

Le système de santé a vécu

BORDEAUX Hier matin, premier jour du Forum Santé, dans une salle comble on est entré dans le vif du sujet: l'avenir de notre prise en charge

7 ET 8 FÉVRIER 2019

FORUM SUD OUEST SANTÉ & AVENIR



Isabelle Castéra
i.castera@sudouest.fr

Le nouveau modèle de santé publique partira-t-il du haut, pour irriguer le bas ? Ou le contraire ? « Les deux, mon Général. » Anne-Marie Brocas, présidente du Haut-Conseil pour l'Avenir de l'Assurance-maladie a ouvert, aux côtés de Michel Laforcade, directeur de l'Agence régionale de santé Nouvelle-Aquitaine, le second Forum Santé & Avenir organisé par le journal « Sud Ouest », hier matin. Avec une conférence inaugurale qui a mis les pieds dans le plat, sans trop éclabousser toutefois.

En effet, Anne-Marie Brocas a dressé un état des lieux du système de santé français, sans concession. « Le modèle historique a vécu, il était centré autour de l'hôpital, des grands hôpitaux, conçu pour traiter les pathologies aiguës, a-t-elle signifié. Le scénario de rupture est en route, car notre vieux modèle, qui fut exemplaire est aujourd'hui mal outillé pour répondre aux nouveaux défis. »

Le droit de mourir chez soi

Pour autant, selon elle, le changement de « paradigme » va s'écrire « pas à pas ». « Il nous faudra partir désormais, non pas de l'offre de

soin, mais des services à rendre à la population, partout, pour tous, en respectant une égalité d'accès et de niveau de soin, a-t-elle poursuivi. Pour cela, toutes les organisations seront adaptées à la réalité de chaque territoire, en tenant compte de sa diversité. »

On l'a compris, les « nouveaux défis » mentionnés par la présidente de l'HCAM sont démographiques – la population vieillissante progresse – sanitaires – les maladies chroniques augmentent et les moyens thérapeutiques se multiplient – et financiers – le système hospitalo-centré coûte trop cher. Les urgences saturent partout, les médecins en milieu rural disparaissent, les médecins spécialistes se raréfient. L'accès au soin est inégal que l'on vive en ville ou à la campagne. Les deux derniers rapports de la Cour des Comptes épinglent notre vieux modèle de santé.

Anne-Marie Brocas revendique un discours positif. Ainsi, elle avance les pistes du futur modèle de santé, celui qui comprend un réseau de proximité, « un maillage » partout, aussi bien en Creuse ou en Dordogne que dans les métropoles : « avec des centres de recours un peu partout, des équipes de soins primaires en coopération, car l'exercice de la médecine isolé n'est plus d'actualité. »

Elle annonce aussi davantage de « lits d'hospitalisation avec une prise en charge à orientation gériatrique. Le droit de mourir chez soi. Pourquoi pas des hospitalisations à domicile. » Tout pour éviter aux personnes âgées d'aller aux urgences, ou en hôpital, alors



Anne-Marie Brocas, Présidente du Haut Conseil pour l'Avenir de l'assurance maladie, hier lors du Forum santé & Avenir de « Sud Ouest ». PHOTO GUILLAUME BONNAUD

que cette solution n'est pas forcément la réponse adaptée. »

Notion de proximité à nuancer

La machine du nouveau modèle de santé est déjà en route et Michel Laforcade, directeur de l'ARS, s'il admet cet état des lieux, revendique un « attachement » au système de santé historique. Rappelant notamment que l'espérance de vie à la naissance en France est le meilleur au monde après le Japon, et le meilleur au monde à 65 ans. Aujourd'hui en Nouvelle-Aquitaine, plus de 150 Maisons de santé pluridisciplinaires ont poussé un peu partout dans les zones en sous-densité médicale et les contrats locaux de santé touchent 60 % des habitants de la région. « Les outils existent, assure-t-il. Et

contrairement à une idée reçue, toutes les initiatives ne partent pas de Paris. La notion de proximité est à nuancer. Il est indispensable de pratiquer une politique à hauteur d'homme dans les territoires, mais l'État et l'ARS sont là, pour que l'égalité de traitement soit respectée. Pour encadrer. » Donc selon lui, le changement ne peut pas forcément partir des territoires.

Les médecins présents dans la salle, notamment les membres de l'URPS, ont un peu regretté de ne pas participer à ces constats et propositions. « Le changement de système passera d'abord par nous, les médecins en exercice a confié un généraliste venu des Landes. Et on dirait que nous sommes les derniers à être sondés. »

LE FORUM DU JOUR

UNE CONFÉRENCE GRAND PUBLIC
Ce matin, le Forum Santé & Avenir entame sa deuxième journée de débats et conférences. À 10 heures, Thierry Beaudet, président de la Mutualité Française et Nicolas Revel, directeur général de la Caisse Nationale d'Assurance Maladie vont s'expliquer sur la garantie de la soutenabilité financière. Dix ateliers vont émailler la journée ; à 15 h 30, un débat grand public traitera de l'alimentation de demain. Une table ronde autour de Serge Pappin auteur « Du panier à l'assiette », en présence d'Alain Rousset, Président de Nouvelle Aquitaine. Rendez-vous à la Cité Mondiale de Bordeaux.

