

_EN TOUTE FRANCHISE

Dans la Loi de financement de la sécurité sociale, les franchises sont applicables dès le 1er janvier 2008 (soit 50 centimes par boîte de médicaments et par acte paramédical et de 2 euros pour les transports sanitaires (les transports effectués en véhicule sanitaire terrestre ou en taxi, sauf transports d'urgence). La franchise globale ne devrait pas dépasser 50 euros par an et par patient. Reste à déterminer les plafonds journaliers, selon les informations des Echos.fr du 25.12.07, 2 euros par jour pour les actes paramédicaux et 4 euros pour les transports en ambulance. 15 millions de personnes seraient exonérées des franchises médicales (enfants, femmes enceintes, bénéficiaires CMU). Pour les dialysés prenant une ambulance 2 fois par jour (4 euros/jour x 3 séances semaine = 12 euros), le forfait des 50 euros serait donc atteint après seulement 3 à 4 semaines de soins.... ?

_EDITO

La LIGUE REIN & SANTE vous souhaite une bonne et heureuse Année 2008, une excellente Santé, la réussite dans toutes vos entreprises, la joie dans votre vie familiale, et que tous vos vœux se réalisent...

MICHEL RAOULT



www.rein-echos.com

_EN DIRECT

LES TRANSPORTS SANITAIRES DE PATIENTS ET D'ORGANES

>> L'ambulance et l'ambulancier (en région parisienne et certainement ailleurs)...

Hier il s'agissait d'un transport routier assujéti à un brevet de secourisme, en 2008 d'un métier de la santé avec qualifications diplômantes.

Il s'agit d'un véhicule de transport des malades et blessés à l'exemple de ce que la Croix Rouge précurseur inaugurerait sur les champs de bataille une véritable gestion sanitaire pour l'armée. Mais c'est en 1979 que nous trouverons les premières traces d'une formation d'ambulancier.

Deux sortes de véhicule se distinguent pour le transport sanitaire des malades, un plus léger et un fourgon plus équipé (véhicule de catégorie C).

D'une part un ambulancier seul dans un VSL (véhicule sanitaire léger), ou à deux dans le camion équipé pour le transport couché des malades.

L'ambulancier jusqu'ici devait disposer d'un

brevet de secouriste, du permis B depuis 3 ans et celui de conduire une ambulance (visite médicale) à renouvellement périodique. Pour un VSL une trousse de secours à bord suffisait, il fallait aider les personnes dans leurs déplacements (manutention des malades) véhiculer leurs bagages et les aider pour les démarches administratives. Un accès facile donc à ce type de transport médical.

Une carte de professionnel est alors établie par le Ministère de la santé. Pour les ambulances publiques hospitalières et afin de bénéficier du statut hospitalier de premier et deuxième grade, il fallait jusqu'ici passer un CCA (certificat de capacité d'ambulancier).

Le véhicule, l'ambulance répond à un cahier des charges et après contrôle de l'équipement par le SAMU peut bénéficier d'un agrément de la DASS.

L'ambulance (non VSL, mais donc de catégorie C) étant nettement plus équipée en matériel (brancard, oxygène, livret de désinfection, hygiène et maintenance du véhicule) avec contrôles de police possibles.



_EN SAVOIR PLUS

Cet article « complété » disponible sur <http://www.rein-echos.com/49.html>



© MM. JACQUET ET 360° SERVICES

Aujourd'hui coexistent quelques 6 000 entreprises d'ambulances assurant ce transport sanitaire.

Un métier en crise comme dans les autres métiers de la santé par ailleurs, permettant des réinsertions professionnelles. Pourtant le turn over des ambulanciers (exercice non renouvelé après 3 ans dans le métier en moyenne) ; le passage par les examens de la DRASS pour les formations de transporteur spécialisé, créé une pénurie de personnel et un recrutement quasi permanent.

