

Les ambulances de type A2 : état de la législation actuelle

1) La norme européenne

La norme européenne EN 1789 est publiée en décembre 1999. Elle définit les véhicules de transport sanitaire et leurs équipements – ambulances routières. Sont arrêtés, pour les transports sanitaires européens :

- des termes et définitions communs,
- un niveau d'exigence,
- des normes d'essai pour les constructeurs et les aménageurs,
- les dispositifs médicaux selon le type d'ambulance.

Cette norme a été actualisée en mai 2007 par le CEN (comité européenne de normalisation). Elle définit quatre types d'ambulance :

- Type A :
 - Ambulance pour le transport de patients
 - Ambulance routière conçue et équipée pour le transport sanitaire de patients dont l'état de santé ne laisse pas présager qu'ils puissent devenir des patients en détresse. Sont comprises les ambulances A1 pour le transport d'un seul patient et les ambulances A2 pour un ou plusieurs patient(s), en fauteuil ou brancard.
- Type B : ambulance routière conçue et équipée pour le transport, les premiers soins et la surveillance de patients.
- Type C : ambulance routière conçue et équipée pour le transport, les soins intensifs et la surveillance des patients.

A noter que la norme européenne ne distingue pas entre ambulance privée et ambulance publique. La EN 1789 décrit l'ambulance A2 comme suit :

- 4 sièges minimum (hors conducteur)
- 1 siège accompagnateur (peut être dos à la route en configuration 4 fauteuils)
- ouverture latérale : 800x600, arrière : 900x900
- zone de chargement : hayon élévateur de 16° et 350kg de charge constante
- cellule sanitaire de longueur 3 100mm x 1 500 mm de largeur et 1 750mm de hauteur ; châssis minimal : utilitaire de type L2H2 ou L3-L4 s'il y a plus de 4 fauteuils
- équipement médicale identique au type A1

Dans les pays européens où l'A2 est autorisée (Royaume-Uni, Belgique, Andorre...), il s'agit d'un moyen de transport polyvalent : patients valides, handicapés, brancards, transport bariatrique...

2) Application de la norme européenne en France

La norme européenne devient la norme française (NF) en 2007. Un guide d'application est publié en 2008 ; il est repris dans son intégralité dans l'arrêté du 10 février 2009, qui entérine les normes européenne et française. Elles deviennent la base d'équipement et de normalisation des véhicules de transport sanitaire avec un échancier : aux nouveaux types de véhicules réceptionnés à partir du 1^{er} janvier 2010 ; aux véhicules, à leur première mise en circulation, à partir du 1^{er} janvier 2011 ; à l'ensemble des véhicules circulant à partir du 1^{er} janvier 2021.

Suite à diverses interprétations de cet arrêté, concernant notamment la compréhension de la convergence entre le NF EN 1789 et l'article R6312-8 du code de santé publique, un nouvel arrêté modificatif est pris le 28 août 2009 : il précise les modalités de mise en application dans ses annexes.

Pour la correspondance entre la norme NF et le code de santé publique :

ARTICLE R.6312-8 (CSP) du Code de la Santé Publique	NORME NF EN 1789
Catégorie A : ASSU Ambulance de Secours et de Soins d'Urgence / transport en position allongée d'un patient unique.	Type C : ambulance de soins intensifs conçue et équipée pour le transport, les soins intensifs et la surveillance des patients. Type B : ambulance de soins d'urgence conçue et équipée pour le transport, les premiers soins et la surveillance de patients.
Catégorie C : Ambulance	Type A : ambulance conçue et équipée pour le transport sanitaire de patients dont l'état de santé ne laisse pas présager qu'ils puissent devenir des patients en détresse.
Catégorie D : VSL Véhicule Sanitaire Léger / transport de 3 patients au maximum en position assise.	Non traité.

La catégorie B n'est pas abordée dans l'annexe car elle n'est pas considérée comme véhicule de transport sanitaire (véhicule sapeur pompier)

Important : il est à noter que l'annexe 1 de l'article R 6312-8, par arrêté du 12 décembre 2017, mentionne, pour la catégorie A, un « patient unique ». Or, l'annexe 2 (cf. arrêté du 10 février 2009) parle du « transport d'au moins une personne en position allongée ou demi-assise » pour les véhicules de type A.

3) Le code de santé publique

Il définit quatre catégories de véhicules de transport sanitaire dans son article R6312-8.

Catégories	A ASSU	B VSAV	C Ambulance	D VSL
Dénomination	Ambulances de Secours et de Soins d'Urgence	Véhicule de Secours Aux Victimes	Ambulance	Véhicule Sanitaire Léger
Missions	Transport sanitaire sur prescription médicale ou aide médicale urgente	Secours à personnes dans le cadre de l'appel au 18 ou carence d'ambulance	Transports sanitaires sur prescription médicale	Transport sur prescription médicale de patients en position assise
Affectation	Hôpitaux et entreprises privées de transport sanitaire	Services Départementaux d'Incendie et de Secours	Hôpitaux et entreprises privées de transport sanitaire	Hôpitaux et entreprises privées de transport sanitaire
Agrément de mise en service	oui	non	oui	oui
Particularités et équipement	Remplacé par arrêté du 12 décembre 2017	Défini par le ministère de l'intérieur par la NIT 330	Défini par arrêté du 12 décembre 2017	Défini par arrêté du 12 décembre 2017

Note : catégorie C : AMU avec du matériel de type B seulement

A noter qu'il n'y a pas eu de modification des textes entre 2009 et 2017, jusqu'à la publication de l'arrêté du 12 décembre 2017, qui n'a lui-même pas entraîné de modifications majeures sur le sujet de l'A2. Ainsi, le tableau de correspondance entre l'article R6312-8 et la norme NF EN 1789 est inchangé.

