

# SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2019-2020

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mardi 5 novembre 2019

(15<sup>e</sup> jour de séance de la session)



# SOMMAIRE

## PRÉSIDENCE DE M. VINCENT DELAHAYE

### Secrétaires :

Mme Annie Guillemot, M. Michel Raison.

1. **Procès-verbal** (p. 14820)
2. **Orientation des mobilités.** – Rejet d'un projet de loi en nouvelle lecture (p. 14820)
 

Discussion générale :

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports

M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

M. Alain Fouché

Mme Michèle Vullien

M. Olivier Jacquin

M. Éric Gold

M. Frédéric Marchand

Mme Éliane Assassi

M. Michel Vaspart

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État

Clôture de la discussion générale.

Question préalable (p. 14831)

Motion n° 1 de la commission. – M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable; M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État; Mme Martine Filleul; M. Alain Fouché; M. Guillaume Gontard; M. Jean-François Longeot; M. Michel Vaspart. – Adoption de la motion entraînant le rejet du projet de loi.
3. **Code de l'urbanisme de Saint-Martin.** – Adoption en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission (p. 14834)
 

Discussion générale :

Mme Annick Girardin, ministre des outre-mer

M. Jean-Pierre Sueur, rapporteur de la commission des lois

M. Jean-François Longeot

Mme Jacky Deromedi

M. Guillaume Arnell

M. Dominique Théophile

Mme Éliane Assassi

M. Alain Marc

M. Victorin Lurel

Mme Annick Girardin, ministre

Clôture de la discussion générale.

Article unique (p. 14841)

Vote sur l'ensemble (p. 14841)

Adoption du projet de loi dans le texte de la commission.

*Suspension et reprise de la séance* (p. 14841)

4. **Prestation de compensation du handicap.** – Adoption en procédure accélérée d'une proposition de loi dans le texte de la commission (p. 14841)
 

Discussion générale :

M. Alain Milon, auteur de la proposition de loi

M. Philippe Mouiller, rapporteur de la commission des affaires sociales

Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées

Mme Michelle Meunier

M. Jean-Pierre Corbisez

Mme Patricia Schillinger

Mme Cathy Apourceau-Poly

M. Franck Menonville

Mme Jocelyne Guidez

Mme Vivette Lopez

Mme Pascale Gruny

Clôture de la discussion générale.

Article 1<sup>er</sup> (p. 14853)

Mme Christine Prunaud

Adoption de l'article.

## Article 2 (p. 14854)

M. Michel Raison

Amendement n° 3 de Mme Cathy Apourceau-Poly. – Rejet.

Adoption de l'article.

## Article 3 (p. 14855)

Mme Christine Prunaud

Adoption de l'article.

## Article additionnel après l'article 3 (p. 14855)

Amendement n° 6 de Mme Cathy Apourceau-Poly. –  
Retrait.

## Article 4 (p. 14856)

Mme Cathy Apourceau-Poly

Adoption de l'article.

## Vote sur l'ensemble (p. 14857)

Mme Cathy Apourceau-Poly

Mme Sylvie Goy-Chavent

Adoption de la proposition de loi dans le texte de la commis-  
sion.

**5. Ordre du jour** (p. 14857)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENCE DE M. VINCENT DELAHAYE

vice-président

Secrétaires :

Mme Annie Guillemot,  
M. Michel Raison.

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quatorze heures trente.)

1

## PROCÈS-VERBAL

M. le président. Le compte rendu intégral de la séance du mercredi 30 octobre 2019 a été publié sur le site internet du Sénat.

Il n'y a pas d'observation?...

Le procès-verbal est adopté.

2

## ORIENTATION DES MOBILITÉS

### Rejet d'un projet de loi en nouvelle lecture

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale en nouvelle lecture après engagement de la procédure accélérée, d'orientation des mobilités (projet n° 730 [2018-2019], résultat des travaux de la commission n° 86, rapport n° 85).

Dans la discussion générale, la parole est à M. le secrétaire d'État.

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports. Monsieur le président, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, votre assemblée a été la première saisie du projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) présenté aujourd'hui en nouvelle lecture.

Les échanges qu'ont eus la Haute Assemblée et le Gouvernement lors de la session précédente ont été de grande qualité et ont révélé les nombreux enjeux structurants pour les territoires que comporte ce texte. C'est au travers de ces échanges que celui-ci a pu être enrichi et que le projet initial a évolué.

Je tiens à saluer en particulier le travail effectué par le rapporteur, Didier Mandelli, et par le président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, Hervé Maurey, afin d'améliorer le dispositif

de couverture de l'ensemble du territoire par une autorité organisatrice de la mobilité et de proposer des solutions partout et pour tous.

C'est le cœur de la LOM que vous avez conséquemment enrichi, monsieur le rapporteur. Vous y avez introduit le contrat opérationnel de mobilité, outil indispensable de coordination entre les différentes collectivités. Par cet instrument, la transformation des offres de mobilité, très attendue dans les territoires, pourra se traduire bien plus efficacement. Le Conseil d'orientation des infrastructures est, en outre, pérennisé par votre action.

Avec plusieurs de ses collègues, Mme Vullien a amendé le texte pour rendre les transports plus solidaires, notamment à l'égard des personnes à mobilité réduite, en facilitant l'accès de leur accompagnateur.

Le groupe socialiste et républicain et le groupe communiste républicain citoyen et écologiste ont quant à eux, par leurs amendements, favorisé le développement de l'usage du vélo *via* la promotion du « savoir rouler », pour que, dès le plus jeune âge, le vélo soit un réflexe.

Plus généralement, mesdames, messieurs les sénateurs, je sais qu'un certain nombre d'entre vous ont partagé la volonté du Gouvernement d'encourager le report vers des mobilités plus propres et plus actives.

Le Sénat a en outre apporté des recommandations sur le verdissement des flottes de véhicules, qui ont été conservées ou entretenues par l'Assemblée nationale. Le projet de loi contient ainsi des mesures fortes pour la décarbonation des transports.

Quant à l'objectif consistant à rapprocher la prise de décision des citoyens et à offrir une gestion plus souple de la politique de mobilité, il est poursuivi en permettant aux régions qui le souhaitent d'administrer directement les petites lignes ferroviaires.

Mesdames, messieurs les sénateurs, ce texte a largement bénéficié du débat parlementaire. Près de 1 900 amendements ont été déposés au Sénat en première lecture, entre les travaux de la commission et la séance publique, et il aura fallu plus de 50 heures pour tout examiner. Il s'agit d'un travail immense, dont je prends la pleine mesure et que je crois utile à notre pays.

Ce n'est un secret pour personne : nous n'avions pas vraiment imaginé que nous nous retrouverions ici, en nouvelle lecture, pour l'examen d'une motion tendant à opposer la question préalable, équivalant à un rejet de ce projet de loi d'orientation des mobilités. L'équilibre établi et partagé entre les deux assemblées au printemps dernier répondait – le Gouvernement en est convaincu – aux grandes attentes et interpellations formulées par notre société.

Je reviens maintenant sur l'unique objet de nos divergences, car je sais que le rejet de ce texte ne fait pas l'unanimité au sein de cet hémicycle, et que de nombreux parlementaires auraient souhaité qu'il fasse l'objet d'un accord en commission mixte paritaire.

La prise de compétence mobilité par les intercommunalités, notamment celles qui disposent de faibles ressources, fait naître un enjeu de financement.

Pour les territoires qui ne lèveront pas de versement mobilité, le Gouvernement prendra en compte le besoin de financement nouveau *via* le mécanisme de compensation de la suppression de la taxe d'habitation. Je rappelle que cette dernière sera remplacée par une quote-part de la TVA, dont la dynamique est beaucoup plus importante que celle des bases actuelles de la taxe d'habitation. On peut estimer entre 30 et 40 millions d'euros la recette supplémentaire que les communes et les intercommunalités en tireront chaque année, soit 120 à 160 millions d'euros en produit annuel complémentaire au bout de la quatrième année. Ce sont là des financements essentiels aux collectivités.

Il y a également, dans ce projet de loi, un engagement à investir 13,4 milliards d'euros dans nos infrastructures de transport sur l'ensemble du quinquennat. Convenons ici que l'effort est sans précédent et d'une absolue nécessité.

Derrière cette somme, ce sont très concrètement des voies ferrées, sur lesquelles les trains pourront retrouver une vitesse normale, et des routes qui seront réaménagées, les parcours étant ainsi rendus plus sûrs, plus rapides et plus confortables pour tous.

La Haute Assemblée a voté l'affectation d'un socle de recettes de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf), à hauteur de 1,1 milliard d'euros par an. Le Gouvernement et l'Assemblée nationale ont soutenu ce choix décisif. Lors du conseil de défense écologique, le Gouvernement a apporté les dernières réponses attendues concernant le financement de l'Afitf; elles trouvent leur traduction dans le projet de loi de finances pour 2020, que je défendais hier encore à l'Assemblée nationale.

Par ailleurs, la dette de la SNCF sera reprise par l'État. Le mécanisme est prévu dans le projet de loi de finances pour 2020.

Au travers de toutes ces mesures, la majorité gouvernementale s'investit pleinement et fortement dans les transports.

Le financement des infrastructures de transport doit aussi s'inscrire dans une réalité très prégnante, celle de l'urgence climatique.

Vous savez tous, mesdames, messieurs les sénateurs, que les transports représentent 30 % de nos émissions de gaz à effet de serre et que la pollution de l'air tue prématurément des dizaines de milliers de Français par an. Nous avons voulu répondre à ce double défi environnemental et de santé publique. C'est dans cet esprit que nous avons décidé de réduire de 2 centimes d'euro par litre l'exonération de TICPE sur le gazole pour les poids lourds et de créer une éco-contribution sur les billets d'avion – une telle contribution existe déjà dans de nombreux pays européens, en Allemagne ou en Grande-Bretagne par exemple.

Avec ces ressources nouvelles, je peux confirmer devant votre assemblée que la programmation des infrastructures est intégralement financée, et ce dans la durée.

Ce projet de loi est un outil à destination des territoires, le credo qui l'anime étant que « la politique rend possible ce qui est nécessaire ».

Il ouvre des possibilités pour que, avec les territoires et au sein de ceux-ci, des solutions se mettent très concrètement en place.

Le Gouvernement, en plein accord avec le Sénat, a ainsi introduit dans le texte le développement du système dit MaaS, *Mobility as a Service*, permettant, sur un même support, la réservation et le paiement de tous les modes de transport entre deux points.

Demain, avec ce projet de loi, l'obtention du permis de conduire sera moins chère, plus rapide, plus qualitative. Or, vous le savez, ce sésame conditionne bien souvent l'accès à un emploi durable.

En France, en 2019, 70 % des déplacements domicile-travail se font toujours seul et en voiture. Ces trajets sont le quotidien des Françaises et des Français, et nous entendons à la fois, par notre politique, accompagner les comportements vertueux, en favorisant les solutions de substitution à l'automobile, et rendre du pouvoir d'achat.

Ainsi, le forfait mobilité durable inscrira le sujet de la mobilité dans le dialogue social. Il permettra aux employeurs d'indemniser à hauteur de 400 euros par an ceux de leurs salariés qui auront recours, pour les trajets entre leur résidence et leur lieu de travail, qui au vélo, qui au covoiturage, qui à tout autre mode de mobilité partagée.

Le forfait mobilité durable dépasse donc largement le cadre des réseaux urbains. Il bénéficiera, dès 2020, à toutes et à tous, dans tous les territoires. Chacun peut convenir qu'il s'agit là d'une avancée majeure.

Le texte qui vous est présenté est donc un projet dont les collectivités locales et, à travers elles, nos entreprises et l'ensemble de nos concitoyennes et concitoyens ont besoin. Et ce besoin est devenu urgent.

Depuis la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982, aucun gouvernement n'avait présenté de projet de loi concernant un droit fondamental des Français, un droit en constante mutation : le droit à la mobilité.

Ce texte est nécessaire, car notre politique de mobilités doit se moderniser et s'adapter aux réalités de notre temps. Les attentes de la société sont nombreuses, multiples, tant les défis, en la matière, sont au cœur de la fracture territoriale et sociale, comme l'ont illustré les épisodes de l'automne dernier.

Ces attentes fortes appellent l'adoption de ce texte, qui est malheureusement reportée, sachant, par ailleurs, que les associations d'élus locaux ont pu s'exprimer sur ce point.

J'entends aujourd'hui votre probable désaccord, mesdames, messieurs les sénateurs; je tâcherai néanmoins de répondre à vos questions du mieux que je le peux. (*Applaudissements sur les travées du groupe LaREM, ainsi que sur des travées des groupes RDSE et UC.*)

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur. (*Applaudissements sur des travées du groupe Les Républicains.*)

**M. Didier Mandelli**, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, le projet de loi d'orientation des mobilités que nous examinons cet après-midi en nouvelle lecture a commencé son parcours législatif il y a quasiment un an, lors de sa présentation en conseil des ministres le 26 novembre 2018, après les Assises nationales de la mobilité organisées au cours des mois précédents. Au cours de cette année, nous nous sommes beaucoup investis, au Sénat comme à l'Assemblée nationale, pour compléter ce texte, le préciser, l'enrichir, le bonifier, en un mot : l'amender.

Trente-cinq ans après la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), ce projet de loi était attendu par les acteurs du secteur, mais aussi et avant tout par les habitants des territoires qui sont actuellement dépourvus d'offre de transports.

Il traduit une ambition que nous partageons, celle de développer une offre de mobilité propre et partagée sur l'ensemble du territoire, et ainsi de donner à nos concitoyens d'autres possibilités que la voiture individuelle et de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.

Ce texte comportait initialement un certain nombre de dispositions qui nous semblaient aller dans le bon sens, quoique manquant parfois un peu d'envergure, en matière d'évolution de la gouvernance des mobilités, de développement des véhicules propres et des mobilités actives ou encore de régulation des nouvelles mobilités. C'est pourquoi nous avons, au Sénat, abordé son examen dans un état d'esprit tout à la fois exigeant et constructif.

Plus de 450 amendements ont été adoptés, dont la moitié en commission et l'autre moitié en séance, qui ont permis d'enrichir ce texte sur de nombreux volets. Des propositions venant de toutes les travées ont été intégrées, preuve que ce texte a fait l'objet d'une approche transpartisane.

En définitive, le projet de loi que nous avons adopté était substantiellement amélioré par rapport à sa version initiale, ce qui a été salué par de nombreux acteurs.

Certains, d'ailleurs, ont été surpris de nous voir adopter des mesures volontaristes sur des sujets sur lesquels nous n'étions pas forcément attendus, comme le développement de l'usage du vélo. Il n'est jamais trop tard pour se rendre compte que le Sénat prend les enjeux environnementaux au sérieux !

Nos collègues députés ont adopté à leur tour de nombreuses modifications, dont certaines précisent et complètent celles qui ont été adoptées par le Sénat, et ajouté des dispositions nouvelles.

Les échanges que nous avons eus avec les rapporteurs de l'Assemblée nationale au cours de la navette parlementaire ont montré une convergence de vues sur ce texte et ses objectifs, bien que – et c'est normal – des désaccords aient pu subsister sur un certain nombre de sujets.

C'est ainsi que le texte que nous examinons aujourd'hui, tel qu'issu des travaux de l'Assemblée nationale, conserve un grand nombre des apports introduits par le Sénat en première lecture, ce dont nous nous félicitons.

Nous avons notamment sanctuarisé les ressources de l'Atif et pérennisé le Conseil d'orientation des infrastructures, dont le rôle est essentiel pour contrôler la mise en œuvre de la programmation des infrastructures.

S'agissant de la gouvernance, nous avons donné davantage de temps aux communautés de communes pour se saisir de la compétence d'organisation des mobilités, renforcé la coordination entre les autorités organisatrices de la mobilité, en créant notamment les contrats opérationnels de mobilité – M. le secrétaire d'État les a évoqués – et enrichi le contenu des documents de planification en matière de mobilité.

Conformément aux préconisations du groupe de travail sur la sécurité routière dont étaient rapporteurs nos collègues Michel Raison, Michèle Vullien et Jean-Luc Fichet, nous avons permis aux présidents de département d'adapter localement les limitations de vitesse aux réalités des territoires ; nous regrettons d'ailleurs que cette faculté d'adaptation n'ait pas été conservée pour les routes nationales.

Nous avons également permis une meilleure régulation des nouvelles mobilités, en particulier des services de *free floating*, dont le développement rapide et non contrôlé pose des problèmes de sécurité et de partage de l'espace public, en permettant aux collectivités de soumettre les opérateurs de ces services au respect d'un certain nombre de règles, et notamment de limiter le nombre maximal d'engins pouvant être déployés.

Je l'évoquais précédemment : de nombreuses mesures ont été introduites au Sénat pour favoriser l'usage du vélo, en particulier l'obligation pour les trains neufs et rénovés et pour les autocars neufs utilisés pour des services réguliers de transport public de disposer d'emplacements destinés au transport de vélos, ainsi que l'apprentissage obligatoire du déplacement à vélo pour les élèves du premier degré.

Nous avons également instauré une obligation pour les entreprises gérant un parc de plus de cent véhicules et les centrales de réservation de verdir leurs flottes en acquérant un pourcentage minimal de véhicules à faibles ou très faibles émissions.

En matière de sécurité et de sûreté dans les transports, nous avons adopté plusieurs mesures, parmi lesquelles des dispositions visant à renforcer la sécurité des passages à niveau, si chère à notre collègue Jean Sol.

Enfin, afin de préserver les petites lignes ferroviaires, le Sénat a permis le transfert de la gestion des lignes ferroviaires d'intérêt local ou régional à faible trafic aux collectivités territoriales qui en feraient la demande. Je remercie le Gouvernement d'avoir bien voulu présenter, à notre demande, un amendement en ce sens, que l'article 40 de la Constitution nous empêchait de déposer.