L'ambulancier affecté à une compagnie commerciale, elle-même assujettie à un forfait de prise en charge avec une prise en charge du kilométrage effectué, attend l'appel d'un client pour son transport sanitaire ou reste l'objet des contrats avec les hôpitaux (contrats publics par appel d'offres), voire parfois des appels en suppléance des services assurés par le SAMU (à sa demande). La tarification ambulancière pour le compte du SAMU bénéficie d'un complément au forfait de prise en charge.

Un ambulancier attend donc les appels téléphoniques en flux tendus (notamment le vendredi soir) du pôle régulateur de sa société (une entreprise souvent artisanale) pour une intervention et c'est la succession des appels dans la journée qui lui rempliront ses vacations horaires.

Ce métier de la route va devenir un métier de la santé depuis un arrêté de 2006, pré-

voyant de nouvelles formations et applicables au 1^{er} janvier 2008 (deux années qui ont permis aux compagnies d'ambulances de préparer leur personnel).

Ce qu'il faut noter est qu'en janvier 2008, le brevet de secourisme et le CCA sont remplacés par deux diplômes, celui :

- d'auxiliaire ambulancier, il faut avoir au moins 21 ans et suivre une formation de deux semaines, en fait un brevet de secourisme amélioré.
- du diplôme d'état d'ambulancier (DEA) acquis après 6 mois de formation. Une formation assez complète comprenant la réanimation à bord, avec également un enseignement sur la dialyse et donc la prise en charge aller et retour du dialysé. Quatre des modules sont également communs aux aides soignants. On peut parfois y ajouter un stage urgence (obligatoire pour le SAMU).

Pour le véhicule de catégorie C, il faudra donc au 1^{er} janvier 2008 : un auxiliaire ambulancier (le conducteur) et un titulaire d'un DEA à bord.

Le transport para médicalisé (patient lourdement technique), pédiatrique et adultes; impose en sus d'un DEA, un infirmier (ou infirmière) à bord.

Ces formations (qui concernent à Paris 240 ambulanciers par an environ, l'Île de France compte 4 écoles spécialisées), sont assurées entre autre par la Croix-Rouge*,

__LIRE
<http://www.forum-auto.com/automobile-pratique/section16/sujet377942.htm>

__LIRE
<http://www.croix-rouge.fr/goto/emploi/formation/ambulancier.asp>

*La Croix-Rouge française est une association loi 1901, reconnue d'utilité publique depuis 1945. Son fonctionnement, défini dans les statuts adoptés par l'assemblée générale, est donc le même que pour toutes les autres associations.

Acteur de référence dans le domaine de l'action humanitaire, la Croix-Rouge française mène un combat de tous les instants pour soulager la souffrance des hommes. S'appuyant sur 50.000 bénévoles et 16.000 salariés, l'association met en oeuvre au quotidien tous les moyens à sa disposition pour remplir les missions qu'elle s'est fixées.

l'Ordre de Malte et le CESU (branche du SAMU). Formations à quota par région à la demande de la DRASS

Le véhicule est en fait adapté au handicap du patient. Le véhicule peut ainsi être différent à l'aller et au retour pour un dialysé. La prescription d'une ambulance se fait par le médecin (prescription en série ou croisée) et seul ce dernier en définit l'urgence (de ce fait l'utilisation ou non de l'avertisseur, interdit sans bon d'urgence). Même sans avertisseur sonore ou lumineux, SVP, ayez la courtoisie de laisser passer les ambulances¹, vous serez peut-être dedans un jour !

Le métier d'ambulancier est un métier relationnel qui implique déontologie et motivation (autre que celle de rouler en urgence), la disponibilité, le calme, la discrétion, la sécurité médicale de la personne transportée, un casier judiciaire vierge et de la déontologie respectant l'état sanitaire du malade (présence d'esprit et contrôle de soi). Un métier difficile qui demande parfois de monter ou de descendre des personnes localisées en étage dans des immeubles dépourvus d'ascenseur.

Les relations humaines dans le domaine particulier de la santé devront être empreintes d'humanité, d'impartialité, de neutralité et d'indépendance habituellement reliées aux valeurs enseignées et transmises depuis le respect des conventions de Genève, par la Croix-Rouge française qui travaille sans but lucratif et assure de nombreuses formations aux métiers de la santé (non militaires) et dont nous nous efforcerons de décrire l'action.

