulance peut être prescrit seulement lorsque le bénéficiaire *"...présente au moins une déficience ou des incapacités nécessitant un transport en position obligatoirement allongée ou demi-assise, un transport avec surveillance par une personne qualifiée ou nécessitant l'administration d'oxygène, un transport avec brancardage ou portage, ou un transport devant être réalisé dans des conditions d'asepsie"* [3].

Pour les transports sanitaires par taxi, des conventions sont signées localement entre les CPAM et les représentants des taxis conventionnés, qui déterminent les modalités de fixation des tarifs de responsabilité des courses de taxis, les conditions de dispense d'avance des frais et les critères d'accès au conventionnement. Depuis 2008, une convention type a été introduite au plan national, de manière à harmoniser le contenu des conventions dans les différents départements.

► Les taxis représentent dorénavant (2014) la part la plus forte des remboursements (39 %), à peu près au même niveau que les ambulances (38 %). Les transports en VSL, en recul, ne représentent plus que 20 % des dépenses. Le taxi est le mode de transport qui a connu la plus forte croissance au cours des dernières années [5]. Une étude menée par l'assurance maladie sur un échantillon de patients dialysés a montré que, de manière générale, les trajets en taxi présentent un coût pour l'assurance maladie sensiblement supérieur à celui des VSL. L'assurance maladie a également mis en évidence des disparités géographiques très importantes dans la proportion de patients pris en charge en ambulance.

## Les entreprises de transports sanitaires

► Toute personne physique ou morale effectuant des transports sanitaires doit, quel que soit son statut juridique, être titulaire d'un agrément délivré par le directeur général de l'ARS. Un arrêté du ministre chargé de la santé détermine, en fonction du nombre d'habitants, un classement des communes par tranches et fixe, pour chacune de ces tranches, un indice national de besoins de transports sanitaires de la population exprimé en nombre de véhicules par habitant. Cet indice ne prend toutefois pas en compte les besoins de transports en taxi. Dans chaque département, le directeur général de l'ARS, après avis du sous-comité des transports sanitaires, arrête le nombre théorique de véhicules affectés aux transports sanitaires (en dehors des moyens affectés à l'aide médicale urgente). La révision des indices et des nombres théoriques de véhicules a lieu au moins tous les cinq ans [6].

► Les conditions d'emploi dans les entreprises de transports sanitaires dépendent de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires de transports. On dénombre 7 100 entreprises de transports sanitaires en 2013 au plan national, dont 1 900 n'emploient aucun salarié.

► Les effectifs employés atteignent 53 800 salariés en 2013 [7], dont 40 % de femmes. Leurs effectifs ont progressé au cours des dernières années. Un peu plus de la moitié des emplois correspondent à des effectifs d'ambulanciers diplômés (54 %), et d'auxiliaires ambulanciers (43 %). Il s'agit très majoritairement d'emplois à durée indéterminée.

## Les ambulanciers

► Les effectifs ambulanciers (diplôme d'État et auxiliaires ambulanciers) sont évalués à 48 600 en 2011 [8], dont 4 600 exercent dans les établissements de santé [9].

► La formation des ambulanciers est délivrée au sein des 64 instituts de formation (IFA) implantés au plan national. Ces centres sont agréés par les conseils régionaux, après avis de l'ARS, l'enseignement étant délivré par des professionnels de santé des Samu (services d'aide médicale urgente). Le financement de la formation dépend du conseil régional, mais aussi des diverses aides publiques en lien avec la politique de l'emploi.

► La formation conduisant au diplôme d'État d'ambulancier (DEA), qui a remplacé le certificat de capacité d'ambulancier (CCA), comporte 630 heures d'enseignement théorique et clinique, dans les instituts de formation et en stage en établissement de santé et en entreprise de transports sanitaires. Elle est organisée conformément au référentiel de formation élaboré à cet effet. 2 900 diplômes d'ambulanciers ont été délivrés en 2012 [10]. 70 % des diplômés sont des hommes. La majorité des diplômés ont un niveau d'études égal ou supérieur au baccalauréat (54 %), alors que cette formation ne nécessite pas de diplôme préalable.