J'arrête là la liste des apports du Sénat à ce projet de loi ; ils seraient nombreux à énumérer et vous y avez tous contribué, ce dont je vous remercie encore, mes chers collègues. Voilà donc pour l'aspect positif des choses – vous noterez que j'y ai consacré plus de la moitié de mon intervention ! (*Sourires.*)

J'en viens maintenant aux éléments moins positifs.

Comme je l'indiquais, le texte issu des travaux de l'Assemblée nationale comporte un certain nombre de dispositions avec lesquelles nous sommes en désaccord. Parmi elles, je citerai la suppression du troisième cas de réversibilité du transfert de la compétence mobilité, que nous avions introduit pour permettre à une communauté de communes de demander à la région le transfert de cette compétence en cas d'accord des deux parties.

J'avoue, monsieur le secrétaire d'État, ne toujours pas comprendre les raisons qui conduisent à s'opposer à cette mesure ; celle-ci donnait pourtant de la souplesse aux collectivités, notamment lorsqu'il s'agit de tenir compte d'un changement de contexte ou d'un projet des élus, et ne créait pas d'instabilité dès lors que la région devait expressément donner son accord.

Nous sommes également très réservés sur le rétablissement de l'article 20 relatif à la responsabilité sociale des plateformes de mobilité. Cet article ne permet toujours pas de définir un véritable statut pour les travailleurs de ces plateformes, et le caractère facultatif de la possibilité qui est donnée aux plateformes d'établir des chartes sociales lui donne une portée juridique de fait très limitée.

Un certain nombre de mesures ont également été introduites par l'Assemblée nationale qui pénalisent et stigmatisent les entreprises au lieu de les encourager à verdir leurs flottes. Je pense notamment au renforcement très important des obligations d'équipement en bornes de recharge dans les bâtiments non résidentiels ou à l'obligation pour certaines personnes publiques et privées de publier les taux de verdissement de leurs flottes renouvelées tous les ans, qui pourrait conduire à une forme de *name and shame*, les « coupables » étant désignés et nommés.

Cependant, dans le cadre des discussions que nous avons eues avec les rapporteurs de l'Assemblée nationale en vue de préparer la commission mixte paritaire, nous avons trouvé des rédactions de compromis sur la quasi-totalité des sujets qui restaient en discussion : 110 amendements ont ainsi été cosignés par les rapporteurs de l'Assemblée nationale et moi-même.

Ne restait en suspens, en réalité, qu'une seule question, celle du financement des communautés de communes qui se saisiront de la compétence d'organisation des mobilités, et notamment de celles qui sont les moins bien dotées sur le plan économique.

Je ne m'étendrai pas longtemps sur cette question, car le président de la commission, Hervé Maurey, présentera tout à l'heure dans le détail la position de la commission en la matière ; je rappelle tout de même qu'il s'agit d'un sujet essentiel, identifié comme tel dès le début de l'examen de ce projet de loi.

Ainsi, dès l'origine, nous avons alerté sur le fait qu'il n'était pas possible de confier aux communautés de communes la compétence d'organisation des mobilités sans leur donner par ailleurs les ressources nécessaires pour exercer une telle compétence. La position du Sénat est en effet la suivante : à nouvelle compétence, financement d'accompagnement.

Nous l'avons répété à plusieurs reprises et nous le réaffirmons aujourd'hui : sans ressources dédiées, les intercommunalités ne pourront pas développer une offre de mobilité dans les territoires qui en sont aujourd'hui dépourvus. Les premiers à être pénalisés seront, bien sûr, les habitants de ces territoires, qui sont condamnés à utiliser leur voiture pour se déplacer et qui ont exprimé sous différentes formes, ces derniers mois, l'urgence qu'il y avait à répondre à leurs besoins de mobilité.

Je regrette que le projet de loi de finances pour 2020 ne permette pas de répondre à cette question, contrairement à ce qui nous avait été annoncé. Cela montre que nous avons raison d'être sur nos gardes lors de la commission mixte

paritaire, face à nos collègues députés qui nous promettaient que la réforme de la gouvernance des mobilités serait bel et bien financée dans le projet de budget.

Dans ces conditions, nous considérons qu'il est inutile de prolonger les discussions sur ce projet de loi, sachant que nous sommes en accord sur la majeure partie des dispositions qu'il contient, ce qui est très positif, et que la question du financement de la compétence d'organisation des mobilités relève désormais non plus de ce texte, mais du projet de loi de finances qui sera examiné très prochainement par le Sénat.

C'est pourquoi, mes chers collègues, je vous invite à adopter la motion tendant à opposer à ce texte la question préalable qui sera présentée tout à l'heure. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur des travées des groupes UC et RDSE. – MM. Alain Fouché et Jean-Michel Houllégatte applaudissent également.*)

**M. le président.** La parole est à M. Alain Fouché.

**M. Alain Fouché.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, inutile de rappeler une nouvelle fois combien ce projet de loi est nécessaire et attendu par nos citoyens et nos territoires. Je tiens à saluer la qualité du travail fourni par les deux assemblées. Nous arrivons à un accord grâce à des discussions riches et passionnées.

Ce texte permettra, j'en suis convaincu, de réduire la fracture sociale que nous vivons, en permettant le désenclavement de certains de nos territoires. C'est pourquoi je ne peux que me féliciter que les collectivités locales soient le cœur du dispositif.

Ce projet de loi est adapté aux réalités actuelles de la France.

L'accélération de la décarbonation du secteur des transports, l'accès simplifié aux divers modes de transports ou la promotion des solutions de substitution à la voiture marquent une évolution certaine.

S'agissant de ce dernier point, j'aimerais mettre en avant la question des carburants alternatifs, qui me tient particulièrement à cœur – je pense à l'hydrogène et à l'électricité. La voiture reste en effet, en France, un moyen de liberté. La promotion du vélo et celle du covoiturage sont également importantes ; nous les soutenons.

L'ouverture aux nouvelles formes de mobilité permettra d'insuffler une énergie bénéfique à nos territoires. Le caractère essentiel de l'intermodalité n'est plus à démontrer ; j'en dirai autant de l'intégration raisonnée des avantages du numérique dans les mobilités. La question des conditions dans lesquelles il serait possible de promouvoir la voiture autonome doit nous faire réfléchir sur l'importance d'inscrire la mobilité dans la ruralité.

Le verdissement des flottes engendre une modernisation souhaitable tout en nous permettant d'amorcer une lutte contre la pollution atmosphérique, qui tue précocement près de 50 000 personnes chaque année en France.

Comme je l'ai déjà souligné, les collectivités deviennent le chef d'orchestre de la LOM. Cependant, la problématique du financement de la LOM – je pense notamment à la question des aides supplémentaires accordées aux collectivités territoriales et à l'Afitf – est essentielle. Les objectifs du projet de loi ne seront atteints qu'avec des moyens suffisants. Les bonnes intentions sont vaines sans financement adéquat, monsieur le secrétaire d'État.

Les propositions actuelles du Gouvernement sont insuffisantes ; nous œuvrerons donc, lors des discussions sur le projet de loi de finances pour 2020, à proposer des réflexions allant dans le sens d'un financement équilibré et juste pour les collectivités. C'est main dans la main que nous pourrions mener à bien l'évolution souhaitée par nos concitoyens.

L'esprit de ce texte traduit des engagements forts et ambitieux. Sa bonne mise en œuvre technique et financière est nécessaire pour notre pays, nos territoires et nos concitoyens. Elle ne résoudra cependant pas tout : il reste des secteurs et des formes de transports à traiter. Les efforts doivent être poursuivis pour que nous réussissions ensemble une mobilité saine, durable, partagée et collective.

**M. le président.** La parole est à Mme Michèle Vullien. *(Applaudissements sur les travées du groupe UC. – M. Cyril Pellevat applaudit également.)*

**Mme Michèle Vullien.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, nous sommes réunis pour procéder à la nouvelle lecture du projet de loi d'orientation des mobilités, ou, plus précisément, à ce qui aurait dû être une nouvelle lecture de ce texte.

Je prends la parole devant vous animée par des sentiments contradictoires, mêlant goût d'inachevé et confiance en l'avenir, loin de toute posture politicienne.

Le travail parlementaire est toujours en cours. Nous aurions sans doute pu l'accélérer, car les territoires, les professionnels du secteur et nos concitoyens sont dans l'attente – cela a déjà été souligné.

Depuis le mois de décembre 2017 et la fin des Assises nationales de la mobilité, l'espérance suscitée se teinte d'impatience. Il est grand temps de conclure, de passer à la phase opérationnelle, de donner à voir. Les législateurs que nous sommes ne doivent pas perdre de vue cette finalité dans les territoires.

Bien sûr, vous ne nous aidez pas beaucoup à conclure, monsieur le secrétaire d'État, en ne réglant pas la problématique du financement pour les intercommunalités qui se saisissent de la compétence mobilité.

Avant la commission mixte paritaire, entre urgence du moment et propositions complexes, Mme la ministre Élisabeth Borne avait pris des engagements qui devaient se retrouver dans le projet de loi de finances pour 2020. Ce dernier est en cours d'examen à l'Assemblée nationale ; force est de constater que les engagements pris n'y sont pas ou pas exactement là où nous les attendions. Pis encore, histoire de jeter de l'huile sur le feu, vous diminuez la compensation sur le versement transport ! Mais j'ai lu ce matin que vous étiez attentif à ce problème, monsieur le secrétaire d'État, et qu'une solution pourrait être trouvée.

Je ne vous cacherai pas ma déception de voir ce texte, fruit d'un travail considérable de concertation – je tiens d'ailleurs à remercier le rapporteur, qui a ouvert largement les auditions qu'il a organisées –, d'écriture par vos services, d'arbitrages interministériels complexes, d'enrichissements au gré de la navette parlementaire, risquer fort de subir dans quelques instants le même sort que lors de la commission mixte paritaire.

Je fais partie de ceux qui auraient aimé enrichir le projet de loi, poursuivre la réflexion, apporter des solutions, au lieu d'abandonner ce combat législatif alors que tout reste à

construire sur les territoires. Je n'ose imaginer qu'il s'agisse là d'une manœuvre purement politicienne... *(Dénégations souriantes sur les travées des groupes Les Républicains et SOCR.)*

Quelle profonde déception est la mienne également, monsieur le secrétaire d'État, de voir des points de blocage sur la partie relative aux financements.

J'ai bien noté les efforts considérables consentis par ailleurs, aux premiers rangs desquels se situent la reprise de la dette de la SNCF par l'État – 25 milliards d'euros en 2020 et 10 milliards d'euros en 2022, tout sauf une bagatelle ! –, l'augmentation importante des recettes affectées à l'Afif, en phase avec la trajectoire définie dans la LOM, ou l'enveloppe dévolue à la régénération des petites lignes ferroviaires, même si celle-ci paraît infime face à l'immensité des 7 milliards d'euros à injecter, d'autant que, vous le savez encore mieux que moi, l'éclairage du rapport Philizot – cette Arlésienne ! – nous manque cruellement.

Je reste toutefois optimiste pour la suite.

En effet, les orientations prises en matière de mobilité par le Gouvernement et par le Parlement vont dans le bon sens. La programmation des infrastructures est actée, avec un pilotage qui sera assuré par l'Afif, en liaison permanente avec le Conseil d'orientation des infrastructures, dont la pérennité est désormais garantie par la loi. En outre, nous avons pris la pleine mesure de l'urgence climatique, à l'aune de laquelle les mobilités sont un enjeu déterminant. Par ailleurs, je reste convaincue que, dans un esprit de dialogue constructif, nous trouverons les solutions de financement manquantes.

Vos engagements récents ont démontré votre volonté de combler les errements du passé, monsieur le secrétaire d'État. Il faudra rassurer les territoires. Le dernier rapport de la Cour des comptes sur les TER démontre que des marges de manœuvre existent. Poursuivons la réflexion !

Impliquée dans les transports depuis vingt-cinq ans, j'ai trop entendu de promesses sans lendemain. Dès le début, Mme la ministre a insisté sur la nécessaire soutenabilité financière des mobilités, garante de la crédibilité des annonces. Vous faites des efforts considérables, mais vous restez muets sur le financement des intercommunalités. C'est assez déconcertant !

En ce qui me concerne, monsieur le secrétaire d'État, je reste à votre disposition pour que nous continuions d'avancer. Le travail ne s'arrêtera pas aujourd'hui. Il faut absolument mettre fin aux zones blanches. Nous vous jugerons lors de la session de rattrapage que constituera l'examen du projet de loi de finances pour 2021, puisque c'est au 1<sup>er</sup> janvier 2021 que l'ensemble du territoire sera couvert par une autorité organisatrice de la mobilité.

Mes chers collègues, je conclurai comme j'aime à le faire, en disant ces mots que je prononce régulièrement à Lyon : aimons l'avenir ! *(Applaudissements sur les travées du groupe Union Centriste, ainsi que sur des travées du groupe Les Républicains.)*

**M. le président.** La parole est à M. Olivier Jacquin. *(Applaudissements sur les travées du groupe SOCR.)*

**M. Olivier Jacquin.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, la barre n'a-t-elle pas été placée trop haut lors des Assises nationales de la mobilité ?

Alors que nous espérions un projet de loi d'orientation des mobilités qui soit vraiment pour tous, le texte auquel nous aboutissons s'avère insuffisant.

Le projet de loi comporte bien sûr des dispositions utiles, voire indispensables, que je tiens à souligner : la prise en compte des données et de la révolution numérique, la décarbonation des motorisations, les zones à faibles émissions, les voies réservées, le plan vélo et le forfait mobilité, qui sont sur les rails, ainsi que la réglementation de l'usage des engins de déplacement personnels.

Je n'oublie pas les deux points essentiels que sont, d'une part, la programmation pluriannuelle des infrastructures, tant attendue par les territoires, bien que la version retenue ne soit qu'une version amoindrie du scénario 2 du Conseil d'orientation des infrastructures, et, d'autre part, la volonté de placer les territoires au cœur de la démarche des mobilités *via* la fin des « zones blanches de la mobilité » – songez qu'aujourd'hui, mes chers collègues, 75 % des intercommunalités n'exercent pas leur compétence en matière de mobilité.

Mais c'est précisément sur ces deux points que le bât blesse, en raison du manque de financements adéquats. Je ne veux pas minimiser les apports de ce texte, mais vous aurez constaté comme moi, mes chers collègues, qu'il ne contient presque que des mesures réglementaires et peu coûteuses. La LOM a-t-elle fait les frais du rachat partiel de la dette de la SNCF lors de la réforme précipitée du système ferroviaire l'année dernière, monsieur le secrétaire d'État ? De quels moyens disposez-vous réellement ?

Je ne reviendrai pas sur le bricolage du Gouvernement, qui a sorti de son chapeau, quelques heures avant la réunion de la commission mixte paritaire, une taxation de l'aérien, la réduction de 2 centimes d'euro par litre de l'exonération de TICPE pour les poids lourds et la promesse du transfert d'une part de TVA sans fléchage, tout cela sans débat ni étude d'impact.

Un socialiste ne peut bien sûr que se satisfaire de voir le début de la fin d'une injustice fiscale profitant à certains modes de transport, ici l'aérien, en attendant le maritime, mais comment être certain qu'il s'agisse de la bonne méthode ou de la bonne échelle ?

Concernant les poids lourds, vous ne faites qu'aggraver la distorsion de concurrence entre les transporteurs français et ceux qui traversent notre pays sans même y faire le plein.

Monsieur le secrétaire d'État, pourquoi avoir supprimé le taux réduit de versement mobilité à 0,3 % et le fléchage d'une part du produit de la TICPE vers les petites autorités organisatrices, imaginés et votés ici même de façon consensuelle ? Il y avait là de bonnes idées. Ces suppressions vont créer une fracture entre nos territoires.

De même, chers collègues de la majorité, pourquoi avoir refusé nos propositions visant à affirmer le principe du pollueur-payeur ? Nous avons par exemple suggéré la création d'une contribution carbone pour les donneurs d'ordre, et non pour les transporteurs, ou encore le financement de la transition écologique par un grand emprunt.

Autre très grand point de désaccord entre nous : l'obstination du Gouvernement sur le fameux article 20 et le sort des travailleurs des plateformes. Votre système de charte volontaire, qui avait été supprimé en première lecture au Sénat, est un véritable cheval de Troie contre le code du travail, sans autre but que de protéger les plateformes contre la requalification régulière de ces travailleurs en salariés. À cet égard, je

vous invite à aller voir le dernier film de Ken Loach, qui évoque cette question difficile et terrible – le problème est grave.

Surtout, je m'attriste de l'absence de tout ce qui aurait dû figurer dans ce texte, à l'instar de l'affirmation nette du principe du pollueur-payeur ou de mesures concernant les secteurs aérien et maritime – sur ces derniers, le débat serein qui était attendu n'a pu avoir lieu ici.

S'agissant des autoroutes, j'avais salué la proposition particulièrement audacieuse que vous aviez faite lorsque vous étiez député, monsieur le secrétaire d'État, de créer une société de gestion publique afin d'anticiper la fin des concessions autoroutières en 2032 et de préempter les bénéfices futurs pour financer les infrastructures aujourd'hui. J'espère que vous allez remettre l'ouvrage sur le métier !

Ce sont deux amendements beaucoup plus discrets qui ont été adoptés par l'Assemblée nationale, visant à étendre le champ des concessions autoroutières aux nationales attenantes, dispositif très largement soutenu par le lobby autoroutier.

Autre point oublié : le transport de marchandises, alors que le transport routier international dérégulé tire les prix à la baisse et tue nos canaux et nos lignes ferroviaires.

Enfin, j'évoquerai le problème de l'attrition du réseau et des petites lignes ferroviaires. Votre prédécesseur, Mme Borne, nous avait promis que cette question serait traitée dans le présent projet de loi pour justifier son refus d'en débattre lors de la réforme de la SNCF. Je ne filerai pas à mon tour la métaphore de l'Arlésienne Philizot. Disons plutôt que ce rapport, c'est *En attendant Philizot...* Existe-t-il vraiment ?