>> Le transporteur d'organes

On ne compte que quelques sociétés privées spécialisées en France ayant obtenu les marchés, parce que l'on ne s'improvise pas « transporteurs d'organes ». Nous avons pris par facilité le transport d'organes en région parisienne, ce n'est donc qu'un exemple pour une région spécifique (veuillez nous en excuser).

Bien qu'il pourrait s'apparenter au statut de n'importe quel transporteur de marchandises, ou de personnes, ou commissionnaire ce transport est particulier, par le type de travail, le nombre de sociétés concernées. Que demandera-t-on à un transporteur d'organes* ? une disponibilité complète 24h/24 et une adaptabilité permanente à l'urgence :



- 1) sérieux, formation régulière sur les transports de matières dangereuses (seule formation adaptée) ;
- 2) compétence et sang froid, grande réactivité, gérer une dimension humaine dans un contexte de stress avec la sérénité et le professionnalisme qui convient.

En quoi consiste le métier. Transporter un colis un peu spécial de A vers B. En fait aller chercher des organes à l'endroit du prélèvement, les acheminer le plus rapidement possible vers le lieu de transplantation. A Paris cela se fait sur demande et le compte à la fois de l'AP HP et de l'agence de Biomédecine.

En fait la procédure au moins en Ile de France (en fait d'Orléans à Lille), est un peu plus complexe et concerne principalement une compagnie qui bénéficie d'une réelle notoriété et d'un savoir faire spécifique, que nous avons rencontrée (360° services).

Il y a des jours où ils ne vont pas recevoir d'appels et d'autres seront dans une grande urgence (plusieurs aventures humaines en même temps et vies à sauver), à raison de 8 000 urgences/mois (de type : prélèvements biologiques, greffons, produits sanguins, thérapies cellulaires). Une mission de service public ou parfois il faut aller presque aussi vite que le SAMU lui-même.

En amont les chirurgiens, coordinateurs de prélèvements et transplantation (cardiaque, pulmonaire, hépatique, rénale...), chaque hôpital étant compétent plus particulièrement pour un organe, avec pour exemple parisien : poumon-cœur à Bichat, foie à Beaujon, rein et pédiatrie à Necker, pancréas à Saint-Louis, voir l'ensemble dont le cœur à la Pitié ou à l'HEGP. Il y a aussi les transports de chirurgiens pour les réa cardiaques.

Bas de page * (transporteurs de produits et d'organes humains, d'équipes de transplantation avec facilitation de la circulation reconnue par décret et arrêté en mai 2007, gyrophare admis et escortes régulières par les motards de la police) :

Mais comprenons d'abord ce qui se passe sur les sites et imaginons le multi-prélèvements sur un jeune corps décédé. La coordonnatrice de transplantation est désignée, elle va faire la demande d'organes à la famille du défunt. La famille a donné son accord, l'alerte est déclenchée, le temps est désormais compté selon l'organe (le rein lui permet 48h de délais).. On prélèvera : cœur, foie, poumons, reins, donc nécessité d'au moins quatre voitures. Alors on y va, le chirurgien ouvre le cœur, la deuxième équipe prend le foie...

Les chirurgiens d'un bout à l'autre de cette

chaîne d'espoir nous redonnent vie, sans même savoir qui nous serons à destination et encore qui nous sommes individuellement, ils véhiculent de la vie, c'est à dire des organes humains et font leur travail en équipe le mieux possible et à pas d'heures. Saluons-les bien respectueusement au passage. Ils nous sauvent et nous ignorons leurs noms, comme on ignore la provenance de nos organes ils en ignorent la destination. C'est là que la solidarité et la fraternité médicales s'exercent pour notre survie, prenons en conscience nous malades.

Prenons donc maintenant les reins prélevés et voyons la suite ; que leur arrivent-ils ? (en fait il faut déjà savoir que le premier rein sera conservé pour l'hôpital qui vient de prélever l'organe).

