

Vilvoorde, 12082025

Ce document s'inscrit dans le cadre des discussions entre le L’UPBTO et le cabinet de la ministre Gennez, ainsi que des représentants du VSB, au sujet des économies prévues dans le domaine des aides à la mobilité. Outre ses réserves critiques, le L’UPBTO souhaite également faire des propositions constructives afin que la ligne d'investissement « Warm Vlaanderen » (Flandre chaleureuse) du budget flamand 2025-2029 soit utilisée pour les personnes âgées, les personnes handicapées et les soins préventifs.

# 1. Introduction

L'Association professionnelle belge des techniciens orthopédistes (L’UPBTO) réagit officiellement à la réduction prévue de 1,8 million d'euros des aides à la mobilité dans le cadre de la protection sociale flamande (VSB) à partir de 2026. Cette mesure touche un groupe cible vulnérable et menace de compromettre la qualité et l'accessibilité des aides techniques. L’UPBTO demande une concertation et propose des alternatives.

# 2. Analyse de la situation actuelle

## 2.1 Évolution budgétaire et impact

La croissance réelle du volume des prestations depuis 2019 reste inférieure à 3 % par an. L'augmentation des dépenses est en grande partie due aux indexations (+6,17 % en 2022, +6,85 % en 2023). La crise sanitaire a également eu un impact sur ce secteur. En effet, la mortalité a été élevée parmi les résidents des maisons de repos et, même après la crise, un grand nombre de lits sont restés inoccupés. Le rattrapage est perceptible en 2023, mais il ne s'applique évidemment pas aux années suivantes. Entre-temps, les listes d'attente dans les maisons de repos se sont à nouveau allongées. Le secteur reste donc dans les limites du budget prévu et ne présente pas de dérapage structurel. Cette constatation est cruciale dans le cadre de la limitation imposée de +3,5 % par an de la trajectoire de croissance. Toute mesure d'économie basée uniquement sur l'évolution des dépenses, sans correction pour l'index, est donc trompeuse et injuste. Une politique fondée sur la transparence et le sens des réalités doit explicitement tenir compte de cette correction.

Depuis le transfert de la compétence en matière d'aides à la mobilité à la Protection sociale flamande en 2019, le secteur a été confronté à un double mouvement : d'une part, des économies substantielles lors de l'introduction de la réglementation, d'autre part, une série de nouvelles initiatives visant à élargir l'offre et l'accès.

Du côté des économies, des mesures ont été prises immédiatement via :

* la réduction des commissions sur les ventes,
* l'ajustement des taux d'intérêt,
* des formules de location pour les personnes âgées de plus de 85 ans et les patients SDA,
* la prolongation des délais de renouvellement pour les fauteuils roulants électroniques).

Cela a permis de réaliser une économie totale de plus de 10 millions d'euros au démarrage, ce qui a exercé une forte pression sur l'efficacité du secteur.

Parallèlement, plusieurs initiatives positives ont été mises en œuvre en 2020-2021 pour un montant d'environ 3,5 millions d'euros, à savoir :

* Un deuxième fauteuil roulant,
* Forfait pour l'entretien et les réparations,
* Location temporaire et palliative,
* Création de la BTC (Commission technique spéciale).

Bien que ces nouvelles mesures dussent renforcer l'accessibilité et la durabilité à long terme, elles ne se sont pas avérées compenser directement les économies initiales dans la pratique. La pression opérationnelle sur les prestataires a augmenté, sans soutien structurel ni simplification proportionnels.

L'impact sur le secteur est palpable : plus de produits, des dossiers plus complexes, des attentes plus élevées, mais sans allègement fondamental de l'administration et de la numérisation. Aujourd'hui, le prestataire supporte à la fois les économies initiales et la charge de mise en œuvre des nouvelles initiatives, ce qui sape le soutien à long terme.

Une politique tournée vers l'avenir doit reconnaître que les économies et l'innovation ne peuvent aller de pair que si elles s'accompagnent d'une simplification des processus, d'une numérisation accrue et d'investissements réels dans le fonctionnement du secteur.

## 2.2 . Impact déséquilibré des économies

Lors de notre réunion du 12 août, nous avons clairement compris que les économies prévues de 1,8 million d'euros seront cumulatives au cours de cette législature. Cela signifie donc qu'une économie totale de plus de 10 millions d'euros est prévue ! D'autres piliers du VSB disposent de budgets beaucoup plus importants, tels que les soins aux personnes âgées (2,88 milliards d'euros) et les soins aux familles (1,02 milliard d'euros). La charge pèse de manière disproportionnée sur les utilisateurs d'aides à la mobilité. Cela pourrait entraîner une augmentation des suppléments à la charge du patient, ce qui compromettrait l'accès à des soins adéquats.