Mes chers collègues, le texte qui nous est proposé ne permet pas de concilier fin du monde et fin du mois, selon la formule consacrée, pour ce qui concerne les transports. Les problèmes de financement pérennisent un système de mobilité à deux vitesses : illimité et confortable pour les plus argentés, grâce au TGV, à l'avion, aux VTC, à portée de main ; contraint pour les « navetteurs », qui n'ont d'autres choix, eux, que de conduire leurs vieux diesels ou de prendre le RER bondé. Et je ne parlerai même pas des « insulaires », terme utilisé par le sociologue Éric Le Breton pour désigner toutes ces personnes qui sont quasiment assignées à résidence : ruraux sans voiture, handicapés, personnes âgées dépendantes, jeunes sans permis.

En tout état de cause, les débats sur les transports et les mobilités ne sont pas terminés. La prochaine loi sera sans aucun doute une loi d'orientation des « démobilités », c'est-à-dire des mobilités évitées et des mobilités non contraintes. Ses auteurs intégreront à leur réflexion des sujets tels que l'urbanisme, le prix de l'immobilier, l'aménagement du territoire et des temps. (*Applaudissements sur les travées des groupes SOCR et CRCE. – M. Yves Détraigne et Mme Sylvie Goy-Chavent applaudissent également.*)

**M. le président.** La parole est à M. Éric Gold. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDSE. – MM. Arnaud de Belenet et Martin Lévrier applaudissent également.*)

**M. Éric Gold.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, depuis la tenue, il y a deux ans, des Assises nationales de la mobilité, c'est peu de dire que la LOM était très attendue par les élus, mais aussi par nos concitoyens, eux qui revendiquent à raison un droit à la mobilité écologiquement responsable.

Néanmoins – autant le dire d'emblée –, comme mon groupe, je regrette le choix de la commission d'avoir déposé une motion tendant à opposer la question préalable alors que nous aurions pu nous prononcer sur les dispositions introduites par l'Assemblée nationale. Au-delà de notre légitime frustration, un projet de loi aussi important, certes victime du calendrier parlementaire, méritait mieux qu'un tel sort devant le Sénat.

Bien sûr, ce texte comporte des avancées substantielles par rapport au projet de loi initial, des avancées entérinées, voire complétées, par l'Assemblée nationale. On peut ainsi relever la sanctuarisation des ressources de l'Afitf, à hauteur de 13,4 milliards d'euros – nous en appelons au respect de cet engagement, car nous avons en mémoire le triste épisode de l'écotaxe poids lourds. Il faut à tout prix permettre à l'opérateur de devenir le bras armé du financement du report modal, conformément aux objectifs qui ont présidé à sa création.

On notera également la mise à l'étude du développement de nouvelles lignes de trains d'équilibre du territoire et celle de l'amélioration des trains de nuit – les lignes concernées sont des lignes structurantes et vitales pour les territoires enclavés –, ou la fin de la vente des véhicules neufs utilisant des énergies fossiles d'ici à 2040, introduite par l'Assemblée nationale. Cette dernière mesure est impérative si l'on veut atteindre la neutralité carbone en 2050.

Sur ce point, il revient au politique d'impulser une orientation claire pour le développement des modes de transport plus vertueux. À cet égard, l'accompagnement financier des ménages modestes, en plusieurs temps, et le développement de bornes de recharge et de points d'approvisionnement en hydrogène sont indispensables.

Toujours au chapitre de la lutte contre la pollution, le développement des zones à faibles émissions va enfin pouvoir s'accélérer, presque dix ans après le premier appel d'offres de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe). Je salue le maintien de la suppression du seuil de 100 000 habitants, qui permet à l'ensemble des agglomérations volontaires de s'engager dans ce type de projets.

L'État et les collectivités territoriales vont également être amenés à prendre leur part, aux côtés des entreprises, dans la décarbonation des transports, avec un renouvellement accéléré de leur flotte de véhicules. De ce point de vue, l'Assemblée nationale est parvenue à inscrire dans le texte des objectifs plus ambitieux tout en garantissant une progressivité dans le temps.

En matière d'accompagnement des mobilités douces, je me réjouis de la création du forfait mobilité durable : la prise en charge cumulée des frais engagés pour les trajets en transport en commun, à vélo ou en covoiturage couvrira l'ensemble des modes de déplacement des salariés. L'extension du bénéfice du forfait à 400 euros aux frais d'alimentation des véhicules électriques, hybrides rechargeables ou à hydrogène, a été maintenue. Encore faut-il désormais que les entreprises s'en parent.

En revanche, plusieurs reculs sont à noter : la suppression de la prise en considération par le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (Sradet) d'un cadre régional de déploiement de points de recharge électrique et de stations d'approvisionnement en gaz ; celle de l'exonération partielle du versement mobilité

pour les employeurs ayant conclu un accord de télétravail, exonération qui aurait pu inciter les entreprises à recourir à ce type d'accord.

Un recul est à déplorer, surtout, concernant ce qui est le point faible du projet de loi : la ruralité. Les objectifs de désenclavement des territoires, inspirés de la LOTI, et auxquels le groupe du RDSE était particulièrement attaché, ont disparu du texte. C'est malheureusement révélateur.

Nous défendons ici, sur toutes les travées, l'égalité des territoires. Les infrastructures de transport sont vitales pour l'activité économique et l'accès aux services publics, et, plus largement, pour l'attractivité démographique. Il ne peut y avoir de bassin de vie sans bassin de mobilité.

Le droit à la mobilité, proclamé par le Gouvernement, réclamé légitimement par nos concitoyens, reste trop hypothétique par endroits. Comment pourrait-il se concrétiser dans des territoires où il n'existe pas d'infrastructures ?

L'autosolisme est encore une réalité en dehors des agglomérations : 70 % de nos concitoyens dépendent de la voiture pour leurs déplacements pendulaires. Ils ne sont pas réticents par principe aux mobilités douces ; mais on ne peut certainement pas leur reprocher de ne pas vouloir renoncer à la voiture tant que de réelles politiques de désenclavement ne seront pas mises en œuvre. Nous sommes là bien loin des problèmes de réglementation de l'usage des trottinettes !

C'est la raison pour laquelle des alternatives accessibles et crédibles doivent être proposées à nos concitoyens. À défaut, l'acceptabilité sociale de toutes les mesures ambitieuses de transition écologique sera réduite à néant.

Il faut par exemple donner les moyens aux nouvelles autorités organisatrices de la mobilité de couvrir les fameuses zones blanches de la mobilité, ou développer les bornes de recharge de voitures électriques et les points d'approvisionnement en hydrogène.

Pour conclure, si l'insuffisance des solutions apportées aux territoires ruraux est regrettable, nous notons qu'un accord en commission mixte paritaire était possible. L'examen du texte avait si bien commencé au Sénat !

En tout état de cause, nous partageons l'analyse du rapporteur : les ressources attribuées aux communautés de communes doivent être fiables pour leur permettre d'effectuer des investissements, mais nous aurons l'occasion de revenir sur le budget des transports lors de l'examen du projet de loi de finances.

Le groupe du RDSE salue les avancées incontestables contenues dans le projet de loi, mais regrette l'absence de discussions sur les points qui posaient problème. Le texte aurait pourtant pu être enrichi cet après-midi. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDSE. – Mme Michèle Vullien applaudit également.*)

**M. le président.** La parole est à M. Frédéric Marchand. (*Applaudissements sur les travées du groupe LaREM.*)

**M. Frédéric Marchand.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, nous voici de nouveau réunis pour discuter du projet de loi d'orientation des mobilités.

L'examen en première lecture du projet de loi et le travail positif effectué avec nos collègues de l'Assemblée nationale en vue de la réunion de la commission mixte paritaire nous ont laissé un temps espérer que nous pourrions parvenir à un accord.

Nous estimions en effet, collectivement, que le Sénat et l'Assemblée nationale avaient fait œuvre utile sur de nombreux points du texte et que nous étions animés par la même volonté d'arriver à une issue positive.

La commission mixte paritaire a échoué et, en dépit des regrets que nous avons déjà tous exprimés, nous étions nombreux à penser que l'essentiel était de préserver la démarche constructive qui avait prévalu jusque-là.

Car, oui, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, il y a urgence à légiférer. Nous ne pouvons donc que déplorer le retard pris, pour des raisons que la raison ignore, dans l'élaboration d'un texte très attendu par l'ensemble des acteurs des mobilités et par nos concitoyens, partout sur le territoire.

Nos collègues de l'Assemblée nationale se sont attachés à ne pas revenir sur nombre de dispositions introduites par notre assemblée, dispositions toutes enrichissantes pour le texte; mais, aujourd'hui, force est de constater que la majorité sénatoriale a fait un autre choix, difficilement audible compte tenu du travail fourni par les uns et par les autres, sous la houlette toujours bienveillante de notre rapporteur Didier Mandelli.

En refusant de débattre plus avant sur un sujet qui est au cœur des préoccupations de nos concitoyens, la majorité sénatoriale et celles et ceux qui s'y rallient optent pour une posture surprenante, alors même que le Gouvernement s'est engagé à répondre aux attentes légitimes qui se sont manifestées.

C'est bien le cas pour la question centrale du financement de la prise de compétence mobilité par les intercommunalités, notamment celles d'entre elles qui disposent de faibles ressources.

Monsieur le secrétaire d'État, vous venez de rappeler, lors de votre intervention, que la réforme de la fiscalité locale répondrait aux besoins de financements complémentaires.

Les territoires concernés sont ceux qui ne lèvent pas de versement mobilité. Le Gouvernement tiendra compte de ce besoin de financement des mobilités dans le cadre du mécanisme prévu pour compenser la suppression de la taxe d'habitation. En effet, vous l'avez dit, cette dernière sera remplacée par une quote-part de TVA, dont la dynamique sera, nous le savons, beaucoup plus importante que celle des bases actuelles de taxe d'habitation des communautés de communes.

**M. Stéphane Piednoir.** Cela reste à prouver!

**M. Frédéric Marchand.** Les financements nécessaires seront donc apportés par l'État, qui s'y est engagé, aux collectivités qui en auront besoin. S'il est un sujet sur lequel la parole de l'État prend tout son sens, c'est bien celui des mobilités, crucial pour tous nos concitoyens.

Comme le dit la sagesse populaire, il n'est de pire sourd que celui qui ne veut pas entendre; or c'est bel et bien là la posture adoptée aujourd'hui par la majorité de l'hémicycle. Cette posture, non seulement nous ne la partageons pas, mais, de surcroît, nous la dénonçons. (*Exclamations sur les travées du groupe Les Républicains.*)

Nous avons débattu des heures durant sur les sujets passionnants abordés dans ce projet de loi, et notamment sur la programmation des investissements de l'État dans les systèmes de transport, qui est bien la mère des priorités.

Nous avons sanctuarisé quatre grands objectifs à l'horizon de 2037, faisant ainsi, par ce texte, le pari de l'ambition pour la France et les Français: réduire les inégalités territoriales en renforçant l'accessibilité des zones enclavées et des territoires mal connectés aux grandes agglomérations; concentrer les efforts sur les déplacements du quotidien et améliorer la qualité des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux; accélérer la transition énergétique en favorisant le rééquilibrage modal vers les transports les moins polluants; améliorer l'efficacité des transports de marchandises en facilitant le report modal. Voilà quand même qui n'est pas rien! En outre, cinq programmes d'investissements prioritaires ont été définis.

Pour atteindre ces quatre objectifs, nos deux assemblées ont souhaité une programmation sincère et financée, s'entendant pour la construire sur la base du scénario 2 du rapport du Conseil d'orientation des infrastructures de janvier 2018.

Nous le savons: par le passé, la programmation des transports s'est trop souvent traduite par des échecs ou des renoncements. Soumettre au Parlement une programmation financée des investissements dans les infrastructures de transports est un acte politique inédit et fort.

Par son pragmatisme et son volontarisme – nous le savons toutes et tous –, ce texte constitue un atout majeur pour réussir une politique des mobilités plus proche du quotidien de nos concitoyens.

Car, oui, ce projet de loi prévoit des investissements sans précédent – plus de 13 milliards d'euros sur le quinquennat – et donne une priorité claire aux transports du quotidien plutôt qu'aux grands projets. Il contient également des solutions nouvelles pour se déplacer plus facilement, par exemple un permis de conduire moins cher et pouvant être obtenu plus rapidement, un forfait mobilité durable pour se rendre sur son lieu de travail à vélo ou en covoiturage, ou encore de nouveaux outils dont les collectivités pourront se saisir afin de proposer d'autres solutions que le tout-voiture.

Le texte prévoit par ailleurs des transports plus propres, avec l'inscription dans la loi de la fin des ventes de voitures utilisant des énergies fossiles carbonées d'ici à 2040, et un plan massif pour déployer la recharge électrique et développer le vélo ou les zones à faibles émissions.

Il semble – hélas pour nos concitoyens! – que le pragmatisme et le volontarisme soient peu de choses face à une volonté manifeste d'obstruction, qui ne sert en rien, au bout du compte, notre assemblée sénatoriale, car elle est très éloignée des préoccupations de nos concitoyens et de celles des acteurs des mobilités.

Nous ne pouvons pas nous satisfaire d'une proposition qui revient à faire l'impasse sur tout le formidable travail réalisé par notre assemblée dans un souci – et les mots ont ici un sens – de coconstruction avec nos collègues députés et avec le Gouvernement.

J'ai du mal en effet à comprendre que nous nous soyons félicités, sur toutes les travées, du « climat constructif », de l'« écoute », de la « volonté manifeste », de l'« envie d'avancer » du Gouvernement, pour finalement balayer tout cela d'un

revers de main, en nous plaçant qui plus est dans une logique de guérilla parlementaire bien éloignée du quotidien de nos concitoyens.

Voilà, mes chers collègues, ce que je tenais à dire au nom de mon groupe, alors que nous serons sans doute privés d'un débat que nous pensions pouvoir être riche et fécond. *(Applaudissements sur les travées du groupe LaREM. – MM. Jean-François Longeot et Jean-Paul Prince ainsi que Mme Michèle Vuillien applaudissent également.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Éliane Assassi.

**Mme Éliane Assassi.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, après des dizaines d'heures de débats et l'échec de la commission mixte paritaire en juillet dernier, nous arrivons au terme de la navette sur le projet de loi d'orientation des mobilités.

Cette nouvelle lecture sera courte, puisque la commission a déposé une motion, qu'elle justifie par l'absence de financements dédiés à l'exercice par les autorités organisatrices de leurs nouvelles compétences.

Nous partageons ces arguments, d'autant que nous avons nous-mêmes présenté une motion tendant à opposer la question préalable en première lecture et souligné le manque d'ambition de ce texte, le désengagement de l'État des transports collectifs et le défaut de financement de l'Afitf et des autorités organisatrices.

Nos arguments restent malheureusement d'actualité, ce texte ne contenant qu'une série de mesurètes plus ou moins pertinentes, dénuées de lien entre elles : plan vélo, développement du covoiturage, régulation des trottinettes, forfait mobilité, etc., autant de mesures qui ne sont pas financées.

Ces mesures traduisent également, en creux, l'abandon des transports collectifs comme offre structurante : on préfère organiser de nouvelles « solutions de mobilité » à géométrie variable, dans un marché libéralisé et uberisé.

Ce projet de loi n'apporte, de fait, aucune réponse aux enjeux, notamment climatiques.

Ainsi, comment se satisfaire que l'ensemble des mobilités promues dans ce projet de loi, qu'elles soient actives ou partagées, aient pour point commun d'emprunter la route, et toujours la route ? Comment se contenter d'un report toujours plus loin dans le temps de l'étude de la problématique des petites lignes, sachant que ce sont 56 lignes et 9 000 kilomètres de rails qui risquent de fermer demain, ce qui entraînerait la création de nouveaux déserts ferroviaires, où la voiture et les bus seraient les seules solutions ?

Comment, dans ce projet de loi, la problématique des transports est-elle articulée avec celles de l'habitat et de l'emploi, dans la perspective de limiter le besoin de mobilité ? À cette question, nous n'obtenons rien, à titre de réponse, qu'un silence coupable de la part du Gouvernement.

Avec plus de 13 gigatonnes de CO<sub>2</sub> émis en 2016 dans le monde, le transport est pourtant le deuxième émetteur de gaz à effet de serre. En France, ce secteur est en tête ; il représente 29,4 % de l'ensemble des émissions. En son sein, le trafic routier représente à lui seul près de 95 % des émissions.

Le report modal, *via* la construction d'une offre massifiée et d'un réseau ferroviaire de qualité, est donc l'une des conditions du respect des engagements que nous avons pris

dans le cadre de l'accord de Paris. Pourtant, nous assistons à un mouvement inverse de désengagement et de démembrement du réseau ferroviaire.

Cette stratégie, conjuguée à la transformation de la SNCF en société anonyme, est cohérente avec votre objectif, monsieur le secrétaire d'État, puisqu'elle permet de resserrer le réseau ferroviaire et l'offre de l'opérateur national sur les activités et les axes rentables.

Cette stratégie purement commerciale crée un malaise immense chez les cheminots, qui sont confrontés à la casse de leur outil de travail, ce qui les oblige même, en dernier recours, à faire usage de leur droit de retrait afin de préserver leur sécurité et celle des usagers.

Nous prenons, pour notre part, le contrepied de ces politiques libérales, et proposons des mesures simples : l'augmentation et la généralisation du versement transport, ainsi que la baisse de la TVA, afin de donner aux autorités organisatrices la possibilité de développer l'offre de transport.

S'agissant de l'Afitf, nous demandons le retour de l'écotaxe, mais également la renationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes, idée à laquelle vous sembliez adhérer, monsieur le secrétaire d'État, et ce afin de réaliser le scénario 3 du Comité d'orientation des infrastructures.