Un parcours plutôt complexe (des degrés d'urgence différents selon l'organe).

Les étapes pour le rein (notamment le second) qui part lui au national :

1) Il faudra d'abord faire un typage HLA du greffon à Saint-Louis au labo, le site référent pour la compatibilité. Le rein qui doit voyager séjournera 3 à 4h en glacière sur site). Une fois déterminé la compatibilité puis l'organe sera affecté depuis la banque de données de la Biomédecine. Du labo de Saint-Louis, il pourra ensuite partir pour Bicêtre, vers le SRA 7.

2) La sérologie se fait à Mondor et les résultats vont au SRA7 de Bicêtre également. Il faut identifier si le rein provient d'un diabétique, d'un malade ayant une hépatite ou le sida, on ne transplante pas tous les reins disponibles, heureusement.

3) De Bicêtre le coordinateur gère les autres coordinateurs régionaux, il appelle les établissements, l'un prenant le foie, l'autre le rein, le troisième le cœur. Là pour conduire rapidement le chirurgien et le greffon on requiert pour escorte les motards de la Préfecture de police quand ça roule mal (mais pas la nuit entre 21h et 6h du matin) pour une question de sécurité. Le rein est depuis 4h30 dans le circuit.

URGENCES GREFFONS



4) L'un des deux reins va vers les malades prioritaires dans l'hôpital (il sera servi en premier), l'autre retourne à l'Agence de biomédecine à Saint-Denis (nouveau séjour au frigo et stockage du greffon), on repart pour un HLA à Saint-Louis, une sérologie à Mondor et le rein ensuite s'en ira par avion ou train vers sa destination (son affectation) en France ou DOM TOM

Voilà comment l'on retrouvera notre rein amené à l'avion ou à la voiture du conducteur du TGV jusque sa destination ou un transporteur privé ou médical réceptionnera l'organe en urgence, pour l'amener le plus rapidement possible vers sa destination finale, où un futur greffé prévenu se dirige lui aussi vers l'hôpital.

Un parcours un peu compliqué, parce qu'en fait il ne s'agit nullement d'une loterie, mais de la gestion complexe d'organes, de besoins tangibles, de médecins, de compatibilité donneurs-receveurs.

Sous moins de 48h l'organe sera greffé. Il faut donc un sérieux tout au long de la chaîne, des compétences pour gérer la chaîne du froid, car dans le container, géré par le donneur d'ordre, il y a un organe qui va revivre dans un nouveau corps.

Lorsque vous croiserez en Ile de France une voiture (360° SERVICES, ambulance ou VSL), où sur le capot est inscrit « urgence greffe » « équipe de transplantation », prière de comprendre l'urgence, le gain précieux des minutes passées dans les encombrements parisiens sera bien utile à celui que recevra l'organe, le rein préfère toujours retrouvé le chaud, le plus rapidement possible. Ce n'est pas toujours le cas et il aura par la suite plus de mal à retrouver ses fonctions initiales, surtout lorsqu'il est prêt à faire une seconde vie et qu'il a un certain âge lui aussi.

Mais outre le rein pensé à celui qui attend un cœur, et pour lequel une machine remplace le cœur enlevé pendant l'intervention cardiaque. Ne vous étonnez pas que nos conducteurs soient expérimentés, prennent parfois des cours avec J.P. Beltoise, pas pour la vitesse et enfreindre ses limites (qu'ils respecteront, car l'amende pour excès de vitesse flashée par radar sera due), mais pour la sécurité des chirurgiens et greffons qu'ils transportent à bord.

Les équipiers 360° SERVICES surnommés par une revue spécialisée les « health angels » (anges de la santé) apportent leurs contributions et sont un des maillons essentiels de cette chaîne logistique.

...EN SAVOIR PLUS

www.360degresservices.com

Laurent de Sars réalise pour la LRS « Rein échos » et « Rein Infos »

Il réalisera tous vos documents d'informations, supports de communication et publicitaires

CONTACT : LDESARS@WANADOO.FR OU LUI TÉLÉPHONER : 06 73 68 06 32