



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Transport sanitaire PMR - Décret d'application de l'article 61 de la LFSS 2025

Question écrite n° 17570

Texte de la question

Mme Élise Leboucher appelle l'attention de Mme la ministre déléguée auprès de la ministre de la santé, des familles, de l'autonomie et des personnes handicapées, chargée de l'autonomie et des personnes handicapées, sur l'absence de publication du décret d'application de l'article 61 de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2025 (LFSS 2025) promulguée le 28 février 2025 qui doit permettre l'intégration des entreprises du transport de personnes à mobilité réduite dans le champ du transport sanitaire. Au quotidien et sur l'ensemble du territoire, les entreprises spécialisées dans le transport des personnes à mobilité réduite (PMR) assurent un accompagnement indispensable à l'accès aux soins de patients en situation de handicap, en situation d'obésité, de perte d'autonomie ou concernés par des pathologies nécessitant un suivi médical régulier. Aussi, dans des départements ruraux très touchés par la désertification médicale et le nombre insuffisant de solutions en transport médical adapté, comme c'est le cas pour la Sarthe, ces entreprises constituent un maillon essentiel de l'accès aux soins. Pourtant, depuis des années, les acteurs du secteur alertent sur l'absence d'un réel cadre juridique venant réglementer leurs activités et rémunérations et la non-prise en compte des particularités de leur profession et des difficultés économiques et opérationnelles rencontrées dans l'exercice de leurs missions. La rémunération de leurs prestations n'est pas suffisante et vient fragiliser la viabilité économique de nombreuses entreprises du secteur. Pour sortir de cette impasse, le Conseil national consultatif des personnes handicapées (CNCPH) préconise depuis plusieurs années l'intégration de ces structures dans le champ du transport sanitaire et la création d'un agrément sanitaire spécifique qui serait dédié aux seules entreprises réalisant exclusivement du transport médical programmé de PMR. Cet agrément les dispenserait de l'aide médicale urgente (AMU) applicable aux autres transporteurs sanitaires, tout en garantissant la prise en charge par l'assurance maladie. Le CNCPH préconisait d'intégrer ces véhicules de transport adapté en dehors des quotas départementaux pour les structures déjà conventionnées au 1er janvier 2025, tout en encadrant strictement les normes techniques et d'équipage pour les transports bariatriques et cela afin d'assurer une accessibilité universelle à tous les patients. Enfin, le CNCPH demandait une revalorisation du montant de remboursement qui est actuellement équivalent à celui du transport sanitaire classique, mettant en avant le fait que le coût du transport sanitaire pour les PMR ou des personnes en situation d'obésité est, au regard de l'organisation spécifique, des équipements et équipages nécessaires, bien plus important que celui d'un transport sanitaire classique. Aussi, l'adoption de l'article 61 de la LFSS 2025 avait suscité de l'espoir auprès des professionnels du transport adapté, celui-ci visant à mettre fin à cette situation d'injustice en prévoyant une réforme de la réglementation du secteur et des modalités de rémunération et de prise en charge par l'assurance maladie. Ces dispositions venaient compléter l'article L. 6312-5 du code de la santé publique pour adapter le cadre juridique applicable aux structures exerçant exclusivement une activité de transport des PMR, reconnaître le rôle majeur rempli par elles dans l'accès aux soins des publics vulnérables et leur apporter de la sécurité juridique en les intégrant au champ d'application du transport médical en véhicule sanitaire. Cet article, entré en vigueur le 28 février 2025, prévoyait la publication d'un décret d'application devant intervenir dans un délai maximal de six mois et qui devait préciser les conditions d'exercice, d'agrément des véhicules, de prise en charge par l'assurance maladie et de bonne articulation de ces entreprises avec les autres acteurs du transport sanitaire. Pourtant, dix-sept mois après, la publication de ce décret n'est toujours pas intervenue, laissant les professionnels concernés dans une situation de forte incertitude quant à l'avenir de leur secteur dont la viabilité financière déjà fragile est encore davantage mise à mal avec l'inflation massive du coût des carburants. Cette absence de publication du décret provoque enfin des disparités entre territoires, avec des différences d'interprétation entre les caisses primaires d'assurance maladie

(CPAM) et agences régionales de santé (ARS), plaçant les professionnels en situation d'insécurité juridique. Cette situation semble enlisée depuis l'automne 2025, où des échanges techniques s'étaient pourtant tenus entre les organisations syndicales représentatives et la direction générale de l'offre de soins (DGOS), à la suite de quoi un document d'arbitrage avait été transmis au cabinet de la ministre de la santé. Aucune décision n'en avait découlé. Le 31 mars 2026, le Gouvernement a indiqué qu'un projet de décret avait été soumis au Conseil d'État. Depuis, aucun calendrier sur la mise en œuvre effective de cette réforme n'a encore été communiqué. Les représentants de la profession font état d'une situation économique particulièrement menaçante, avec de nombreuses entreprises qui, confrontées à une hausse des charges d'exploitation, se retrouvent contraintes de procéder à des restructurations, de licencier ou d'envisager une cessation totale de leurs activités. Comme cela existe déjà dans le secteur du transport ambulancier privé, les procédures de redressement judiciaire et les faillites se multiplient. Cette situation est encore plus marquée dans les territoires ruraux où, pour de nombreuses communes, ces entreprises constituent parfois l'une des seules solutions de transport pour permettre aux personnes à mobilité réduite, en situation de handicap ou malades d'accéder à leurs consultations médicales ou à leurs soins. Selon le CNCPPH, ce sont au moins 24 % des personnes en situation de handicap qui déclarent déjà avoir renoncé à des soins, confrontées à des freins d'accessibilité et de transport. Aussi, un affaiblissement du maillage de cette offre en transport médical adapté provoquerait un risque réel de rupture d'accès aux soins pour ces publics, dans des territoires déjà fortement frappés par les inégalités de santé. Cette longue attente crée légitimement de la colère et de l'incompréhension parmi les professionnels. Il n'est pas acceptable que près d'un an et demi après l'adoption de la loi, le décret nécessaire à sa mise en œuvre n'ait toujours pas été publié, mettant ainsi en danger toute une profession essentielle au quotidien, en bloquant la mise en œuvre d'une réforme législative pourtant largement adoptée par le Parlement, qui plus est avec le soutien du Gouvernement, lors de l'examen du PLFSS 2025. En conséquence, elle lui demande d'indiquer les raisons expliquant ce retard dans la publication du décret d'application, de préciser l'état d'avancement du projet de décret, la date envisagée pour sa publication et, dans l'intervalle, les mesures transitoires envisagées pour soutenir les entreprises de transport sanitaire adapté, endiguer les faillites, préserver le maillage territorial et garantir la continuité de l'accès aux soins pour les personnes à mobilité réduite, et, enfin, de détailler la nature des garanties réglementaires et financières qui seront prévues au sein de ce décret pour assurer la pérennité économique à long terme de l'activité des structures de transport des personnes à mobilité réduite.

Données clés

Auteur : [Mme Élise Leboucher](#)

Circonscription : Sarthe (4^e circonscription) - La France insoumise - Nouveau Front Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 17570

Rubrique : Personnes handicapées

Ministère interrogé : [Autonomie et personnes handicapées](#)

Ministère attributaire : [Autonomie et personnes handicapées](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 4 août 2026