Nous voulons que le fret ferroviaire soit déclaré d'intérêt général afin qu'il puisse être subventionné et développé, le maintien de la ligne Perpignan-Rungis étant, selon nous, le minimum vital.

Nous encourageons le retour des trains de nuit, qui représentent une alternative à l'avion, ainsi que celui des trains Intercités, qui sont autant de maillons structurant nos territoires – ces orientations ont fait l'objet de votes, sur notre initiative, et se retrouvent dans le texte.

À l'inverse, ce projet de loi organise de nouvelles concessions autoroutières et engage la privatisation des routes nationales. Il s'agit là d'une faute lourde, l'heure étant non plus aux partenariats public-privé, mais bien à un retour de l'intérêt public dans la gestion des infrastructures et du service public.

La création d'une charte pour les salariés des plateformes contourne la jurisprudence et la reconnaissance du salariat. Sur l'initiative de Pascal Savoldelli et de Fabien Gay, nous avons déposé une proposition de loi sur ce sujet afin de garantir le droit des travailleurs.

Enfin, et c'est un point fondamental, l'ouverture à la concurrence des transports urbains et la remise en cause de l'organisation de la RATP créent de lourds risques. Elles préparent la future privatisation de l'opérateur public, contre les intérêts des salariés et des usagers, notamment en termes de cohérence de l'offre et de sécurité.

Vos remèdes sont toujours les mêmes : privatisation, libéralisation et individualisation des besoins. Ces remèdes de l'ancien monde, et non pas du nouveau, ont fait la démonstration qu'ils servaient non pas les intérêts collectifs des usagers des transports, mais bien ceux des géants du bâtiment et des travaux publics et des autres lobbies du secteur routier.

Pour l'ensemble de ces raisons, nous voterons contre ce projet de loi et pour la motion déposée par la commission. *(Applaudissements sur les travées du groupe CRCE. – Mme Martine Filleul et M. Jean-Pierre Sueur applaudissent également.)*

**M. le président.** La parole est à M. Michel Vaspert. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains.*)

**M. Michel Vaspert.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, le Sénat achève aujourd'hui une séquence législative qui s'est ouverte il y a un peu plus de deux ans à l'occasion des Assises nationales de la mobilité.

Après 400 réunions de travail, 60 réunions publiques, 2 000 propositions et 200 cahiers d'acteurs, nous ne pouvons pas dire que ce texte n'a pas été rédigé dans la concertation.

Les mouvements sociaux que notre pays a traversés ont néanmoins conduit le Gouvernement à édulcorer le projet de loi, s'agissant notamment de la création des péages urbains. C'était, monsieur le secrétaire d'État, une sage décision.

Si je reviens sur cet épisode désormais lointain, c'est parce que ce revirement est symptomatique de la méconnaissance que certains « sachants », qu'ils soient conseillers ou hauts fonctionnaires – ce sont souvent les mêmes –, ont de la vie quotidienne des Français, mais aussi de leur état d'esprit. Nous en rencontrons tous de nombreux exemples dans nos actions quotidiennes, et ce quelles que soient les thématiques et les sensibilités. Or cette méconnaissance, mes chers collègues, est le ferment de la défiance de nos concitoyens à l'égard de l'action publique.

Monsieur le secrétaire d'État, quand une mesure ne passe pas dans l'opinion, qu'il s'agisse de la hausse de la TICPE, que j'avais moi-même dénoncée lors d'une question d'actualité au Gouvernement, comme bon nombre de mes collègues sénateurs, il y a deux ans déjà, ou de la création des péages urbains, pour ne prendre que ces exemples, il faut cesser de se conforter dans cette voie en disant, par exemple, que la mesure n'a pas été expliquée, qu'il y a eu un malentendu ou encore que, avec un peu plus de pédagogie, les Français l'accepteront.

La mobilité des Français est en crise. En zone rurale comme en zone périurbaine, la mobilité quotidienne des Français est devenue problématique pour deux raisons : le coût des déplacements, d'une part, les carburants étant de plus en plus chers, et, d'autre part, un aménagement du territoire parfois défaillant, qui éloigne chaque jour un peu plus les zones résidentielles des zones productives, des zones d'emploi ou des zones de scolarisation.

Cette question ne se posait pas dans les mêmes termes il y a encore une quinzaine d'années et, de ce fait, le législateur est apparu un peu débordé.

Aujourd'hui – c'est une lacune du projet de loi qui a été soulignée au Sénat en première lecture, peut-être parce que nous sommes plus sensibles à l'impact territorial d'un texte –, la LOM n'admet qu'un seul postulat : favoriser la mobilité, au détriment de la sédentarité.

Pour ma part, je pense, et je ne suis pas le seul, qu'on ne peut plus parler de mobilité, à l'heure de la raréfaction des matières premières et de la crise écologique et énergétique, sans parler des migrations pendulaires et du volume des déplacements journaliers des personnes, car ce sont là très exactement les points cardinaux de la problématique de la mobilité.

Malgré cette lacune et certaines divergences d'appréciation sur telle ou telle mesure, le Sénat s'est montré très constructif dans l'examen du projet de loi.

Je rappelle qu'il a ainsi adopté le nouveau partage de la compétence mobilité à l'article 1<sup>er</sup>, l'intégration en droit français de la nouvelle réglementation européenne sur l'ouverture des données de mobilité à l'article 9, la création d'un service multimodal de vente de services de transport à l'article 11, la possibilité pour les autorités organisatrices de réguler les nouveaux services de mobilité à l'article 18, ou encore la création d'un forfait mobilité durable à l'article 26. Il s'agit là de quelques-unes des mesures structurantes du projet de loi.

Monsieur le secrétaire d'État, parce que nous n'avons pas d'*a priori* et parce que ces mesures ne représentaient pour nous aucun *casus belli*, nous avons toujours essayé de les améliorer.

Mais alors, quels étaient les points de blocage ? Je citerai, parmi d'autres, la charte sociale pour les plateformes de mise en relation prévue à l'article 20. Les sénateurs, dans leur très grande majorité, ont rejeté cette charte optionnelle, qui ne résoudra pas la question de l'ubérisation des relations sociales. Les députés sont revenus sur cette suppression.

Autre point de blocage – mon collègue rapporteur l'a dit : l'abaissement à 80 kilomètres-heure de la vitesse autorisée sur le réseau secondaire. Là encore, le Sénat a très largement signifié au Gouvernement la légèreté de sa décision unilatérale.

Dans ce cas précis, les députés ont supprimé la possibilité laissée au préfet de déroger à la vitesse maximale autorisée sur les routes nationales. Seuls les présidents de conseils départementaux et les maires auront la faculté d'abaisser la vitesse sur les routes secondaires. On voit combien le piège s'est retourné contre les présidents de conseils départementaux.

Je soulèverai un dernier point – et vous aurez compris que cette liste n'est pas exhaustive : l'attribution, votée par le Sénat, d'une partie du produit de la TICPE au financement des services de mobilité dans les territoires peu denses. Vous le savez, la mesure n'a pas été conservée ; il y a là un autre point de désaccord avec le Gouvernement et sa majorité.

Permettez-moi, puisqu'il s'agit de fiscalité verte, de vous faire part de ma grande inquiétude. Notre commission a auditionné il y a quelques jours le président suppléant du Conseil des prélèvements obligatoires. En 2018, le Gouvernement a prélevé 87 milliards d'euros de fiscalité verte, soit 3,73 % du PIB ! Au Royaume-Uni, le produit de la fiscalité environnementale représente 2,4 % du PIB ; en Espagne et en Allemagne, 1,8 %. Cela signifie que la France prélève deux fois plus que l'Espagne ou que l'Allemagne, et 55 % de plus que le Royaume-Uni, alors que cette fiscalité verte sert non pas à la transition énergétique, mais à alimenter le budget général. (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains, SOCR et CRCE.* – *M. Henri Cabanel applaudit également.*)

Attention, il y a danger, monsieur le secrétaire d'État ! Il se dit que vous souhaitez reprendre l'augmentation de cette fiscalité à partir de 2020, après la pause de 2019. Nous avons eu les « gilets jaunes » pendant un an ; tâchons de ne pas répéter l'expérience, qu'il s'agisse de gilets jaunes, de bonnets rouges ou – pourquoi pas ? – de pantalons bleus !

La réussite d'une politique en faveur des mobilités dépend largement de son financement, comme le rapporteur Didier Mandelli a eu l'occasion de le dire à Mme Borne, alors ministre des transports, dès le début de la discussion.

Depuis quelques années – on pourrait faire remonter ce tournant au rapport de la commission Mobilité 21, en 2013 –, la gestion des infrastructures françaises a pris un virage notable. Nous sommes progressivement passés d'une logique de développement du réseau national à une logique de préservation de l'existant. Ce changement de paradigme n'est que la conséquence malheureuse de plusieurs décennies d'atermoiements. Nous payons, aujourd'hui encore, un sous-investissement chronique dans l'entretien des infrastructures existantes, qui nous condamne désormais à une certaine frugalité.

Aussi, comme l'immense majorité de mes collègues de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, je regrette que l'examen de ce projet de loi et cette séquence politique de plus de deux ans, qui va s'achever dans quelques jours, n'aient pas été l'occasion d'un éclaircissement s'agissant du financement stable, à l'avenir, de nos infrastructures.

Le Sénat et son rapporteur Didier Mandelli, avec les limites qui leur sont imposées par la loi organique relative aux lois de finances, la LOLF, ont bien essayé de trouver des parades, ou au moins de vous mettre sur la voie, mais ce fut sans résultat.

En matière de financement, le Gouvernement ne s'est jamais montré rassurant depuis que nous avons commencé l'examen de ce texte, et j'ai peine à croire que cela puisse changer à la faveur d'une nouvelle lecture.

Pour cette raison, il est à craindre que cette nouvelle discussion, si elle devait avoir lieu, emprunte une voie sans issue. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur des travées du groupe SOCR.*)

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Je vous remercie pour la clarté de vos propos, mesdames, messieurs les sénateurs, et souhaite vous apporter quelques éléments de réponse.

Je reviendrai tout d'abord sur la « pomme de discorde » que représente la question du financement des autorités organisatrices de la mobilité qui ne lèvent pas de versement transport. Le projet de loi sanctuarise le versement transport, devenu versement mobilité, pour les collectivités qui mettent en place des services de transport collectif réguliers. Le Gouvernement a fait le choix, dans le cadre de la réforme de la fiscalité locale – cela a été dit à plusieurs reprises –, de substituer à la taxe d'habitation une ressource plus dynamique : une fraction de TVA qui leur octroiera une marge de manœuvre supplémentaire pour mettre en place de tels services.

**M. Jean-Pierre Sueur.** Il faut y croire !

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Il faudra en effet l'apprécier à l'épreuve des faits, monsieur le sénateur, mais l'intention est réelle et la dynamique substantielle. (*Exclamations sur les travées du groupe SOCR.*)

D'un point de vue factuel, je veux rappeler le dynamisme du versement transport, l'augmentation de son produit étant très largement supérieure au manque à gagner qui avait justifié, en 2016, la création du mécanisme de compensation ; en moyenne, la réduction de la compensation est aujourd'hui bien inférieure à l'augmentation du versement transport lui-même.

Néanmoins, comme je l'ai dit hier à l'Assemblée nationale, le Gouvernement est tout à fait prêt, afin d'éviter tout risque de mauvaise interprétation, à un ajustement du texte évitant que ce plafonnement ne vienne affecter une collectivité dont la dynamique de versement transport serait défavorable. Je soumetts cette question au débat du jour, si tant est que le texte soit discuté.

Plus généralement, je tiens à rappeler que le volume de 13,4 milliards d'euros d'investissements est de 40 % supérieur à celui de la décennie précédente. S'agissant des territoires et de la ruralité, le plan de régénération et d'entretien des routes est porté à 800 millions d'euros par an à compter de 2020, pour atteindre 1 milliard d'euros, un niveau inédit, auquel s'ajoute un plan de désenclavement routier de 1 milliard d'euros sur dix ans qui répond à bien des aspirations de nos territoires, en tout cas du mien.

S'agissant des mesures en faveur du transport collectif, pour répondre à Mme Assassi, le projet de loi prévoit de dédier 600 millions d'euros aux pôles d'échanges multimodaux et aux transports collectifs, au terme d'un appel à projets qui est en cours d'élaboration. Ainsi, SNCF Réseau formulera des propositions sur le plan RER métropolitains dès le 31 mars prochain, consacrant notamment 1,3 milliard d'euros à la désaturation des nœuds urbains.

Monsieur Didier Mandelli, vous évoquez la *name and shame* à propos du verdissement des flottes. Si l'État entend publier les statistiques des collectivités, établissements et entreprises assujettis, c'est pour valoriser les trajectoires de ceux qui respectent les obligations et non pour dénoncer ceux qui ne font rien – nous nous inscrivons dans une dynamique positive.

À l'article 20, le texte comporte de nouvelles garanties pour les travailleurs des plateformes. (*Protestations sur les travées du groupe CRCE.*) Je pense notamment au droit à la déconnexion, à l'information sur le prix et la durée des services et à la capacité de refuser. Je sais que nos appréciations peuvent être divergentes s'agissant de cette nouvelle économie, mais je précise, pour avoir discuté avec nombre de professionnels, que les orientations que nous avons choisies correspondent à la volonté d'un certain nombre d'entre eux de demeurer indépendants et d'accroître leurs droits.

Je conclurai en évoquant l'« Arlésienne » que serait le rapport Philizot. Je suis d'autant plus à l'aise avec ce sujet que c'est moi qui l'avais demandé en tant que rapporteur de la loi ferroviaire, lorsque j'étais député. L'avant-projet du rapport m'a été livré peu après mon entrée en fonction. Il dresse l'état du réseau et fait la clarté sur le coût de la régénération et de la pérennisation de l'ensemble des lignes ferroviaires.

Cependant, pour aller un cran plus loin, en accord avec le Premier ministre, j'ai demandé au préfet Philizot de relancer un cycle court de discussions avec les régions afin que nous disposions, d'ici à la fin du mois de novembre, non seulement du rapport, mais aussi d'un plan d'actions territorial concret. Nous pourrions ainsi utiliser un panel d'actions – là un train léger, ailleurs un train à hydrogène – répondant aux besoins précis des territoires, en liaison notamment avec les régions. Disposer d'un plan d'actions opérationnel me paraît de nature à satisfaire les besoins de la collectivité, bien plus qu'un énième rapport, fût-il bien fait.

Voilà les précisions que je souhaitais vous apporter, mesdames, messieurs les sénateurs. (*Applaudissements sur les travées du groupe LaREM.*)

**M. le président.** La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion de la motion tendant à opposer la question préalable.

### Question préalable

**M. le président.** Je suis saisi, par M. Mandelli, au nom de la commission, d'une motion n° 1.

Cette motion est ainsi rédigée :

En application de l'article 44, alinéa 3, du Règlement, le Sénat décide qu'il n'y a pas lieu de poursuivre la délibération sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale en nouvelle lecture, d'orientation des mobilités (n° 730, 2018-2019).

Je rappelle que, en application de l'article 44, alinéa 7, du règlement du Sénat, ont seuls droit à la parole sur cette motion l'auteur de l'initiative ou son représentant, pour dix minutes, un orateur d'opinion contraire, pour dix minutes également, le président ou le rapporteur de la commission saisie au fond et le Gouvernement.

En outre, la parole peut être accordée pour explication de vote, pour une durée n'excédant pas deux minutes et demie, à un représentant de chaque groupe.

La parole est à M. le président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, pour la motion.

**M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'État, mes chers collègues, comme l'a rappelé notre rapporteur Didier Mandelli, le texte issu des travaux de l'Assemblée nationale que nous examinons cet après-midi conserve la majeure partie des apports du Sénat, saisi de ce projet de loi en première lecture, que ce soit sur le volet de la programmation des infrastructures, sur celui de la gouvernance ou sur ceux du développement des mobilités propres et de la sécurité dans les transports.

Dès lors, pourquoi la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a-t-elle décidé de déposer une motion tendant à lui opposer la question préalable ? Tout simplement parce que nous faisons le constat que le projet de loi, tel qu'il a été adopté par l'Assemblée nationale, ne permettra pas d'atteindre l'ambition affichée par ce texte.

Cette ambition, à laquelle nous souscrivons pleinement, est de mettre fin aux zones blanches de la mobilité, en offrant des solutions de substitution à la voiture individuelle aux habitants des territoires périurbains et ruraux. Malheureusement, ce texte ne le permettra pas, car il n'apporte aucune réponse à une question primordiale, celle du financement, qualifiée par le secrétaire d'État de « pomme » de discorde, référence à laquelle, en tant que Normand, je ne peux qu'être sensible. (*Sourires.*)

Nous le regrettons, car la mobilité est un sujet majeur qui répond à une double préoccupation : une préoccupation sociale, le mouvement des « gilets jaunes » puis le grand débat national ayant rappelé à quel point la mobilité est un enjeu important pour de nombreux Français aujourd'hui condamnés à utiliser quotidiennement leur voiture et qui subissent de ce fait de plein fouet la hausse des prix des carburants ; une préoccupation environnementale égale-

ment : le secteur du transport étant l'un des principaux émetteurs de gaz à effet de serre, il est urgent de développer des offres de transport propres et partagées.

Le projet de loi initial ne comportait aucune disposition en matière de financement. Aussi, dès sa présentation en conseil des ministres, avions-nous alerté le Gouvernement sur ce sujet et indiqué qu'il s'agissait pour nous d'une « ligne rouge ». Il est en effet inconcevable, pour l'assemblée des territoires que nous sommes, de transférer aux communautés de communes une nouvelle compétence aussi importante et aussi lourde financièrement sans leur donner les moyens de l'exercer.

C'est pourquoi le Sénat avait intégré dans le texte du Gouvernement un financement qui permettait aux communautés de communes dont les ressources sont insuffisantes de bénéficier d'une fraction de la TICPE afin de prendre en charge leurs politiques en matière de mobilité. Ce dispositif – nous l'avons dit – était de notre point de vue amendable ou même remplaçable, dès lors qu'une solution viable était retenue.