LGV Bordeaux-Paris : un succès, mais qui ne ruisselle pas

TRANSPORTS Des élus de la région, notamment à Angoulême, réclament plus de trains

« Entre Île-de-France et Nouvelle-Aquitaine, nous avons désormais 18,1 millions de passagers par an, dont 4,6 millions de nouveaux clients. C'est bien au-delà de nos prévisions, qui tablaient sur 4 millions de voyageurs supplémentaires », soulignait hier à Pessac (33), Rachel Picard, directrice générale de Voyages SNCF, lors de la présentation du bilan socio-économique intermédiaire de la LGV Bordeaux-Paris. Tout en se gardant de dévoiler le chiffre de fréquentation sur la ligne Bordeaux-Paris...

Mais, en juillet dernier, un an après le lancement de la LGV, la SNCF annonçait 5,5 millions de passagers (soit 50 % de hausse). En particulier sur le segment « loisirs », grâce à des tarifs attractifs. « Un client sur trois a bénéficié de tarifs Prem's ou Ouigo (TGV low-cost). 25 % du trafic Pa-

ris-Bordeaux est réalisé en Ouigo », a précisé Rachel Picard. Ceci étant, il y a encore des marges de progrès en termes de taux d'occupation sur Bordeaux-Paris (68 %), par rapport à Paris-Lyon (76 %).

Un RER métropolitain ?

Le « match » avec l'aérien, aussi, est plus « serré » que prévu. « Nous avons perdu 19 % de trafic sur les vols vers Paris-Orly et Charles-de-Gaulle, soit bien moins que les prévisions de la SNCF », explique à « Sud Ouest » Pascal Personne, directeur de l'aéroport de Bordeaux. Au final, à ce jour, la ligne n'est pas rentable pour SNCF Réseau, qui perd 30 millions d'euros sur ce tronçon. Une perte relative, « au regard des estimations (200 millions d'euros) de Guillaume Pépy, président de la SNCF », a rappelé Alain Rousset, le président de



Le succès de la LGV « comble » Alain Juppé. PHOTO Q. SALINIER/« S. O. »

la Région Nouvelle-Aquitaine.

Il n'empêche, les attentes vis-à-vis de la LGV sont « comblées » pour Alain Juppé, le président de Bordeaux Métropole, qui a salué les « spectaculaires retombées économiques en termes de créations d'emplois et d'installations d'entreprises sur la métropole ». Même, le trafic TER a bénéficié des effets de la

LGV avec une augmentation de 12 % en Nouvelle-Aquitaine, selon Lisea, le concessionnaire de la LGV.

Pour autant, les retombées de cette ligne à grande vitesse ne ruissellent pas assez en dehors de Bordeaux. « Nous attendons toujours un aller-retour quotidien en TGV vers Bordeaux, correspondant à une journée de travail. SNCF le sait », a regretté Jean-François Dauré, le président du Grand Angoulême. Autre enjeu, « la LGV doit alimenter les étoiles ferroviaires. Sans quoi, les inégalités territoriales seront accentuées », a-t-il insisté. Sauf « que depuis 30 ans, nous avons sous-investi dans le réseau ferroviaire français, au profit des LGV et aujourd'hui nous le payons », a reconnu Patrick Jeantet, PDG de SNCF Réseau, qui invite également à s'attaquer à l'épineux problème des nœuds ferroviaires.

Par ailleurs, Alain Rousset a profité de ces rencontres de l'observa-

toire socio-économique de la LGV pour faire passer quelques messages. « Je m'oppose à ce que l'on crée une LGV Agen-Toulouse, plutôt que Bordeaux-Agen, sinon cela compromet la poursuite des LGV vers l'Espagne. Et, il serait suicidaire de ne pas le faire avec 9 000 camions par jour sur nos routes », a-t-il martelé. À ses côtés, Alain Juppé a acquiescé. Le maire de Bordeaux a, quant à lui, réaffirmé sa volonté d'avoir un RER métropolitain pour désengorger la circulation routière sur le territoire. Fustigeant au passage l'atonie de la SNCF sur la réouverture de la gare de la Médoquine à Talence (33). Un message parfaitement entendu par Patrick Jeantet, qui assure que SNCF Réseau est « prêt », mais pas en capacité d'investir sur ce projet. En clair, tout dépendra des financements publics, voire privés. « Pourquoi pas un PPP (Partenariat public-privé) ? », a-t-il lancé.

Nicolas César