## 2.3. La pression financière sans indexation sape la capacité financière des prestataires (techniciens orthopédistes)

La non-indexation du budget consacré aux aides à la mobilité dans le cadre de la protection sociale flamande crée un déséquilibre fondamental dans l'écosystème des prestataires. Alors que les coûts salariaux augmentent inévitablement en raison de l'indexation générale (par exemple, +3,58 % début 2025 et +2,4 % prévu pour janvier 2026), les remboursements et les interventions pour les produits et les prestations des prestataires restent à la traîne. Cette intervention asymétrique accroît la pression sur les entreprises du secteur, qui sont confrontées à une augmentation du volume de travail et à une hausse des coûts, sans ajustement proportionnel des revenus.

Les conséquences sont réelles : les marges sont soumises à une pression supplémentaire, ce qui menace de compromettre les investissements dans la qualité, l'innovation ou les services. Plus problématique encore, la marge de manœuvre pour les augmentations salariales ou la politique de rémunération des prestataires hautement qualifiés sur le plan technique diminue fortement, alors même que la profession de technicien orthopédiste a été reconnue et professionnalisée par un cadre décrétal et qu'il existe déjà aujourd'hui une pénurie de prestataires de mobilité reconnus.

L'objectif politique de revalorisation des professions de santé est ainsi compromis : on exige des prestataires un engagement et une qualité croissants, mais on leur refuse les moyens nécessaires pour y parvenir. Le risque de rotation du personnel, de non-pourvoi des postes vacants et de perte de qualité augmente, ce qui, en fin de compte, affecte le patient.

# 3. Réserves critiques

## 3.1. Disparité entre les secteurs : indexation des salaires pour certains, économies pour d'autres

La non-indexation annoncée du budget consacré aux aides à la mobilité révèle une inégalité flagrante dans la politique de protection sociale flamande. Alors que dans d'autres secteurs — tels que les équipes de conseil en matière de fauteuils roulants (RAT), les établissements de soins aux personnes âgées ou le personnel des structures de soins collectifs —, l'indexation automatique des salaires est pleinement appliquée et même intégrée dans l'élaboration du budget, le secteur des prestataires reste sur la touche.

Les aides à la mobilité sont encore largement fournies par des entreprises privées agréées disposant d'un personnel techniquement qualifié, qui est soumis aux mêmes indexations salariales. En n'indexant pas les remboursements des produits, le secteur est contraint d'absorber en interne la hausse des coûts salariaux, sans aucune augmentation de ses revenus. L'indexation salariale pèse donc sur la marge de manœuvre, ce qui va à l'encontre du principe d'un financement équitable et durable des soins de santé.

Cette approche asymétrique crée non seulement un déséquilibre structurel entre les secteurs qui fonctionnent dans le même cadre politique, mais elle sape également la confiance dans une politique de croissance équitable. Sans différenciation, compensation ou cadre de réforme, les fournisseurs d'aides à la mobilité sont contraints de réaliser des économies qui sont compensées ailleurs.

## 3.2. Comment justifier une économie dans un secteur qui est resté sous contrôle ?

Une question fondamentale se pose : comment en arrive-t-on à imposer une limitation de l'indexation précisément dans le secteur des aides à la mobilité, qui est resté année après année en deçà de son budget prévu ? Les données montrent que le secteur a fonctionné chaque année avec un excédent entre 2019 et 2024, sans dépassements budgétaires structurels. Même en 2023 et 2024, années où les tarifs ont été indexés, la réalisation est restée dans les limites du budget prévu.

Pourtant, une économie par non-indexation est imposée pour 2026, sans aucune indication de dérive ou de surconsommation. Notre question est donc la suivante : sur quoi se base-t-on pour prendre une telle décision ? Cela se produit en outre dans un contexte de vieillissement croissant de la population et d'augmentation du nombre de demandes d'aides à la mobilité, une évolution reconnue depuis des années au niveau politique. La demande des patients va naturellement augmenter dans les années à venir, même sans assouplissement de la politique.

Cette mesure semble donc davantage motivée par des considérations comptables que par des considérations de fond, et va à l'encontre de l'objectif politique même d'une prise en charge accessible, adaptée et rapide des aides techniques. Au lieu de renforcer ce secteur gérable et bien suivi, on risque aujourd'hui de compromettre la capacité financière des prestataires et le droit des patients, sans perspective de réforme durable.

## 3.3. Manque de transparence

Le secteur souhaite également souligner le manque de transparence. Le budget total du VSB n'est pas connu. Il est essentiel pour nous d'avoir une vision claire de la position du secteur des aides à la mobilité par rapport aux autres secteurs relevant du VSB. De cette manière, ces autres secteurs auront également une meilleure compréhension de ce qu'une mesure d'économie intersectorielle ne peut que renforcer, de manière à ce qu'il en résulte non seulement une société plus chaleureuse et plus inclusive, mais aussi une prise de conscience inclusive concernant l'utilisation du budget consacré au bien-être ou à la santé dans le cadre de soins accessibles. Nous demandons également que les rapports et les décisions soient rendus publics et accessibles au secteur.