L'Assemblée nationale, plutôt que de proposer une éventuelle solution de remplacement, a purement et simplement supprimé ces dispositions, les députés renvoyant cette question du financement au prochain projet de loi de finances.

La ministre des transports, consciente de l'importance de ce sujet pour que nos deux assemblées puissent trouver un accord en commission mixte paritaire, s'était engagée à proposer un dispositif de financement en amont de celle-ci. Il n'en a malheureusement rien été.

Deux jours avant la CMP, le Premier ministre a adressé un courrier aux rapporteurs indiquant que, pour financer l'exercice de leur compétence en matière d'organisation des mobilités, les intercommunalités pourraient compter sur le dynamisme de la part de TVA qui leur serait attribuée pour compenser la suppression de la taxe d'habitation. Vous avez repris, monsieur le secrétaire d'État, cet élément de langage. Cette réponse ne nous a pas paru et ne nous paraît toujours pas à la hauteur des enjeux, et ce pour deux raisons.

La première raison, c'est que rien ne dit que ce supplément de recettes de TVA sera suffisant – et suffisamment stable dans le temps – pour financer la mise en place de services de mobilités sur le long terme.

**M. Jean-Pierre Sueur.** Bien sûr !

**M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable.** La deuxième raison, c'est que ces ressources, quand bien même elles seraient plus importantes, ne seront pas liées à l'exercice de la compétence mobilité, ce qui n'incitera pas les intercommunalités à s'en saisir, les communautés de communes ayant déjà beaucoup de difficultés à financer les compétences qu'elles exercent.

Nous avons eu l'occasion d'indiquer au Premier ministre que sa lettre ne répondait pas à nos attentes, et ce à la veille de la CMP. Aussi, quelques heures avant celle-ci, avons-nous reçu un courrier de la ministre des transports nous indiquant que le Gouvernement était disposé à examiner, dans le cadre de la réforme des finances locales, des mécanismes incitatifs au bénéfice des communautés de communes qui se saisiraient de la compétence d'organisation des mobilités, sans préciser les modalités d'une telle incitation. Nous ne pouvions pas nous satisfaire d'engagements aussi imprécis. C'est pour cette raison que la CMP n'a pas été conclusive.

Nous avons malheureusement eu raison d'être prudents, si ce n'est méfiants, puisque – nous le constatons aujourd'hui – le projet de loi de finances pour 2020, qui est maintenant connu, malgré les assurances données par le Gouvernement, ne prévoit aucun dispositif permettant d'assurer un financement dédié et pérenne de l'exercice de la compétence mobilité par les intercommunalités.

Pire, monsieur le secrétaire d'État, au lieu d'attribuer aux autorités organisatrices de la mobilité des moyens supplémentaires, il les prive d'une partie de leurs ressources, puisqu'il prévoit d'amputer de 45 millions d'euros la compensation que l'État leur verse à la suite du relèvement en 2016 du seuil de salariés à partir duquel les employeurs sont assujettis au versement mobilité ! Les recettes non seulement n'augmentent pas, donc, mais elles diminuent.

Nous craignons par conséquent, monsieur le secrétaire d'État, qu'un grand nombre d'intercommunalités renonce à exercer cette compétence, et que celle-ci soit finalement exercée par les régions, qui ne seront pas en mesure de développer les solutions de mobilité de proximité dont nos territoires, notamment ruraux, ont besoin.

L'ensemble des territoires sera donc en théorie couvert par une autorité organisatrice, mais, en réalité, les zones blanches de la mobilité demeureront, au détriment des habitants des territoires les plus fragiles, qui risquent d'être les premiers déçus de ces engagements non tenus.

La question préalable déposée par la commission acte ce désaccord profond sur le financement de la compétence mobilité, dès lors qu'elle serait prise en charge par les intercommunalités. Elle ne signifie pas que nous ne partageons pas les objectifs du projet de loi ni que nous ne pouvons pas être fiers du travail que nous avons effectué – car, oui, nous pouvons être fiers du travail mené par l'ensemble des groupes politiques du Sénat, qui a permis d'améliorer considérablement le texte.

Cette question préalable signifie, en revanche, que le Sénat, défenseur des territoires, ne peut pas accepter le transfert d'une telle compétence sans financements adaptés et dédiés. Ce sont tout de même 950 communautés de communes qui pourraient être concernées demain par ce transfert. Un grand nombre d'entre elles ne bénéficieront pas des recettes du versement mobilité, car elles ne mettront pas en place des services réguliers de transport, compte tenu du coût que ceux-ci représentent.

Pour terminer, je voudrais évoquer les articles introduits par les députés relatifs aux concessions autoroutières – je sais que le sujet vous intéresse au plus haut point, monsieur le secrétaire d'État –, qui constituent un autre sujet de profond désaccord entre l'Assemblée nationale et notre commission.

L'article 40 *ter* A issu de l'Assemblée nationale permet en effet d'intégrer au sein du périmètre des concessions autoroutières des « sections à gabarit routier servant à fluidifier l'accès au réseau autoroutier ». C'est là une notion extrêmement floue, qui laisse craindre que des sections de routes nationales, départementales, voire communales, puissent, demain, être intégrées au sein des concessions en contrepartie d'une augmentation des péages. C'est d'ailleurs l'interprétation qui est faite par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), qui considère que la rédaction de cet article est très imprécise et qu'elle pourrait conduire à un élargissement du périmètre des concessions routières à des routes qui aujourd'hui ne peuvent en faire partie.

Un tel dispositif, monsieur le secrétaire d'État, est contraire à l'esprit de la loi Macron de 2015, qui a permis de mieux réguler ce secteur, et surtout, ce qui est bien plus grave, à l'intérêt des automobilistes, qui risquent, une fois de plus, de devoir mettre la main à la poche.

Vos services nous ont indiqué, monsieur le secrétaire d'État, que le décret prévu par cet article préciserait que cette notion ne recouvre que les routes à deux fois une voie qui satisfont un critère d'autoroute, et que, en définitive, cet article n'aurait pas de réelle portée. Permettez-nous d'en douter. Nous sommes relativement inquiets et souhaitons que vous puissiez nous rassurer sur le fait qu'un décret interprétera de manière restrictive cette disposition extrêmement préoccupante pour le portefeuille des automobilistes.

Par cette motion tendant à opposer la question préalable, je le répète, nous entendons avant tout marquer notre refus d'une réforme de la gouvernance des mobilités qui soit à la charge financière des collectivités locales, collectivités que nous avons à cœur, dans cette assemblée, de représenter et de défendre. (*Applaudissements sur les travées des groupes UC et Les Républicains, ainsi que sur des travées des groupes Les Indépendants et SOCR.*)

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Avis défavorable.

Pour répondre brièvement à M. le président de la commission, le décret sera évidemment fondé sur le droit actuel, lequel reste inchangé, y compris avec le nouvel article – nous avons eu l'occasion d'échanger sur ce point.

Notre désaccord, aujourd'hui, porte sur le financement des autorités ne prélevant pas de versement transport. La pomme de discorde, comme vous le savez, fut jetée au milieu d'un festin des dieux et conduisit à la guerre de Troie ; mais je ne doute pas que, quant à nous, nous saurons dépasser cette querelle temporaire, monsieur le président Maurey.

**M. le président.** La parole est à Mme Martine Filleul, pour explication de vote.

**Mme Martine Filleul.** Force est de constater qu'avec ce projet de loi d'orientation des mobilités, en dépit des déclarations de bonnes intentions, le Gouvernement s'arrête à mi-chemin.

Si ce texte part de constats inattaquables et vise des objectifs auxquels on ne peut que souscrire, encore faut-il que les moyens alloués soient à la hauteur des ambitions et des besoins de nos concitoyens et des collectivités.

Or, en la matière, il y a loin de la coupe aux lèvres. Dès la première lecture, nous avons en effet évoqué le manque de financement et alerté sur le fait que leur insuffisance ne permettrait ni de réduire ni de résorber les inégalités, ni de répondre aux enjeux actuels et futurs de la mobilité.

Le groupe socialiste avait alors été force de proposition pour trouver de nouveaux financements, aussi bien pour investir dans les infrastructures que pour la mise en place de nouvelles solutions de mobilités. Pour ce faire, nous avions proposé, malheureusement sans succès, de lever un grand emprunt ou encore d'instaurer une vignette poids lourds.

Dans cette logique, en commission comme en séance, nous avons soutenu les mesures corrigeant en partie ces manques, notamment la possibilité pour les intercommunalités d'instaurer un versement mobilité à taux réduit et de bénéficier d'une part du produit de la taxe carbone.

Mais ces mesures ont été supprimées par l'Assemblée nationale. Si le Gouvernement a présenté d'autres dispositifs, ceux-ci ne sont pas pérennes et ne garantissent pas des financements durables. Le sujet est renvoyé à une réforme de la fiscalité locale qui interviendra bien plus tard, et dont les contours sont encore très flous. Cette décision irresponsable met encore une fois les collectivités en difficulté et laisse pour compte les territoires les plus fragilisés, alors que le Gouvernement avait promis des moyens dans le budget pour 2020.

En cohérence avec ces positions, les sénateurs socialistes voteront cette motion tendant à opposer la question préalable. (*Applaudissements sur les travées du groupe SOCR et sur des travées du groupe Les Républicains.*)

**M. le président.** La parole est à M. Alain Fouché, pour explication de vote.

**M. Alain Fouché.** La mobilité, en France, n'a jamais été aussi importante – nous l'avons dit. À l'heure du tout-numérique et de la transition écologique, alors que nos territoires sont confrontés à des évolutions toujours plus rapides, le cadre législatif doit évoluer.

Je salue les avancées de ce texte, qui traduit la volonté d'une mobilité plus propre et plus dynamique.

Cependant, il faut nous donner les moyens de nos ambitions. La question du financement est primordiale et, comme j'ai eu l'occasion de le dire, l'objectif n'est pour le moment pas atteint.

Le groupe Les Indépendants s'abstiendra en majorité sur cette question préalable.

Mon collègue Jérôme Bignon et moi-même souhaitons cependant nous associer à la démarche de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, qui a voté cette motion à la quasi-unanimité; nous voterons donc pour cette motion.

Les collectivités locales et les citoyens ont besoin de réponses précises. C'est à nous, mes chers collègues, de reprendre la main lors des discussions à venir sur le projet de loi de finances. La LOM est un espoir; donnons-lui les moyens de se réaliser! (*M. Yves Bouloux applaudit.*)

**M. le président.** La parole est à M. Guillaume Gontard, pour explication de vote.

**M. Guillaume Gontard.** Comme l'a indiqué Éliane Assassi, notre groupe votera cette question préalable. Si nous saluons un certain nombre de dispositions de ce texte, notamment celles qui sont relatives au développement des mobilités douces, au premier rang desquelles le vélo, ou la fin des véhicules thermiques à l'horizon 2040, force est de constater que le compte, financièrement parlant, n'y est pas.

Monsieur le secrétaire d'État, le Sénat a largement amélioré ce texte et nombre de ces améliorations ont été conservées par l'Assemblée nationale. La commission mixte paritaire aurait pu et même dû aboutir, mais le Gouvernement refuse d'entendre le message quasi unanime du Sénat sur l'indispensable besoin de financement des infrastructures de transport. La première grande loi sur les transports depuis trente-cinq ans fera figure d'épée de bois si les investissements ne suivent pas pour rénover, entretenir et développer nos infrastructures.

Toutes les bonnes intentions du monde ne suffiront pas. Le Gouvernement est incapable d'équilibrer et de pérenniser le budget de l'Afitf, qui est aujourd'hui insuffisant pour mener à bien, pendant les quarante prochaines années, le scénario moyen du rapport Duron. Alors, vous reprenez en

catastrophe l'écotaxe *a minima* sur les billets d'avion que vous refusez au Sénat six mois plus tôt. Comprenez qui pourra! On est dans le bricolage.

Les propositions, pourtant, ne manquent pas, que ce soit l'écotaxe pour les poids lourds ou la nationalisation des autoroutes, qui sont des solutions cohérentes pour financer l'Afitf tout en réduisant quelque peu nos émissions de CO<sub>2</sub>.

On est très loin de l'ambition affichée en faveur d'un transport écologique du XXI<sup>e</sup> siècle, et ce double discours devient usant. Les conséquences, nous les connaissons: l'État se décharge sur les collectivités locales pour l'entretien des lignes ferroviaires du quotidien.

L'État se désengage, ou plutôt ne s'engage plus dans les contrats de plan État-région. SNCF Réseau est contraint, et même bridé, conséquence directe de la récente loi ferroviaire. Curieusement, l'État est plus prompt à s'engager quand il s'agit de la route. Au passage, monsieur le secrétaire d'État, nous attendons toujours votre réponse concernant l'engagement de l'État à maintenir – c'est indispensable – la ligne Grenoble-Veynes-Gap, dont les financements existent et dont les travaux doivent impérativement débiter en 2020.

Plus largement – cela a déjà été dit plusieurs fois –, nous attendons toujours le fameux rapport Philizot. Nous avons cru comprendre, monsieur le secrétaire d'État, qu'il était arrivé sur votre bureau, et nous aimerions en connaître les conclusions. Vous venez d'annoncer un nouveau rapport Philizot; quoi qu'il en soit, son absence se fait sentir. Si vous refusez de publier le diagnostic, c'est, me semble-t-il, faute de plan d'action pour y répondre. Et vous n'avez toujours aucun plan, puisque vous nous annoncez une énième concertation avec les régions pour tirer à la courte paille, peut-être, le sort des lignes du quotidien!

La boucle est donc bouclée: deux ans et demi pour en arriver là... Encore une fois, nous restons au milieu du gué; c'est particulièrement décevant. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRCE.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-François Longeot, pour explication de vote.

**M. Jean-François Longeot.** À titre personnel, je ne participerai pas au vote sur cette motion tendant à opposer la question préalable. Comme vient de le dire notre collègue Gontard, en effet, nous nous arrêtons au milieu du gué en décidant de ne pas poursuivre après avoir fait la moitié du chemin.

Lors de la réunion de la commission, j'ai comparé cette attitude à celle d'une équipe de football qui rentrerait définitivement au vestiaire une fois jouée la première mi-temps et s'étonnerait, le soir venu, de lire dans le journal qu'elle a perdu! Eh oui, faute de jouer la deuxième mi-temps, on perd à tous les coups! Et, en l'occurrence, je pense que nous devrions jouer cette deuxième période.

Comme l'a souligné le rapporteur, nous avons énormément travaillé, auditionné, amendé. Les apports du Sénat ont été considérables. Nos désaccords avec l'Assemblée nationale, certes, restent importants; mais ils auraient mérité, selon moi, une seconde discussion, au cours de laquelle nous aurions pu montrer notre attachement aux mobilités dans les territoires et prouver la force et l'utilité du Sénat. La décision de ne pas poursuivre le débat pose la question de notre réelle volonté de participer à l'amélioration des mobilités, notamment dans les territoires ruraux.

Je trouve ennuyeux que nous nous arrêtions ainsi au milieu du gué, alors que cette loi d'orientation des mobilités est la première depuis quarante ans. Voilà quarante ans, en effet,

que le sujet n'a pas été mis sur la table ; il me paraissait donc nécessaire de poursuivre le débat. À titre personnel, donc, et comme un certain nombre de mes collègues du groupe UC, je ne participerai pas au vote ; d'autres s'abstiendront, certains voteront contre, d'autres encore voteront pour. (*Applaudissements sur des travées du groupe UC. – MM. Stéphane Artano et Martin Lévrier applaudissent également.*)

**M. le président.** La parole est à M. Michel Vaspert, pour explication de vote.

**M. Michel Vaspert.** Comme vous l'aurez compris à l'écoute de mon intervention précédente, le groupe Les Républicains votera cette motion tendant à opposer la question préalable.

**M. le président.** Je mets aux voix la motion n° 1, tendant à opposer la question préalable.

Je rappelle que l'adoption de cette motion entraînerait le rejet du projet de loi.

(*La motion est adoptée.*) – (*Applaudissements sur des travées des groupes Les Républicains et SOCR.*)

**M. le président.** En conséquence, le projet de loi est rejeté.

3

## CODE DE L'URBANISME DE SAINT-MARTIN

### Adoption en procédure accélérée d'un projet de loi dans le texte de la commission

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion, après engagement de la procédure accélérée, du projet de loi ratifiant l'ordonnance n° 2019-235 du 27 mars 2019 relative aux dispositions pénales et de procédure pénale du code de l'urbanisme de Saint-Martin (projet n° 594 [2018-2019], texte de la commission n° 95, rapport n° 94).

Dans la discussion générale, la parole est à Mme la ministre.

**Mme Annick Girardin, ministre des outre-mer.** Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, comme vous le savez, je porte depuis plusieurs mois une ambition pour nos territoires ultramarins, que j'ai appelée la « trajectoire 5.0 ».

Parmi les cinq objectifs fixés, le « zéro vulnérabilité au dérèglement climatique » répond aux enjeux de nos territoires soumis à des risques majeurs, parmi lesquels vient immédiatement et évidemment à l'esprit le cas de la collectivité de Saint-Martin, qui a eu à faire face il y a plus de deux ans maintenant à l'ouragan Irma et à ses conséquences dévastatrices.

J'étais présente dès les premiers jours pour constater les dégâts causés par Irma – vous le savez. Et je veux réaffirmer ici que la République a été à la hauteur dans sa gestion de la crise provoquée par un ouragan d'une violence que nous n'avions jamais connue dans nos territoires.

Nous avons pu constater l'ampleur des dégâts sur les constructions qui étaient manifestement trop exposées et insuffisamment résistantes.