## Situation en Pays de la Loire

- ▶ En 2013, les remboursements de transports sanitaires par l'assurance maladie au bénéfice d'assurés et d'ayants droit des Pays de la Loire sont estimés à 235 millions d'euros, soit un peu moins de 5 % du montant total des remboursements effectués en France [11]. La répartition de ces remboursements par mode de transport présente des différences importantes par rapport à celle observée au plan national : les ambulances ne représentent que le quart des remboursements dans les Pays de la Loire contre 36 % au plan national. En revanche, la part des VSL est nettement supérieure dans la région (28 % des dépenses vs 19 %). La part des taxis est à peu près équivalente dans la région et en France (39 % vs 36 %).
- ▶ Les Pays de la Loire comptent 473 entreprises de transports sanitaires en 2013, qui emploient 3 761 salariés. La proportion de femmes parmi ces salariés (54 %) est nettement supérieure à la moyenne nationale [12]. Ces entreprises sont souvent de petite taille, 128 d'entre elles n'employant aucun salarié, les autres employant en moyenne 11 salariés. La région des Pays de la Loire est la région qui a connu la plus forte croissance des effectifs de salariés, dans les entreprises de transports sanitaires depuis 2007 (+ 2,5 % par an). L'effectif de la branche est relativement jeune, 72 % des salariés étant âgés de moins de 45 ans.
- ▶ En 2011, l'effectif d'ambulanciers est estimé à 3 100 dans les Pays de la Loire [8] (6,3 % des effectifs nationaux). 180 sont salariés dans les établissements de santé.
- ▶ 128 diplômes d'État d'ambulanciers ont été délivrés dans la région en 2012, par les quatre centres de formation dont dispose la région. La proportion de femmes parmi les diplômés est supérieure à la moyenne nationale (39 % vs 30 %) [10].

## Repères bibliographiques et sources

- [1] Articles L 6312-1\* du Code de la santé publique.
- [2] Articles R 322-10\* du Code de la sécurité sociale.
- [3] Arrêté du 23 décembre 2006 fixant le référentiel de prescription des transports prévu à l'article R 322-10-1 du Code de la sécurité sociale.
- [4] Zaidman C, Roussel R, Le Garrec MA, *et al.* (2014). Comptes nationaux de la santé 2013. Édition 2014. Drees. 247 p. (Collection Études et statistiques).
- [5] Cnamts. (2015). Améliorer la qualité du système de santé et maîtriser les dépenses : propositions de l'Assurance Maladie pour 2016. Rapport au ministre chargé de la sécurité sociale et au Parlement sur l'évolution des charges et produits de l'Assurance Maladie au titre de 2016 (loi du 13 août 2004). 189 p.
- [6] Articles R 6312-1\* du Code de la santé publique.
- [7] OPTL. (2014). Rapport 2014 de l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique. 75 p.
- [8] Insee. (2014). Résultats du recensement de la population 2011. [En ligne]. <http://www.insee.fr/fr/bases-de-donnees/default.asp?page=recensement/resultats/2011/rp2011.htm>.
- [9] Drees. Site de la Statistique annuelle des établissements de santé (SAE). [En ligne]. <https://www.sae-diffusion.sante.gouv.fr>.
- [10] Castéran Sacreste B. (2014). La formation aux professions de santé en 2012. *Document de travail, Série statistiques*. Drees. n° 188. 124 p.
- [11] Cnamts. Sniiram (Système national d'information interrégimes de l'assurance maladie). Exploitation ORS.
- [12] OPTL Pays de la Loire. (2014). Rapport 2013 de l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique - Pays de la Loire. 128 p.

Les liens et sites internet mentionnés ont été consultés le 23 juillet 2015.

### **Auteurs**

François Tuffreau, Dr Anne Tallec, Marie-Cécile Goupil, ORS Pays de la Loire.

### **Remerciements**

Merci pour leur contribution à Sylvie Rautureau (Conseil régional des Pays de la Loire) et aux membres des instituts de formation d'ambulanciers de la région des Pays de la Loire.

### **Financement**

La santé observée est cofinancée par l'Agence régionale de santé et le Conseil régional des Pays de la Loire.

### **Citation suggérée**

ORS Pays de la Loire. (2015). Transports sanitaires. In *La santé observée dans les Pays de la Loire*.  
Édition 2015. 5 p.

L'ORS autorise l'utilisation et la reproduction des informations présentées dans ce document, sous réserve de la mention des sources.

Cette publication est téléchargeable sur [www.santepaysdelaloire.com](http://www.santepaysdelaloire.com).

ORS Pays de la Loire • Tél. 02 51 86 05 60 • [accueil@orspaysdelaloire.com](mailto:accueil@orspaysdelaloire.com)