Sources :

« *Intérêt des ambulances de type A2 dans le système de transport sanitaire français* », mémoire de fin d'études, licence professionnelle en Management des organisations, de Laurent FACON, juin 2010

4) L'introduction du A2 dans notre système de transport de malade

a) Cadre juridique

Il est indispensable que l'introduction du véhicule type A2 soit fonction du nombre théorique de véhicules départementaux. Il ne faut pas créer de nouvelles autorisations pour mettre en circulation ce type de véhicule. Il s'agit d'un véhicule sanitaire devant répondre aux conditions de l'agrément des entreprises de transports sanitaires.

Il est donc impératif que ce véhicule réponde aux normes NF EN1789, ainsi qu'à l'arrêté du 12 décembre 2017 concernant l'équipement nécessaire à la circulation et à la prise en charge des patients.

b) Intérêt d'introduire le véhicule A2

Beaucoup de transports sont prescrits en ambulance de type A1, faute d'autres véhicules adaptés dans le code de santé publique français. L'introduction du véhicule de type A2 permettrait de retrouver une prescription plus juste, et donc une économie sur les dépenses liées aux transports sanitaires. En effet, nombreux sont les patients qui se voient prescrire un transport en ambulance parce qu'ils se déplacent difficilement (portage, brancardage ou allongé) et leur état de santé n'est pas compatible avec un transport en TAP.

L'ambulance de type A1 serait consacrée aux patients nécessitant un transport individuel.

L'ambulance de type A2 cumulerait différents types de transport sous prescription médicale ne nécessitant pas de surveillance constante, en transport allongé (patients nécessitant portage ou brancardage), transport à mobilité réduite (personnes en fauteuil roulant) ou transport assis professionnalisé.

Si nous dimensionnons bien le A2, nous pourrions facilement faire basculer un très grand nombre de patients de l'ambulance de type A1 vers ce véhicule de type A2, ce qui permettrait de réaliser un plus grand nombre de prises en charge avec les moyens fixés par les quotas actuels et de répondre à l'accroissement de la demande sans faire exploser les coûts pour l'assurance maladie.

Il est impératif de redimensionner les autres typologies de véhicules afin de bien positionner le véhicule A2 :

- l'ambulance type B : AMU ou transport de patient unique en position allongée nécessitant une surveillance constante ou des soins d'urgence ;
- l'ambulance type A1 : transport de patient unique en position allongée nécessitant une surveillance constante. Ce véhicule peut participer à l'Aide Médicale Urgente. Il est adapté aux pathologies lourdes avec possibilité de dégradation, ou contagieuses. C'est un acte médical de qualité.
- le VSL : transport de patients multiples (jusqu'à 3) en position assise. Patient ne nécessitant pas de portage, ni de brancardage et une surveillance non constante.

c) Quels types de patients transporter en A2 ?

Il ne s'agit de transporter que des patients nécessitant du portage/brancardage, ne nécessitant pas une surveillance constante durant le transport, ou des patients en fauteuil roulant sans faculté de se mobiliser seuls.

Ce véhicule permet de prendre en charge en transport partagé des patients allongés, des patients en fauteuil roulant ou des personnes prescrites en transport assis. La norme NF EN 1789 conditionne ce véhicule à avoir 4 sièges en plus de celui du conducteur. Nous pourrions ainsi conditionner le nombre de patients transportés à 3 ou 4 simultanément (exemple : 1 en brancard, 1 (ou 2) en fauteuil roulant et 2 (ou 3) assis).

d) Equipage type à bord d'un véhicule A2

Ces véhicules, permettant de véhiculer plusieurs personnes à la fois, seraient principalement utilisés pour les transports inter-établissements, ce qui faciliterait les transferts lits-brancards et inversement. L'équipage devra être constitué de façon identique à un véhicule de type A1.

e) Tarifification

Il existe plusieurs possibilités d'aborder la tarification :

- de manière traditionnelle : nous pourrions fonctionner sur une tarification identique à celle existante pour les transports assis professionnalisés simultanés, c'est-à-dire par abattement du coût de la prestation. Cette condition simple à mettre en œuvre présente pourtant l'inconvénient de ne plus correspondre aux critères actuels de la profession.
- sur la base actuelle des prescriptions médicales : une tarification horokilométrique prenant en compte la distance, le temps et les moyens mis en place.
- revoir nos notions de tarification uniquement basées sur le moyen prescrit, par le fait même qu'un patient avec la même prescription peut être pris en charge par différents moyens. Nous passerions d'une prescription de véhicules à une prescription à l'acte.

Nous pourrions décomposer ces actes en 5 catégories :

- urgence pré-hospitalière, nécessitant un personnel qualifié avec la possibilité de soins non invasifs ;
- transport allongé sous surveillance constante de patients avec risque de dégradation ;
- transport allongé ou appareillé (fauteuil, perfusions...) de patients sans nécessité de surveillance constante (transport multiple possible) ;
- transport assis de patient encadré par un personnel qualifié mais sans nécessité de surveillance constante (transport multiple possible) ;
- transport assis de patients sans aucune aide spécifique nécessitant une prescription de transport (transport multiple conseillé).

La prise en charge des patients étant établie sur la base d'une prescription médicale, le transport correspond à un acte de santé qui doit donc être soumis à une TVA à 2,1%, comme le médicament (à l'exception peut-être de la dernière catégorie qui concerne davantage les taxis, ces derniers pouvant conserver une TVA à 10%).