La collectivité de Saint-Martin relève de l'article 74 de la Constitution. La loi organique qui la régit consacre le principe d'autonomie dans l'exercice de ses compétences. À ce titre, cette collectivité définit ses propres règles en matière

d'urbanisme, d'habitat, de logement et de construction. Mais l'État reste compétent pour fixer les dispositions de droit pénal et de procédure pénale applicables sur l'île.

Le projet de loi qui est examiné aujourd'hui permet la ratification de l'ordonnance relative aux dispositions pénales et de procédure pénale du code de l'urbanisme de Saint-Martin présentée le 27 mars 2019 en conseil des ministres et ayant reçu un avis favorable de la collectivité le 18 février 2019.

L'ordonnance complète le code de l'urbanisme de Saint-Martin en consacrant les sanctions applicables en cas d'infraction. Elle encadre également les modalités de constatation des infractions et d'interruption des travaux et prévoit des obligations de remise en état dans certaines circonstances. Elle reprend en grande partie les dispositions du code de l'urbanisme qui s'applique à l'échelon national pour les décliner dans le code de l'urbanisme local.

Au-delà de la consolidation juridique du droit applicable à Saint-Martin, l'ordonnance revêt un enjeu particulièrement fort pour ce territoire : il s'agit de contribuer à l'effectivité réelle des règles d'urbanisme édictées par la collectivité. Ces règles communes sont encore trop souvent considérées, par certains de nos concitoyens, comme une base de discussion, voire de négociation, alors qu'elles fixent un cadre qui doit s'imposer à tous, notamment dans un souci de protection des biens et des personnes.

Cela m'amène à vous dire quelques mots sur le plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPRN). Comme vous le savez, la préfète déléguée a pris, le 6 août dernier, un arrêté portant application par anticipation de la révision du PPRN.

Un travail de concertation a été mené pendant le printemps et l'été. Sans doute aurait-il fallu associer davantage et plus en amont les parlementaires – je l'ai déjà dit, d'ailleurs, aux élus du territoire –, mais nous le ferons beaucoup plus régulièrement à l'avenir, et ce texte y contribue.

Je tiens également à rappeler que l'approbation du PPRN par anticipation ne préjuge pas du projet définitif. Celui-ci prendra en compte les conclusions de l'enquête publique qui a été lancée au début du mois d'octobre et qui vient de se terminer. Dans ce cadre, la collectivité territoriale a formulé un certain nombre de recommandations. Elles seront examinées avec beaucoup d'attention ; j'en ai pris l'engagement.

J'ai demandé expressément à Mme la préfète que chacun à Saint-Martin puisse s'exprimer dans le cadre de ce travail. Vous le savez, à Saint-Martin, les habitants parlent souvent plusieurs langues, et certains n'en parlent qu'une seule, qui n'est pas obligatoirement le français. J'ai donc réclamé la présence d'un traducteur en anglais et d'un autre en espagnol aux côtés des commissaires enquêteurs, ainsi que la possibilité de délocaliser les bureaux dans les différents quartiers – ces deux requêtes ont été satisfaites. Mon objectif était que l'ensemble de la population puisse s'exprimer.

Je comprends évidemment que les populations et les acteurs économiques puissent se montrer très inquiets lorsqu'on leur montre un plan de zonage sur une carte – j'ai moi-même déjà vécu, d'ailleurs, une telle situation dans ma collectivité. Il est problématique de délivrer ce type de cartes sans explication suffisante et sans précision

quant aux conséquences réelles des différentes zones envisagées ; nous avons, à cet égard, un rôle à jouer. Il faut accompagner les populations et les acteurs économiques.

Soyez assurés que ma priorité et celle du Gouvernement sont la sécurité et la protection de toutes les populations sans distinction.

Nous passons progressivement, à Saint-Martin, de l'étape de la reconstruction à une étape de consolidation du développement économique et social. Il est temps d'ouvrir la réflexion, notamment sur le tourisme et sur les adaptations nécessaires en matière d'aménagement du territoire, sans oublier néanmoins la trajectoire du « zéro vulnérabilité ».

Je remercie Jean-Pierre Sueur, rapporteur de la commission des lois, pour la qualité de ses travaux et pour sa justesse d'appréciation quant aux enjeux de cette ordonnance. (*M. le rapporteur applaudit.*)

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Jean-Pierre Sueur, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.** Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, sous des dehors techniques, la présente ordonnance soulève en réalité, comme vous venez de l'indiquer, madame la ministre, d'importantes questions politiques et de sécurité publique.

En effet, la collectivité de Saint-Martin se caractérise par l'importance de l'habitat diffus et informel. Et les infractions aux règles de l'urbanisme y demeurent fréquentes et nombreuses, en dépit des efforts des services de l'État et des autorités locales. À cet égard, je tiens à remercier d'emblée vos services, qui nous ont aidés pour la rédaction du rapport, ainsi que la préfecture de Saint-Martin. Je salue aussi tout particulièrement notre collègue Guillaume Arnell, qui a bien voulu nous expliquer beaucoup de choses en sa qualité de sénateur de ce territoire, ainsi que notre ami l'ancien ministre Victorin Lurel, qui a donné des conseils précieux.

Les infractions à la réglementation sont d'autant plus préoccupantes que l'île de Saint-Martin se situe dans l'arc antillais, qui est frappé chaque année par des épisodes cycloniques ; et chacun garde en mémoire l'ouragan Irma, dont les conséquences ont été très lourdes.

Dans ces conditions, il apparaît évident à tout le monde, me semble-t-il, qu'il faut des règles d'urbanisme extrêmement précises, pour ce qui concerne notamment la construction ou la reconstruction des édifices ; et il faut aussi se donner les moyens d'appliquer ces règles. C'est une question de sécurité publique.

Le présent texte a été adopté à l'unanimité par la commission des lois. Personne n'a déposé un seul amendement. Je n'irai pas jusqu'à dire que le projet de loi atteint la perfection, mais nous nous retrouvons visiblement tous sur la nécessité que les règles soient bien définies et bien appliquées.

À cet égard, madame la ministre, vous avez choisi la formule la plus simple et la plus justifiée, consistant à aligner les dispositions pénales qui seront en vigueur à Saint-Martin sur celles qui s'appliquent d'ores et déjà à l'échelon national.

Je le rappelle : l'ouragan qui a frappé les îles de Saint-Martin et de Saint-Barthélemy dans la nuit du 6 au 7 septembre 2017 est le plus violent jamais enregistré dans la région, avec des vents qui ont soufflé à plus de 370 kilomè-

tres-heure. Le bilan humain est lourd : 11 personnes sont décédées, il y a aussi eu des blessés et 7 000 personnes ont dû quitter lesdites îles pour trouver refuge en Guadeloupe, en Martinique ou en métropole.

L'État a été réactif, tant par la livraison de matériel que par les mesures de sécurité qu'il a prises, notamment pour éviter des pillages, et par l'apport financier qu'il a fourni, d'ailleurs complété par celui de l'Europe. Je tiens aussi à souligner l'importance de la délégation interministérielle pour la reconstruction des îles de Saint-Martin et de Saint-Barthélemy, placée sous l'autorité du préfet Philippe Gustin, chargé de coordonner l'action de l'ensemble des services de l'État.

Toutefois, je dois souligner – ce sera sans doute le point le plus important de notre analyse – que de nombreuses constructions illégales, souvent en bord de mer, ont été reconstruites avec des moyens de fortune depuis que l'ouragan a eu lieu ; elles demeurent naturellement très vulnérables. C'est irresponsable ! Après un tel ouragan, avec toutes ses conséquences humaines, financières et matérielles, tant de victimes et de destructions, il est irresponsable de reconstruire à l'identique, c'est-à-dire dans la précarité, de manière informelle ! L'État et la représentation nationale ne peuvent pas l'accepter.

C'est pourquoi nous avons formulé trois recommandations, qui ont été approuvées à l'unanimité par les membres de la commission des lois. Elles sont tout à fait cohérentes avec ce que vous avez vous-même exprimé, madame la ministre.

Première recommandation : adopter d'ici à la fin de l'année un PPRN définitif et soutenir les efforts des services de l'État pour le faire appliquer avec rigueur sur le terrain. En effet, vous avez rappelé que Mme la préfète – nous ne lui donnons pas tort ! – a été amenée à édicter un PPRN par anticipation. Elle a bien fait : lorsque des mesures de sécurité publique sont à prendre, il faut veiller au bien-être des populations concernées, mais aussi à leur vie. Ce document a donné lieu à beaucoup de discussions. Vous avez souligné, madame la ministre, tout ce qui a été fait pour qu'elles soient les plus efficaces possible. Malheureusement, nous ne sommes pas encore arrivés au bout du chemin. C'est la raison pour laquelle nous nous fixons pour objectif que le plan soit adopté d'ici à la fin de l'année.

Deuxième recommandation – elle découle de la première : mener à son terme l'élaboration d'un plan local d'urbanisme (PLU) mis en cohérence avec les prescriptions du PPRN et dont le respect doit être contrôlé conjointement – je dis bien « conjointement » – par les services de l'État et par la collectivité locale. La bonne solution est qu'ils travaillent main dans la main.

Nous avons approuvé, sur ma proposition, une troisième recommandation : elle consiste à œuvrer à une résolution du différend territorial entre Saint-Martin et Sint Maarten. Je le précise pour ceux qui l'ignoraient : une partie de l'île de Saint-Martin dépend de la République française tandis que l'autre dépend du Royaume des Pays-Bas, et il existe un contentieux persistant sur la frontière. Le fait que celle-ci ne soit pas définie pose des problèmes très concrets, en particulier pour la gendarmerie.

J'espère donc que vous pourrez aussi agir pour la mise en œuvre de cette troisième recommandation, madame la ministre. Vous avez l'honneur de siéger dans des instances quadripartites avec les représentants des Pays-Bas, de Saint-

Martin et de Sint Maarten. Nous formons le vœu que ce différend très ancien puisse ainsi être résolu, favorisant la bonne coopération entre les deux parties, l'objectif étant naturellement le développement dans tous les domaines. Le tourisme, que nous avons évoqué dans le rapport, est important, mais ce n'est pas le seul enjeu pour ce territoire de la République française auquel nous sommes bien entendu attachés.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-François Longeot. *(Applaudissements sur les travées du groupe UC. – M. Guillaume Arnell applaudit également.)*

**M. Jean-François Longeot.** Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, il y a déjà deux ans, dans la nuit du 6 au 7 septembre 2017, l'ouragan Irma frappait violemment les îles de Saint-Martin et de Saint-Barthélemy, provoquant d'importants dégâts.

Ouragan de catégorie 5, il est le plus violent jamais enregistré dans la région, avec des vents soufflant à plus de 370 kilomètres-heure. Le bilan humain fut par conséquent particulièrement lourd, 11 personnes y ayant laissé la vie et environ 7 000 personnes ayant quitté ces îles pour trouver refuge en Guadeloupe, en Martinique ou en métropole. Les conséquences matérielles ont également été très importantes : 95 % du bâti de l'île a été détruit ou endommagé.

Le passage de l'ouragan a en outre mis un coup d'arrêt à l'activité économique, largement dépendante du tourisme, dont les infrastructures ont particulièrement souffert.

Deux ans après ce tragique événement, ses conséquences se font encore sentir. De fait, certains équipements ne sont toujours pas totalement reconstruits, seuls 74 % des logements sinistrés ayant à ce jour été réhabilités. L'économie locale n'a pour sa part pas encore retrouvé son niveau d'avant l'ouragan.

Comme cela a été mis en avant dans l'excellent rapport de notre non moins excellent collègue rapporteur Jean-Pierre Sueur, le non-respect chronique de la réglementation en matière d'urbanisme avait accru la vulnérabilité de certaines constructions : des bâtiments avaient ainsi été construits sans permis, parfois dans des zones inondables ou soumises aux risques de submersion. D'ailleurs, si les dégâts ont été moins importants sur l'île voisine de Saint-Barthélemy, cela s'explique en grande partie par la meilleure qualité des constructions, résultat d'une meilleure application des réglementations.

Malgré la gravité du sinistre de 2017, et bien que ses causes soient connues, nous observons aujourd'hui que de nombreuses constructions illégales ont été reconstruites avec des moyens de fortune, et souvent en bord de mer. Elles ne respectent par définition pas le droit de l'urbanisme local, et seront vraisemblablement les premières touchées en cas de nouvelle tempête tropicale.

Or nous savons, changement climatique oblige, que ce genre de catastrophe est appelé à se répéter plus souvent, et plus fortement.

Il est donc plus qu'urgent d'agir pour que soit pleinement respecté le code de l'urbanisme de Saint-Martin, dans l'intérêt de la population locale et de l'activité économique de l'île. C'est là tout l'enjeu du présent projet de loi de ratification.

Si, depuis le 1<sup>er</sup> mars 2015, Saint-Martin s'est dotée de son propre code de l'urbanisme, le droit pénal et la procédure pénale demeurent de la compétence de l'État. Le code local reste donc muet, jusqu'à aujourd'hui, sur les sanctions encourues en cas d'infraction aux règles qu'il édicte. La présente ordonnance vient combler ce vide en y transposant pour l'essentiel les dispositions pénales du code de l'urbanisme métropolitain, avec l'objectif affiché que l'imposition de sanctions mette fin aux constructions anarchiques sur l'île de Saint-Martin. Nous soutenons bien évidemment cette démarche.

Allant au-delà de cette mesure attendue par les autorités locales, le rapporteur du texte a par ailleurs pris l'initiative d'énoncer trois recommandations : adopter un PPRN d'ici à la fin de l'année ; élaborer un PLU cohérent avec celui-ci ; régler le différend territorial persistant entre les parties française et néerlandaise de l'île.

Si ces suggestions ne sont pas à proprement parler directement liées au texte de l'ordonnance, elles s'inscrivent néanmoins dans la même perspective. Si elles devaient être suivies d'effets, ce que nous souhaitons, elles permettraient en effet de protéger les populations locales en limitant l'ampleur des constructions illégales et informelles, prévenant ainsi des destructions d'ampleur au passage du prochain ouragan.

Vous l'aurez compris, mes chers collègues, le groupe Union Centriste soutiendra bien évidemment ce texte, en espérant que ses dispositions soient rapidement effectives. Nous invitons également le Gouvernement et les autorités de Saint-Martin à suivre les recommandations du rapporteur. Il y va de la protection de nos concitoyens. *(Applaudissements sur les travées du groupe UC, ainsi que sur des travées des groupes Les Républicains et RDSE. – M. le rapporteur applaudit également.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Jacky Deromedi. *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et sur des travées du groupe UC.)*

**Mme Jacky Deromedi.** Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, nous sommes réunis aujourd'hui pour discuter du projet de loi déposé par le ministre des outre-mer, Mme Annick Girardin, ratifiant l'ordonnance du 27 mars 2019 relative aux dispositions pénales et de procédure pénale du code de l'urbanisme de Saint-Martin.

Saint-Martin, qui était jusqu'en 2007 un arrondissement de la Guadeloupe, est une collectivité territoriale ultramarine régie par l'article 74 de la Constitution. À ce titre, elle est dotée d'un statut propre qui lui accorde certaines compétences relevant auparavant de l'État, de la région ou du département. Parmi celles-ci, la compétence en matière d'urbanisme lui est attribuée par l'article LO.6314-3 du code général des collectivités territoriales. La collectivité a ainsi adopté, en 2015, son propre code de l'urbanisme.

Cependant, cette attribution de compétence intervient sous plusieurs réserves, l'une d'entre elles, en particulier, ayant trait à la compétence de l'État dans la fixation de la loi pénale. Il n'est de ce fait pas possible à Saint-Martin de fixer les règles relatives à la constatation et à la répression des infractions pénales au droit de l'urbanisme.

Il était donc juridiquement nécessaire que l'État intervienne. Il l'a fait, par une ordonnance prise sur le fondement de l'article 74-1 de la Constitution, qui permet au Gouver-

nement d'étendre et d'adapter, pour ce qui relève de la compétence de l'État, les dispositions législatives en vigueur en métropole à l'outre-mer.

Je ne reviendrai pas sur les détails du contenu de l'ordonnance, que le ministre et le rapporteur ont déjà suffisamment exposés. En somme, le dispositif étendrait à Saint-Martin certaines des dispositions pénales et procédurales qui s'appliquent en métropole, tout en les adaptant, complétant utilement le code de l'urbanisme local. Ces adaptations ne s'éloignent par ailleurs pas excessivement du droit national. Elles ne posent donc pas de difficultés.

Je tiens également à profiter de cette intervention sur l'urbanisme en outre-mer pour m'associer aux recommandations formulées lors de l'examen par la commission des lois du rapport sur ce texte. En effet, au regard des dégâts causés aux Petites Antilles par l'ouragan Irma en 2017, la commission a présenté trois recommandations visant à améliorer la résilience de l'aménagement et de l'urbanisme de l'île de Saint-Martin.

Nous recommandons d'abord l'adoption d'un plan de prévention des risques naturels prévisibles définitif, document essentiel dans une région inévitablement appelée à connaître, à l'avenir, d'autres tempêtes tropicales. À cet égard, les dégâts récemment causés par l'ouragan Dorian aux Bahamas constituent un rappel : nous devons être mieux préparés.

Nous encourageons également la mise en place d'un PLU mieux adapté et mis en cohérence avec le plan de prévention des risques naturels prévisibles.

Enfin, nous émettons le vœu que l'on puisse résoudre le différend territorial existant entre les deux moitiés, française et néerlandaise, de l'île, qui gêne inutilement l'action des autorités sur place.

Plus de deux ans après l'ouragan Irma, l'adoption de ce texte contribuera à réaffirmer l'engagement de toute la France aux côtés des collectivités ultramarines des Antilles. Et nous espérons que l'État se fera le relais d'un tel engagement.

