

Luxembourg, le 20 janvier 2025

Objet : Projet de loi n°8180¹ fixant les conditions relatives à l'organisation des transports sanitaires terrestres non urgents. (6329MCI)

*Saisine : Ministre de la Santé et de la Sécurité sociale
(22 mars 2023)*

Avis de la Chambre de Commerce

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de régler les transports sanitaires terrestres non-urgents, c'est-à-dire en dehors du service ambulancier public.

Selon l'exposé des motifs, l'objectif de cette réforme est d'introduire un cadre législatif dédié aux transports sanitaires non-urgents et par conséquent de fixer, respectivement de déterminer, les conditions relatives à leur organisation afin « *de pouvoir garantir la prise en charge et le transport des malades dans des conditions de confort, de sécurité et d'hygiène* » et de renforcer la protection juridique en matière de transport sanitaire alors que ces transporteurs ont en la matière « *une obligation de sécurité dite de résultat* ».

Actuellement seul le transport sanitaire d'urgence dans le cadre de l'aide médicale urgente a un cadre législatif et réglementaire².

En bref

- La Chambre de Commerce salue l'initiative du Gouvernement de fixer un cadre légal en matière de transport sanitaire non-urgent, en raison du vide juridique actuel.
- Elle regrette néanmoins que la distinction entre les deux types d'ambulances, les véhicules sanitaires terrestres et les véhicules sanitaires légers, ne soit pas faite de manière précise dans le texte du Projet. Un besoin de clarification est donc nécessaire.
- Elle regrette également que les conditions de formations requises pour l'équipage des véhicules de transport sanitaire non-urgent soient devenues trop exigeantes.
- Après consultation auprès de ses ressortissants la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis, sous la réserve expresse de la prise en considération de ses commentaires.

¹ [Lien vers le projet de loi sur le site de la Chambre des Députés](#)

² [Lien vers le texte de la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile](#)

Considérations générales

La Chambre de Commerce observe que les nouvelles dispositions projetées concernent en particulier les transporteurs de voyageurs par route du secteur privé.

Ce Projet a pour objet, conformément aux dispositions de l'article 1^{er} du Projet, de « *déterminer les conditions relatives à l'organisation des transports sanitaires terrestres effectués pour des raisons de soins ou de diagnostic et en dehors d'une situation d'urgence médicale, d'un patient malade au moyen d'un véhicule sanitaire* ».

Selon les auteurs, le Projet doit combler le vide juridique actuel, alors qu'aucune loi ne réglait les transports de malades considérés comme non-urgents, seul le transport sanitaire d'urgence dans le cadre de l'aide médicale urgente est régi par la loi (la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile et création d'un Corps grand-ducal d'incendie et de secours³ (ci-après le « CGDIS).

Toujours selon les auteurs « *l'augmentation importante du nombre de transports non-urgents, combinée au fait que les transports sanitaires non-urgents ne rentrent pas dans le champ de compétence du CGDIS, qui n'intervient dans ces cas uniquement qu'en cas de carence, de nombreuses entreprises et sociétés proposant leurs services pour effectuer ces transports ont vu le jour au courant des dernières années* ».

Le Projet vise ainsi les transports sanitaires terrestres non urgents effectués par un véhicule sanitaire terrestre (ci-après « VST ») ou par un véhicule sanitaire léger (ci-après « VSL »).

La Chambre de Commerce constate que la distinction et la définition de ces deux types de véhicules sont fixées par l'article 2 point 1° et point 2° du Projet, mais que cette distinction n'est malheureusement pas reprise en détail dans l'entièreté du texte du Projet, ce qu'elle regrette.

Si les auteurs veulent fixer des conditions bien distinctes pour ces deux catégories de véhicules, il y a lieu de clarifier le texte du Projet, sinon, outre l'insécurité juridique, la conséquence serait un manque de chauffeurs pour les transports de patients en VSL.

Ce besoin de clarification ressort déjà dans l'exposé des motifs, au paragraphe 7, selon lequel : « *...il est prévu de fixer des conditions minimales auxquelles les ambulances destinées au transport de malades en dehors des missions dévolues au CGDIS, doivent satisfaire...* » et au paragraphe 18 selon lequel : « *L'offre d'un transport sanitaire terrestre en dehors des missions dévolues au CGDIS (...) a besoin d'un cadre législatif et réglementaire clair et précis ...* ». Dans les deux cas, il est fait exclusivement référence aux VST, et non aux VSL qui sont néanmoins aussi réglementés dans le Projet.

En particulier, les conditions de formations prévues à l'article 15 du Projet mettent des exigences supplémentaires pour les chauffeurs de VSL.