La proposition approuvée (mais qui doit encore être approuvée en principe par le gouvernement en septembre) de transférer le budget des systèmes de propulsion des fauteuils roulants manuels de la VAPH à la VSB en est un bon exemple. Ce budget sera-t-il affecté aux aides à la mobilité ou sera-t-il en partie transféré à un autre secteur du VSB ? Quel est le montant de ce budget, sur quelles informations est-il basé et que se passera-t-il si le coût budgété est dépassé ?

# 4. Propositions constructives

Outre ces réserves critiques, L’UPBTO souhaite, comme mentionné au début, continuer à réfléchir de manière constructive à la mise en œuvre du projet « Warm Vlaanderen ».

## 4.1 Renforcement politique

L’UPBTO plaide en faveur d'un modèle de participation structurel impliquant formellement les associations professionnelles dans la préparation des politiques.

## 4.2 Numérisation et simplification

L’UPBTO propose un parcours de soins numérique intégré qui couvre l'ensemble du processus, de la prescription électronique à la livraison, y compris l'approbation et le suivi numériques.

Des procédures plus simples peuvent alléger la charge de travail du prestataire de soins, lui laissant ainsi plus de temps et d'espace pour le patient.

## 4.3. Warm Vlaanderen comme levier

Le budget flamand prévoit une augmentation du budget consacré à « Warm Vlaanderen » : de 319 millions d'euros en 2025 à 1 073 millions d'euros en 2029. Ces fonds sont destinés aux personnes handicapées, aux personnes âgées, aux enfants et à la prévention. Le L’UPBTO y voit des opportunités de renforcer les soins auxiliaires, les aides appropriées pouvant alléger les soins supplémentaires prodigués par des tiers.

### Lignes d'investissement pertinentes

Personnes handicapées : +102 millions d'euros en 2025 → +478 millions d'euros en 2029.
Soins aux personnes âgées et soins familiaux : +12 millions d'euros en 2025 → +140 millions d'euros en 2029.
Prévention : +10 millions d'euros par an.

## Propositions politiques L’UPBTO Warm Vlaanderen

### 4.3.1. Prévention des chutes grâce à des aides à la mobilité

* Remboursement structurel des aides à la prévention des chutes telles que les déambulateurs, les tapis antidérapants, les aides pour le bain, les aides à la marche adaptées
* Intégration de l'analyse des risques de chute dans le parcours de soins des personnes âgées
* Projets pilotes en collaboration avec les services de soins à domicile

### 4.3.2. Soutien aux soins à domicile grâce à des aides techniques

* Remboursement des aides telles que les lève-personnes, les lits médicalisés, les élévateurs de baignoire et les rehausseurs de toilettes
* Développement d'une plateforme de location d'aides temporaires
* Lien avec les budgets d'aide familiale et le soutien aux aidants proches

### 4.3.3. Renforcement de la mobilité des personnes handicapées

* Augmentation du budget consacré aux aides à la mobilité au sein du VSB afin de permettre une réintégration plus rapide sur le lieu de travail
* Accélération de la numérisation
* Soutien aux aides innovantes via Warm Vlaanderen

### 4.3.4. Suivi et évaluation

* Rapport annuel sur l'utilisation des fonds Warm Vlaanderen pour la fourniture d'aides techniques
* Implication du L’UPBTO dans l'évaluation de l'impact sur l'autonomie et la qualité de vie

Investir dans les aides techniques génère des gains sociaux et budgétaires

## 4.3 Prime à l'innovation pour le développement technologique

Le L’UPBTO propose une prime annuelle à l'innovation afin de stimuler le développement technologique, notamment dans le domaine des aides techniques modulaires, des capteurs intelligents et des matériaux écologiques.

Nous pouvons créer à cet effet un fonds au sein de la VSB pour l'innovation technologique des entreprises flamandes. Une autre piste pourrait consister à lancer un appel annuel à projets innovants. Une collaboration avec les universités et les hautes écoles pourrait également être envisagée pour mener à bien ce développement.

## 5. Conclusion

L’UPBTO demande instamment à être associé aux futures décisions concernant le budget consacré aux aides à la mobilité. Le secteur est prêt à réfléchir à des réformes durables et à des projets innovants. Une politique équitable et tournée vers l'avenir nécessite consultation, transparence et coopération.

Xavier Berteele Diane De Winter

Président de L’UPBTO Directrice L’UPBTO