Le groupe Les Républicains votera sans difficulté ce projet de loi. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains. – M. le rapporteur applaudit également.*)

**M. le président.** La parole est à M. Guillaume Arnell. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDSE. – M. le rapporteur applaudit également.*)

**M. Guillaume Arnell.** Aujourd'hui nous parlons de ma collectivité, Saint-Martin, qui souffre d'un déficit de connaissance de sa réalité socio-économique et de son statut, où se superposent à la fois des compétences d'une commune, d'un département et d'une région. À cette complexité s'ajoute l'exercice d'un certain nombre de compétences autrefois dévolues à l'État.

Aussi, mes chers collègues, ne soyez pas surpris que je m'écarte légèrement du contenu du projet de loi pour vous livrer plus largement des éléments de contexte qui éclaireront, je l'espère, votre vision du texte.

Il me paraît indispensable de commencer par quelques éléments historiques. Saint-Martin est devenue collectivité d'outre-mer au titre de l'article 74 de notre Constitution au mois de juillet 2007. Le transfert de compétences ayant été effectué progressivement, ce n'est qu'en 2012 que nous avons obtenu la compétence urbanisme.

Tout juste nommé au poste de vice-président de la collectivité chargé du pôle développement durable, qui est chargé des compétences en matière d'habitat, de construction et d'urbanisme, je me suis attaché, trois années durant, à travailler avec des juristes et des professionnels du secteur pour édicter notre propre code de l'urbanisme, qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2015.

Dans ses grandes lignes, celui-ci reprend les dispositions du code national, en les simplifiant parfois, mais surtout en les délestant de mesures non adaptées. Mais il comprend aussi des innovations et des procédures propres au territoire.

À Saint-Martin, de très nombreuses constructions ont été réalisées au cours des quatre ou cinq dernières décennies sans être en conformité avec la plupart des prescriptions nationales en matière d'urbanisme. Cette situation résultait parfois d'une méconnaissance des textes, mais elle était le plus souvent la conséquence de l'absence de conseil d'un architecte ou d'un manque de vigilance et de contrôle de la part des autorités compétentes, qu'il s'agisse de la direction départementale de l'équipement, en son temps, de la commune ou de l'actuelle collectivité ; étaient en cause, également, des services judiciaires sous-dimensionnés, préférant se consacrer à leurs autres prérogatives.

C'est d'ailleurs ce qui a conduit à de vives tensions lorsque, avec la présidente Mme Aline Hanson, nous avons essayé de mettre en place le plan local d'urbanisme. Malgré le respect strict des procédures et de multiples réunions pédagogiques dans les quartiers, nous n'avons pas su fédérer. Une certaine résistance de nos concitoyens persiste face aux règles en matière de construction, d'habitat, d'organisation et de schéma d'aménagement du territoire.

J'évoquerai, à titre d'illustration, la zone des cinquante pas géométriques, aux termes de laquelle, à partir de la ligne des plus hautes marées, une bande de littoral de 81,20 mètres de largeur est inaliénable et imprescriptible. Cette zone est en effet considérée comme une partie de l'espace maritime qui, sauf dérogation, ne peut être vendue ni aménagée. Mais c'est en théorie : à Saint-Martin, une grande partie du littoral a été urbanisée, et la régularisation des constructions peut s'avérer impossible.

Face à ce qui était vécu à l'époque comme une révolution culturelle, des contestataires se sont érigés contre la réforme, parfois de manière très véhémement, me conduisant, pour préserver la paix sociale, à suspendre l'enquête publique.

À l'heure où nous parlons, c'est toujours le plan d'occupation des sols de 2003 qui s'applique à Saint-Martin, avec ses insuffisances et ses incohérences.

Je souscris donc pleinement à la recommandation de notre collègue Jean-Pierre Sueur visant à doter la collectivité d'un PLU dans les plus brefs délais.

Le 6 septembre 2017, l'ouragan Irma nous a sévèrement rappelé qu'un territoire se construit et s'aménage en intégrant tous les risques et aléas climatiques et en respectant scrupuleusement les normes de construction en vigueur. C'est d'ailleurs l'objet des deux rapports qu'a bien voulu me confier la délégation sénatoriale aux outre-mer, dont le deuxième, relatif à la reconstruction et à l'organisation de la résilience des populations, sera publié dans les prochains jours.

Face à un tel constat, nous devons nous poser deux questions.

Premièrement, faut-il reconstruire à l'identique ou rebâtir autrement? À l'évidence, au regard des dégâts subis par le bâti, la réponse ne fait aucun doute : oui, il faut reconstruire différemment ! Pour reprendre en partie les propos tenus par le Président de la République lors de sa visite, il faut reconstruire vite, bien, mais mieux.

Deuxièmement – de mon point de vue, c'est la question la plus importante –, comment évaluer avec certitude et équité quels sont les espaces où il ne sera pas possible de reconstruire, parce que le risque y est trop élevé?

Deux ans après l'ouragan, l'État et la collectivité ont des vues divergentes sur le nouveau plan de prévention des risques naturels prévisibles. Pour ma part, j'aimerais croire que, depuis cette catastrophe, les habitants sont convaincus de la nécessité de disposer de règles d'urbanisme qui encadrent et protègent.

Il y a donc dans la situation actuelle une responsabilité collective qu'il convient de corriger. Cette ordonnance fait œuvre utile en offrant les outils essentiels au respect des règles de l'urbanisme, indispensables à la protection de la population.

Dans son contenu, elle complète simplement le code de l'urbanisme de Saint-Martin par un volet pénal calqué sur les dispositions du droit métropolitain.

Il est impératif de montrer à la population que, si les règles ne sont pas respectées, des sanctions pourront être prises, sans aucune forme de discrimination.

En revanche, au vu du contexte et des contraintes locales, il me semble indispensable de passer par une phase pédagogique en s'appuyant sur des professionnels, des urbanistes et des architectes notamment, mais également d'appliquer une politique cohérente, sans dissocier l'urbanisme, la construction, l'habitat et la protection de l'environnement.

Je forme le vœu que toutes les parties retrouvent de la lucidité et travaillent de concert et en bonne intelligence à la reconstruction d'un territoire innovant, prospère, attractif et préservant l'avenir des générations futures.

Comme le RDSE le fera, je vous invite, mes chers collègues, à voter ce projet de loi. *(Applaudissements sur les travées du groupe RDSE et sur des travées du groupe UC. – M. le rapporteur, Mme Éliane Assassi et M. Victorin Lurel applaudissent également.)*

**M. le président.** La parole est à M. Dominique Théophile.

**M. Dominique Théophile.** Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, nous sommes appelés à ratifier l'ordonnance relative aux dispositions pénales et de procédure pénale du code de l'urbanisme de Saint-Martin.

Voilà encore un sujet dont le degré de technicité tend à minorer le contenu politique.

Pourtant, nous le savons tous, cette ordonnance est éminemment politique. Elle met en effet en lumière l'habitat précaire et informel qui prospère illégalement sur la collectivité de Saint-Martin et contrevient, par de multiples infractions, à la réglementation de l'urbanisme et de la construction.

Les efforts entrepris par les services de l'État pour y remédier, avec le concours des autorités locales, semblent rester vains.

Or le temps presse. Les phénomènes météorologiques qui frappent à intervalles réguliers l'arc antillais nous exhortent à l'action, à plus forte raison lorsque l'intensité des ouragans est poussée à son suprême degré, comme ce fut le cas de l'ouragan Irma en 2017.

Bâtir, souvent avec des moyens de fortune, sur des zones côtières sujettes à des submersions, ou encore faire peu de cas des normes les plus élémentaires de sécurité, c'est nous exposer, dans des proportions déraisonnables, à des pertes humaines et à des préjudices matériels d'ampleur.

Pour combattre ces constructions illégales, cette ordonnance a utilement doté les services de contrôle ainsi que l'autorité judiciaire des instruments juridiques adaptés à la répression des infractions pénales aux règles du code de l'urbanisme de Saint-Martin.

Dès lors, il est d'une absolue nécessité qu'elle soit ratifiée, afin que ses dispositions acquièrent valeur législative et qu'elle puisse se soustraire à une éventuelle caducité qui, à défaut, interviendrait le 28 septembre 2020.

En termes juridiques, on ne déplore aucune difficulté, les dispositions de l'ordonnance prises sur le fondement de l'article 74-1 de la Constitution reprenant simplement celles prévues par le code de l'urbanisme national.

Quelques mots, ensuite, sur la nécessité de parvenir à adopter, d'ici à la fin de l'année, un plan de prévention des risques naturels prévisibles et de mener à son terme l'élaboration d'un plan local d'urbanisme mis en cohérence avec les prescriptions du PPRN.

La préfecture de Saint-Martin a pris la décision d'appliquer le PPRN par anticipation à partir du 6 août 2019, en écourtant la phase de concertation avec les élus territoriaux.

Mais, ne nous y trompons pas, cette application anticipée est une bonne chose : la pression cyclonique exige une réaction immédiate des services de l'État.

Il faut maintenant espérer que le processus d'élaboration du PPRN soit mené à son terme et qu'il soit appliqué avec la rigueur qu'exigent les circonstances locales.

Avant le 15 juillet 2007, Saint-Martin était une commune de la Guadeloupe. La solidarité territoriale est donc forte.

Ces différents éléments conduisent notre groupe à approuver sans réserve la ratification de cette ordonnance. *(Applaudissements sur des travées des groupes RDSE et UC. – M. le rapporteur applaudit également.)*

**M. le président.** La parole est à Mme Éliane Assassi.

**Mme Éliane Assassi.** Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, le présent texte vise à ratifier une ordonnance complétant le code de l'urbanisme de Saint-Martin par un volet pénal, afin que ses dispositions ne restent pas lettre morte.

Malgré notre opposition de fond à l'utilisation des ordonnances, nous sommes conscients d'être face à une question de sécurité publique qui inquiète nos concitoyennes et concitoyens de Saint-Martin.

Le présent projet de loi est un texte de bon sens. La collectivité de Saint-Martin est compétente en matière d'urbanisme depuis 2012 et dispose d'un code de l'urbanisme depuis 2015, mais l'État demeure compétent dans le domaine pénal et les dispositions nationales n'ont pas été transposées en droit local. C'est un frein majeur à l'application de la législation saint-martinoise.

Cette collectivité d'outre-mer est spécifique, car elle réunit les compétences d'une commune, d'un département, d'une région, et parfois même de l'État. Il nous paraît donc essentiel de mieux l'accompagner dans l'exercice de ses compétences en lui donnant les capacités de les exercer sur son territoire.

C'est d'autant plus vrai dans le domaine de l'urbanisme, après les ravages causés par Irma il y a maintenant deux ans. De cet ouragan de catégorie 5 ont résulté des dégâts considérables : 95 % du bâti a été endommagé et, malheureusement, 11 personnes sont décédées à Saint-Martin.

Ce n'est qu'à la suite de cette catastrophe que l'État semble avoir pris la mesure de certains problèmes touchant l'île : constructions illégales, infractions à l'environnement par l'empiètement sur des zones à risques, défauts d'autorisations, etc.

Les citoyennes et citoyens de Saint-Martin semblent pouvoir être satisfaits du présent texte, puisqu'il rend enfin possible la constatation des infractions : il assortit en effet les règles d'urbanisme de sanctions qui leur donnent une réelle portée et incitent à les respecter, comme c'est le cas dans le reste de la République.

Nous espérons que ces mesures aideront à reconstruire l'île d'une manière plus attentive à la législation urbanistique et environnementale, afin de prévenir d'éventuelles catastrophes climatiques futures, qu'il convient d'anticiper. Si 74 % des logements sinistrés ont été réhabilités, on constate aussi de nombreuses reconstructions illégales qui, comme telles, sont vulnérables, et donc potentiellement dangereuses pour les habitants.

Le groupe communiste républicain citoyen et écologiste votera donc pour l'adoption de ce texte.

Nous souhaitons cependant alerter, au-delà des mesures contenues dans le projet de loi, sur le point suivant : si la présente ordonnance fait consensus, un conflit existe entre l'État et le conseil territorial autour du plan de prévention des risques naturels prévisibles, qui a été rejeté par les élus saint-martinois en juillet dernier, mais appliqué de manière anticipée par l'État. Autour de ce désaccord se cristallise tout l'enjeu de l'urbanisme à Saint-Martin : comment redéfinir les zones à risques et les zones de bord de mer où toute construction sera interdite tout en tenant compte de l'histoire des Saint-Martinois ? De fait, l'activité économique, concentrée sur le littoral, est menacée, alors même que la population ne s'est pas encore relevée des traumatismes psychologiques causés par l'ouragan.

Nous défendons pour notre part l'écologie, la protection des environnements menacés et le respect des normes ; c'est nécessaire pour ne pas mettre davantage en danger les populations exposées.

Néanmoins, l'État doit accompagner financièrement et humainement Saint-Martin, afin de montrer que nous souhaitons une reconstruction du territoire conciliant de meilleures normes, une protection des sites naturels et le respect des femmes et des hommes qui y résident.

Les habitants de l'île sont encore marqués dans leur chair et dans leur esprit par le traumatisme d'Irma – je l'ai dit – et ils sont nombreux à demander que leur voix soit entendue, non seulement sur les questions économiques et patrimoniales, mais aussi sur les problématiques de la qualité de l'eau, de l'accès à l'eau potable et des aides financières indispensables pour réaliser les travaux de mise en conformité.

La discussion se focalise aujourd'hui sur le PPRN, mais les éléments que je viens d'évoquer seront également centraux dans la mise en œuvre d'un plan local d'urbanisme adapté.

En tout état de cause, l'ensemble de mon groupe votera en faveur de ce projet de loi. (*Applaudissements sur les travées des groupes CRCE, SOCR, RDSE, LaREM et UC.*)

**M. le président.** La parole est à M. Alain Marc.

**M. Alain Marc.** Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, depuis le 1<sup>er</sup> mars 2015, Saint-Martin dispose d'un code de l'urbanisme qui lui est propre, même s'il emprunte largement aux dispositions du code de l'urbanisme en vigueur en métropole.

Ce code de l'urbanisme définit les règles applicables à Saint-Martin en matière de plan local d'urbanisme, d'aménagement urbain ou de lotissement. Il subordonne la réalisation de certaines opérations à l'obtention d'un permis de construire, d'aménager ou de démolir, ou à des déclarations préalables. Il précise les règles applicables en cas de contentieux.

Néanmoins, ce code de l'urbanisme garde le silence sur les sanctions encourues en cas d'infraction aux règles qu'il édicte.

Si la collectivité de Saint-Martin définit ses propres règles en matière d'urbanisme, l'État reste compétent pour fixer les dispositions applicables sur l'île concernant le droit pénal et la procédure pénale.

L'ordonnance du 27 mars 2019 complète donc le code de l'urbanisme de Saint-Martin en fixant les sanctions applicables en cas d'infraction. Elle encadre également les modalités de constatation des infractions et d'interruption des travaux et prévoit des obligations de remise en état dans certaines circonstances.

Les dispositions de l'ordonnance reprennent celles prévues par le code de l'urbanisme national. Ce choix se justifie par la proximité entre le code de l'urbanisme national et celui de Saint-Martin, qui ne rend pas nécessaires des mesures d'adaptation, et par la nécessité de disposer de sanctions dissuasives dans un territoire qui rencontre des difficultés pour faire respecter la réglementation.

Le passage de l'ouragan Irma, en 2017, a en effet mis en lumière la fragilité de certaines constructions et la vulnérabilité de zones côtières face au risque de submersion.

Ouragan de catégorie 5, Irma fut le plus violent jamais enregistré dans la région, avec des vents soufflant à plus de 370 kilomètres-heure.

Le bilan humain s'est révélé lourd, tandis que, sur le plan matériel, 20 % des bâtiments, à Saint-Martin, ont été détruits ou sévèrement endommagés. Ce fut moins le cas à Saint-Barthélemy, où les règles d'urbanisme sont davantage respectées.

Il apparaît toutefois que l'on a recommencé à construire sans respecter les règles en vigueur. Cette situation n'est pas acceptable, d'autant que le phénomène cyclonique est appelé, hélas, à se répéter.

La ratification de l'ordonnance enverra un signal politique qui aura pour effet d'encourager les services de l'État et la collectivité à faire appliquer les règles d'urbanisme et de construction sur l'île.

Aussi, approuvant l'objectif de ce projet de loi visant à ratifier l'ordonnance du 27 mars 2019, les membres du groupe Les Indépendants le voteront à l'unanimité. (*Applau-*

*dissements sur les travées des groupes Les Indépendants et RDSE. – M. Yves Détraigne et Mme Jocelyne Guidez applaudissent également.)*

**M. le président.** La parole est à M. Victorin Lurel.

**M. Victorin Lurel.** Monsieur le président, madame la ministre, mes chers collègues, j'ai beaucoup de plaisir à me trouver à cette tribune pour parler de Saint-Martin, ayant été député de ce territoire et de Saint-Barthélemy pendant douze ans.

Nous voterons ce projet de loi. C'est un bon texte, d'autant que nous sommes éclairés par le très riche et très brillant rapport de notre collègue Jean-Pierre Sueur.

Il ne s'agit, au fond, que de compléter le code de l'urbanisme de Saint-Martin, dont la collectivité fixe elle-même les règles, en y ajoutant les sanctions applicables en cas d'infraction.

Rassurons donc ici les Saint-Martinois : leur collectivité ne sera pas dessaisie de ses compétences en matière d'urbanisme. Ce texte vise simplement à combler les lacunes du droit de l'urbanisme actuel en alignant les règles relatives aux infractions et aux sanctions sur ce qui se fait dans l'Hexagone. À aucun moment, donc, il ne s'agit d'instaurer un régime dérogoire, plus sévère que ce qui se fait ailleurs.

Je tiens par ailleurs à apporter mon soutien aux recommandations sages et clairvoyantes émises par la commission des lois.

Oui, le nouveau plan de prévention des risques naturels prévisibles doit être actualisé et mis en œuvre au plus vite, ne serait-ce que pour assurer la sécurité de nos compatriotes, trop souvent et trop intensément exposés à de nouveaux risques naturels majeurs d'ampleur inédite.