La Chambre de Commerce s'interroge quant au statut des chauffeurs travaillant actuellement dans le cadre des transports Adapto et Mobibus. Si les règles relatives aux VSL leur devaient leur être applicables, peu de chauffeurs pourront passer toutes les formations exigées, ce qui nuirait fortement aux services au bénéfice des personnes à mobilité réduite. Dans ce contexte, il est impératif qu'il soit clarifié si les services Adapto et Mobibus tombent dans le champ d'application du présent Projet.

³ [cf. la loi modifiée du 27 mars 2018 portant organisation de la sécurité civile et création d'un Corps grand-ducal d'incendie et de secours \(CGDIS\)](#)

La Chambre de Commerce relève encore que l'article 11 paragraphe 1, l'article 15 paragraphe 1, point 2 et paragraphe 3, ainsi que l'article 22, paragraphe 1, alinéa 2 et paragraphe 2, alinéa 1^{er}, font référence à des règlements grand-ducaux qui ne sont pas encore en état de projets, ni *a fortiori*, en vigueur. Concernant les dispositions fixées dans les articles 11 et 15 du Projet les règlements grand-ducaux d'exécution seront importants pour la gestion des services de VST et de VSL.

Enfin, dans l'exposé des motifs, au paragraphe 9, les auteurs indiquent « *que le contrat de transport met à la charge du transporteur/prestataire une obligation dite de sécurité de résultat* ».

La Chambre de Commerce s'interroge si en cas d'accident de la route non imputable au conducteur du véhicule sanitaire et en cas d'aggravation soudaine et inattendue de l'état de santé d'un patient/usager, cette obligation de résultat pèse toujours sur le transporteur.

Un examen en détail de certains articles du Projet s'avère nécessaire alors que des rectifications et précisions s'imposent pour des raisons de clarification et de sécurité juridique.

Commentaire des articles

Concernant l'article 5, paragraphe 1, point 1

L'article 5 du Projet liste les informations à transmettre à l'appui d'une demande d'agrément, pour effectuer des transports sanitaires non-urgents.

Les dispositions de cet article semblent être en contradiction avec celles de l'article 8 paragraphe 7 du même Projet.

En effet, selon l'article 5, paragraphe 1, point 1, une personne morale peut demander l'agrément et selon l'article 8, paragraphe 7, le titulaire de l'agrément (si l'activité de transporteur sanitaire est exercée sous la forme d'une personne morale) doit assurer personnellement l'exploitation et la gestion du service. Des clarifications quant à savoir comment une personne morale peut demander un agrément, tandis que la gestion doit être assurée par une personne physique, seraient jugées opportunes.

Concernant l'article 8, paragraphe 6, point 2

L'article 8 du Projet est relatif aux décisions d'octroi, de refus ou de retrait de l'agrément délivré par le ministre ayant la santé dans ses attributions, respectivement concerne le recours administratif de ces décisions,

Le paragraphe 6, point 2, de l'article précité, prévoit qu'un recours est possible par « *un tiers* ». La Chambre de Commerce estime qu'il y a lieu de clarifier qui est concerné exactement.

Concernant l'article 11 point 3

L'article 11 du Projet est relatif aux conditions d'immatriculation et au contrôle technique des véhicules sanitaires.

La Chambre de Commerce est d'avis que les dispositions de l'article 11, point 3, sont en contradiction avec les dispositions prévues à l'article 12, point 2.

En effet l'article 11 point 3 prévoit qu'un véhicule ne peut être immatriculé comme véhicule sanitaire que si son propriétaire est en possession d'un agrément, cependant, et conformément aux

dispositions de l'article 12 point 2, pour obtenir un agrément, le requérant doit avoir à son usage exclusif au moins un véhicule sanitaire. La Chambre de Commerce estime ici aussi qu'il y a lieu d'apporter des clarifications.

Concernant l'article 12 point 1

L'article 12 du Projet est relatif à l'implantation du transporteur sanitaire constituée par les locaux qu'il affecte à son activité.

La Chambre de Commerce estime opportun que soit précisé ce qui est compris par dans le texte du point 1 du prédit article *un local établi sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, destiné... à la désinfection des véhicules sanitaires* ».

Concernant l'article 15

L'article 15 prévoit une formation minimale requise par les membres de l'équipage pour les différents types de véhicules.

Le paragraphe 1 du prédit article impose l'obligation d'une formation théorique et pratique pour les chauffeurs de VSL, mais les conditions sont telles qu'une pénurie substantielle de chauffeurs risque d'en découler. En effet, au point 2 du paragraphe précité « *une formation théorique et pratique* » doit être effectuée dans plusieurs domaines :

- dans « *l'analyse du risque* » : la Chambre de Commerce est d'avis que cette formation devrait être effectuée par un médecin, un chauffeur de véhicule sanitaire ne peut pas prendre cette responsabilité ;
- pour « *la prévention des infections* » : les auteurs devraient préciser ce point. Il pourrait arriver qu'un patient soit contagieux, mais l'information n'ait pas été connue ;
- pour « *l'administration d'oxygène médical* » : cela n'est permis qu'aux infirmiers qu'en cas d'une urgence absolue. Ce point mettrait alors les chauffeurs de véhicules sanitaires à un niveau médical élevé.
- pour « *vider une poche à urine, remplacer une poche de stomie* » : ce sont également des actes généralement réservés au personnel médical formé. Ceci impliquerait par ailleurs que chaque conducteur de véhicule sanitaire devrait disposer de ce matériel spécifique nécessaire ?
- dans les « *aptitudes à la communication* » : cette notion étant très large, la Chambre de Commerce demande que les aptitudes requises soient précisées.
- dans des « *connaissances pertinentes en matière de santé électronique* » : la Chambre de Commerce demande que soit précisé ce qui est compris par la notion de « santé électronique ».

L'article 15 paragraphe 2 du Projet prévoit que « *les conducteurs de tout véhicule sanitaire doivent être titulaires de la formation en premier secours visée à l'article 14...* ». La Chambre de Commerce s'interroge si la distinction entre les conducteurs pour VST et VSL ne devrait pas être faite.

Enfin pour les VSL l'article 14 paragraphe 1 du Projet prévoit que l'équipage est « *composé au moins du conducteur ou d'un membre d'équipage devant se prévaloir d'une formation en premier secours...* »

Cette disposition devrait être uniformisée avec les dispositions de l'article 15 paragraphe 2 qui exige cette formation pour « *les conducteurs de tout véhicule sanitaire* ».

Concernant l'article 19

L'article 19 du Projet prévoit le port d'une tenue professionnelle pour les membres de l'équipage des véhicules sanitaires de « *couleur dominante blanche ou rouge* ».

La Chambre de Commerce est d'avis que le port d'une telle tenue est justifié pour les véhicules sanitaires terrestres, et non pas pour les VSL.

Concernant l'article 21 paragraphe 2

L'article 21 prévoit les procédures de nettoyage et de désinfection, ainsi que la procédure d'enregistrement des opérations de nettoyage et de désinfection des véhicules sanitaires.

Concernant le point 1°, paragraphe 2, du prédit article, si l'obligation de désinfecter chaque véhicule sanitaire est instaurée à charge des transporteurs sanitaires, la Chambre de Commerce demande que soit défini exactement ce qu'il y a lieu d'entendre par « *désinfection complète* ».

Concernant le point 2°, paragraphe 2, du prédit article, si « *le reconditionnement* » d'un véhicule sanitaire « *après le transport d'un patient signalé contagieux* » est prévu, il y a lieu, ici aussi, de définir précisément ce que ceci requiert.

La Chambre de Commerce s'interroge encore dans ce contexte en cas d'usage mixte d'un véhicule, par exemple dans le cas où un taxi privé transporte un passager de l'aéroport et par la suite est utilisé comme VSL : qui peut savoir si une personne transportée est contagieuse (à ce titre est-ce qu'un rhume est considéré comme une maladie contagieuse ?) ?. Partant la Chambre de Commerce estime que ce point est pertinent pour les VST, mais seulement dans une moindre mesure pour les VSL.

Concernant l'article 26

L'article 26 du Projet prévoit les dispositions transitoires prévues afin de permettre aux personnes physiques et morales qui exercent l'activité de transport sanitaire terrestre, lors de l'entrée en vigueur de la future loi, de pouvoir introduire une demande dans les 2 mois de l'entrée en vigueur de la future loi et de bénéficier alors du délai de 12 mois afin de se conformer aux nouvelles dispositions légales.

La Chambre de Commerce s'interroge si un agrément peut être dès lors être demandé sans que tous les critères prévus à l'article 4 du Projet (article définissant les conditions nécessaires auxquelles doivent répondre les requérants, personnes physiques ou morales, afin de pouvoir exploiter l'activité de transport sanitaire terrestre) et à l'article 15 (article précisant la formation minimale requise par les membres de l'équipage pour les différents types de véhicules) ne soient remplis ?

Le projet de loi sous avis n'appelle pas d'autres remarques et commentaires de la part de la Chambre de Commerce, l'exposé des motifs et les commentaires des articles expliquant clairement le cadre et les objectifs du Projet.

*

*

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de loi sous avis sous la réserve expresse de la prise en considération de ses remarques et commentaires.

MCI/DJI