Je me permets néanmoins de vous alerter sur la méthode, madame la ministre : rapidité n'est pas toujours gage de qualité ! Il faut selon moi laisser le temps aux élus, qui sont consultés depuis le début de l'année, de bien étudier ce nouveau PPRN et ses conséquences à long terme sur le développement de l'île.

Ainsi, même si je mesure parfaitement l'urgence de la situation, appliquer par anticipation le PPRN dès le mois août, sans attendre la fin de l'enquête publique, a pu sembler assez arbitraire aux yeux de beaucoup.

On peut certes bousculer les procédures, mais il est peut-être plus sage de fixer un calendrier permettant de renforcer l'acceptabilité de la mesure. Entre nous, nous ne sommes plus à deux mois près, la période cyclonique étant pratiquement terminée.

Je suis d'accord, aussi, pour accélérer l'élaboration d'un plan local d'urbanisme cohérent avec le PPRN. Mais là encore, si le temps presse, gare à faire accepter paisiblement la réforme !

Historiquement, le rapport à la terre et à la propriété revêt sur nos territoires une dimension plus sensible, plus charnelle, pour ainsi dire, qu'en France hexagonale. Je ne me fais pas le défenseur de comportements illégaux, bien évidemment, mais lorsqu'une telle entreprise est engagée, veillons à expliquer sa légitimité aux élus et aux populations.

Évitons de faire de ce code de l'urbanisme un appareil simplement répressif. Saint-Martin, c'est une île de 53 kilomètres carrés. Si l'on fait l'économie d'une bande de 81,20 mètres de large depuis le littoral, on crée des

problèmes d'occupation des sols, d'installation et de cherté du foncier. Il faut donc, en la matière, beaucoup de sagesse et de prudence, et le Gouvernement doit rester à l'écoute.

Nous sommes d'accord, enfin, pour approfondir la coopération entre les deux parties de l'île. Je n'y insiste pas – notre rapporteur l'a dit : il faut préciser la frontière, mais aussi renforcer cette coopération dans d'autres domaines.

Ce texte s'inscrit dans un contexte particulier, post-Irma ; d'où l'urgence à l'adopter. À Saint-Martin, près de 20 % des bâtiments ont été totalement détruits et 95 % du bâti a été endommagé.

Outre l'intensité du cyclone, nous ne pouvons ignorer les particularités du territoire sur lequel il s'est abattu. D'aucuns s'accordent à affirmer que le non-respect de la réglementation urbaine a considérablement accru la vulnérabilité des constructions, notamment en zones côtières. Le contre-exemple de Saint-Barthélemy, où les constructions sont bien mieux bâties et où les dégâts ont été moins importants, en est la preuve.

Il faut donc, à Saint-Martin, reconstruire vite, mais reconstruire bien, et dans la concertation, en ce qui concerne tant la qualité des matériaux employés que le choix des zones de reconstruction. C'est sur ce dernier point que repose tout l'enjeu de ce texte.

Pour finir, je souhaite être éclairé par le Gouvernement sur la clôture du fonds d'urgence en faveur du logement (FUL), prévue à l'article 34 du projet de loi de finances que nous allons bientôt examiner.

Ce FUL a pour objet, *via* une dotation exceptionnelle de 6 millions d'euros à la collectivité de Saint-Martin, de subventionner les travaux de réparation sur des logements à vocation sociale. Toutefois, 3 millions d'euros resteront à payer en 2020, le rapport précisant que ce solde « sera versé fin 2020, dès lors qu'il aura été vérifié que les engagements pris auront été tenus ».

Quels sont les engagements exigés des trois bailleurs ? Pourquoi supprimer ce fonds dès le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et ne pas attendre 2021, lorsque les travaux seront terminés ? J'avoue ne pas comprendre cette précipitation ni la manière dont seront versés les 3 millions d'euros restants...

Dans l'attente de vos réponses, madame la ministre, je réitère néanmoins la position favorable de notre groupe quant à l'adoption de ce texte : nous le voterons comme un seul homme, ou une seule femme ! (*Applaudissements sur les travées du groupe SOCR et sur des travées des groupes RDSE, UC et Les Indépendants.*)

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre.

**Mme Annick Girardin, ministre.** En réponse aux propos des uns et des autres, je rappelle que le PPRN par anticipation a été décidé le 12 septembre 2017 par le Président de la République lui-même, lors de sa visite à Saint-Martin, avec l'accord de tous. Nous étions alors au lendemain de la catastrophe et chacun avait conscience qu'il fallait aller très vite pour la sécurité publique.

Le dispositif est ensuite entré en application, et certains font remarquer que les choses vont très vite. Mais il fallait agir par anticipation !

À la suite de la remise du rapport des trois commissaires enquêteurs, il faudra effectivement prendre le temps, de nouveau, de l'échange et de l'écoute. C'est du reste ce que je fais depuis la catastrophe Irma : j'ai demandé que les

commissaires enquêteurs aillent sur le terrain à la rencontre des populations, qu'ils soient accompagnés d'interprètes et que chacun puisse exprimer ses inquiétudes. Les commissaires vont d'ailleurs dans tous les quartiers, y compris à Quartier-d'Orléans, dont vous êtes originaire, monsieur le sénateur Arnell.

Je vous redis d'ailleurs combien il est important pour moi que vous puissiez rendre vos travaux. Nous le savons : vous êtes un homme sage et vous faites toujours des propositions constructives, que j'attends pour prendre des décisions.

Oui, monsieur le sénateur Lurel, je suis à l'écoute et le resterai. Il faut vite construire du définitif, sachant que – vous l'avez dit – la prochaine saison cyclonique commencera en juin 2020. Je dois donc aller suffisamment vite tout en prenant le temps d'écouter chacun, notamment les parlementaires et les élus de la collectivité, avec qui je suis en contact régulier.

Quant au PLU, il relève de la compétence de la collectivité territoriale, mais l'État sera aux côtés de cette dernière pour y travailler. Nous mettrons les moyens qu'il faut pour mettre en cohérence l'ensemble des outils.

S'agissant de la frontière, à chaque fois que je me suis rendue à Saint-Martin, j'ai rencontré les autorités de Sint Maarten, et Oyster-Pond est un point central dans nos échanges. Nous devons nous voir bientôt, mais la rencontre qui était programmée a été reportée au mois prochain. Nous allons, à cette occasion, avancer sur ce sujet, et j'effectue ce travail, là aussi, en concertation avec l'ensemble des élus.

L'application du droit à Saint-Martin est un lent processus d'acceptabilité, comme vous l'avez souligné, monsieur le sénateur Arnell.

Oui, nous devons tenir compte du poids de l'histoire dans les décisions que nous prenons, mais c'est aussi mon rôle de mettre les populations en sécurité.

Je vous informe également qu'un délégué interministériel aux risques majeurs outre-mer a été nommé. Il doit porter un projet de loi qui contiendra un certain nombre de propositions en la matière.

Concernant enfin la question du logement, oui, monsieur le sénateur Lurel, il avait été prévu de dédier 6 millions d'euros au fonds d'urgence en faveur du logement. La collectivité a signé un accord avec l'État, elle a conclu des conventions avec les trois opérateurs du territoire et 3 millions d'euros lui ont déjà été versés.

Nous nous acquitterons du solde dès que nous serons en mesure de le faire. Le travail de la collectivité se poursuit, en liaison avec l'État, et sans précipitation. Je prends ici l'engagement que les 3 millions d'euros supplémentaires seront versés, quitte à prolonger le délai, si nécessaire.

Nous avons vraiment la volonté, à Saint-Martin comme dans tous les territoires d'outre-mer, d'être à l'écoute de tous les élus.

**M. le président.** La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion du texte de la commission.

PROJET DE LOI RATIFIANT L'ORDONNANCE N° 2019-235 DU 27 MARS 2019 RELATIVE AUX DISPOSITIONS PÉNALES ET DE PROCÉDURE PÉNALE DU CODE DE L'URBANISME DE SAINT-MARTIN

### Article unique

L'ordonnance n° 2019-235 du 27 mars 2019 relative aux dispositions pénales et de procédure pénale du code de l'urbanisme de Saint-Martin, prise en application de l'article 74-1 de la Constitution, est ratifiée.

### Vote sur l'ensemble

**M. le président.** Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix l'article unique constituant l'ensemble du projet de loi.

*(Le projet de loi est adopté.) – (Applaudissements.)*

**M. le président.** Mes chers collègues, nous allons interrompre nos travaux pour quelques instants.

La séance est suspendue.

*(La séance, suspendue à seize heures cinquante-cinq, est reprise à dix-sept heures.)*

**M. le président.** La séance est reprise.

4

## PRESTATION DE COMPENSATION DU HANDICAP

### Adoption en procédure accélérée d'une proposition de loi dans le texte de la commission

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion, après engagement de la procédure accélérée, de la proposition de loi visant à améliorer l'accès à la prestation de compensation du handicap, présentée par M. Alain Milon et plusieurs de ses collègues (proposition n° 16, texte de la commission n° 92, rapport n° 91).

Dans la discussion générale, la parole est à M. Alain Milon, auteur de la proposition de loi.

**M. Alain Milon, auteur de la proposition de loi.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, le texte que le Sénat examine aujourd'hui appelle un retour sur nos travaux passés afin de mieux en saisir la portée et les implications.

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées est sans conteste une grande loi.

Elle est de ces textes qui refondent une politique publique et en redessinent les contours en mobilisant un changement de perspective longuement mûri. Il s'agissait en l'occurrence de partir des besoins de la personne handicapée pour lui donner les moyens d'une véritable autonomie, en s'appuyant sur la solidarité nationale pour compenser le handicap. La prestation de compensation du handicap (PCH) est née de cette ambition.

Le rapporteur de la commission des affaires sociales d'alors, notre collègue Paul Blanc, soulignait ainsi dans son rapport de première lecture : « Les espoirs que les personnes handi-

capées placent dans le présent projet de loi sont de ce fait à la hauteur de leur implication dans son élaboration. Elles attendent une compensation enfin intégrale des conséquences de leur handicap par la solidarité nationale, la liberté de leur choix de vie, la possibilité de participer enfin à l'ensemble de la vie sociale, la fin du « parcours du combattant » qui leur est imposé pour la reconnaissance de leurs droits et l'accès aux prestations. » Notre collègue ajoutait un peu plus loin : « Votre commission des affaires sociales est persuadée que ce projet de loi peut avoir vocation à refonder la politique du handicap pour les prochaines décennies. Elle ne voudrait pas que, comme sa « grande sœur » de 1975, il provoque autant de regrets qu'il avait suscité d'espoirs... »

D'emblée, la commission des affaires sociales de l'époque avait pressenti que la nouvelle prestation de compensation du handicap ne suffirait pas à apporter une réponse intégrale aux besoins des personnes. C'est pourquoi elle avait souhaité que les financements extralégaux apportés par divers organismes qui préexistaient à la PCH au sein des fonds départementaux de compensation du handicap et qui constituaient une autre forme d'exercice de la solidarité nationale puissent être maintenus.

Au cours de la navette, l'ambition donnée à ces fonds a été accrue, puisque la loi a prévu, à son article 64, que « les frais de compensation restant à la charge du bénéficiaire [...] ne peuvent, [...], excéder 10 % de ses ressources personnelles nettes d'impôts dans des conditions définies par décret ».

Cette disposition ne doit pas manquer de nous faire réfléchir en tant que législateur. Il s'agissait en effet d'affirmer dans la loi la maîtrise d'un reste à charge dont aucun des paramètres ne dépendait de l'État : ni le coût des équipements, négocié pour partie entre les fabricants et l'assurance maladie ; ni les ressources des bénéficiaires, dont il est raisonnable de penser qu'elles sont assez faibles ; ni les financements des fonds, qui dépendent de concours extralégaux.

Cette disposition est restée lettre morte, faute du décret d'application nécessaire. La carence de l'État a donné lieu au prononcé d'une astreinte par le Conseil d'État qui dure depuis 2016, et je suis très régulièrement interpellé sur ce sujet par des citoyens, des associations, mais aussi par des collègues – je pense en particulier à Michel Raison, dont je salue l'engagement constant sur ce sujet.

La proposition de loi que nous examinons aujourd'hui est le fruit des travaux de la commission des affaires sociales conduits dans le prolongement du rapport d'information de notre collègue Philippe Mouiller sur l'accompagnement du handicap dans une société inclusive. Nous sommes quatorze ans après les propos que je viens de citer. Les résultats ne sont pas minces, mais nous sommes, sur certains points, très en deçà des ambitions initiales. Et les espoirs sont toujours aussi grands ! Devant ce constat, le texte que nous examinons aujourd'hui propose, modestement, de résoudre un dilemme d'une façon forcément non satisfaisante, mais qui se veut pragmatique.

Le temps nécessaire à la concertation et à l'approfondissement des sujets a été pris. Il s'agit aujourd'hui de tenter de répondre à l'alternative suivante : fallait-il maintenir dans la loi un principe ambitieux que les gouvernements successifs ont été, pour le moment, incapables de mettre en œuvre ou faut-il tenter d'avancer de façon pragmatique, bien conscients que nous apportons une solution imparfaite et qui pourra être ressentie par certains comme une régression, y compris par rapport à un droit resté virtuel ?

Nous avons choisi d'avancer et de tenter une mise en œuvre du plafonnement du reste à charge des personnes handicapées dans la limite des financements disponibles. Ces financements devront être accrus, sauf à créer d'insupportables inégalités entre les personnes. C'est le pari que nous faisons, et je souhaite que le Gouvernement précise son engagement et ses intentions quant à la mise en œuvre de ce droit. Plus largement, une réforme de la PCH est annoncée, elle pourrait nous permettre de revenir sur tous ces sujets.

C'est une voie différente de celle empruntée par la proposition de loi du député Philippe Berta, récemment adoptée par l'Assemblée nationale, car nous ne souhaitons pas en passer par l'expérimentation. En quatorze ans, les gouvernements successifs auraient pu évaluer le reste à charge des personnes handicapées et identifier les moyens nécessaires à sa réduction. Nous pensons qu'il est temps d'avancer, et c'est, modestement, ce que ce texte propose.

Je laisserai à Philippe Mouiller le soin de détailler les autres dispositions de ce texte. Je voudrais le remercier devant vous pour son travail et son engagement au sein de notre commission et, plus largement, pour un meilleur accompagnement du handicap. (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains, UC et RDSE.*)

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur.

**M. Philippe Mouiller, rapporteur de la commission des affaires sociales.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, ce n'est pas sans émotion que je prends aujourd'hui la parole sur ce texte d'origine sénatoriale, inscrit par le Gouvernement sur son ordre du jour réservé. Je remercie tout particulièrement son auteur, Alain Milon, d'avoir permis que soit soumis à nos suffrages un texte dont je sais qu'il a fait l'objet d'une très large concertation entre le Gouvernement, le Parlement, les conseils départementaux et les associations représentatives des personnes en situation de handicap. Son objet – l'amélioration de l'accès à la prestation de compensation du handicap – s'inscrit dans le sillage de plusieurs travaux entrepris par la commission des affaires sociales du Sénat.

Créée par la loi fondatrice du 11 février 2005, la PCH est l'une des pierres angulaires des politiques du handicap. Bien que ce dispositif ait donné depuis bientôt quinze ans la preuve de sa pertinence, le groupe de travail que j'ai eu l'honneur de présider l'an dernier avait identifié les pistes d'amélioration qu'il convenait de tracer afin que cette prestation accompagne pleinement la société inclusive. C'est de ce travail qu'est issu le texte dont nous débattons aujourd'hui. Je tiens aussi à saluer l'initiative de notre collègue député Philippe Berta, qui a également œuvré en faveur de ce texte.

Une précision encore avant de vous en présenter le contenu : ce texte n'entend nullement empiéter sur les chantiers lancés par le Gouvernement depuis la conférence nationale du handicap, qu'il s'agisse de l'articulation de la PCH avec l'allocation d'éducation de l'enfant handicapé (AEEH), de l'accès aux aides techniques ou de l'activité des maisons départementales des personnes handicapées (MDPH). Le résultat de ces travaux, nous les attendons avec impatience, comme les personnes handicapées elles-mêmes et leurs familles.

Ce texte a, plus modestement, pour but d'apporter à la PCH les améliorations qu'elle peut recevoir immédiatement pour faciliter la vie de nos concitoyens.

L'article 1<sup>er</sup> supprime la barrière d'âge de 75 ans au-delà duquel le bénéfice de la PCH n'est plus ouvert pour une personne dont le handicap s'est déclaré avant l'âge de 60 ans. Cette mesure cohérente, de simple justice et par ailleurs faiblement coûteuse, met un terme à la discrimination dont souffrent ceux qui n'ont pas jugé utile de demander la PCH avant 75 ans et qui se retrouvent, passé cet âge, en difficulté en raison d'un changement survenu dans leur environnement.

**M. François Bonhomme.** Oui, ça arrive !

**M. Philippe Mouiller, rapporteur.** L'article 2 relatif aux fonds départementaux de compensation a pu susciter quelques débats. Je souhaite ici m'en expliquer.

Les fonds départementaux de compensation, dont la création remonte à la loi de 2005, rencontrent aujourd'hui un important problème de mise en œuvre. Ces structures, initialement pensées pour réunir l'ensemble des financeurs de la compensation du handicap, ont vu leur action entravée par l'inscription dans la loi d'un plafonnement du reste à charge des personnes à 10 % de leurs ressources nettes après impôt.

Le dispositif que nous proposons, tout en préservant la mention d'un reste à charge plafonné, prévoit explicitement que l'action des fonds départementaux de compensation ne pourra s'exercer que dans la limite de leurs financements disponibles. Cela nous a été reproché, et je peux le comprendre. C'est pourtant une clarification, car l'ambiguïté de la loi, presque quinze ans après sa promulgation, n'a pas permis à ce jour aux gouvernements successifs de prendre le décret d'application nécessaire. L'État a d'ailleurs été condamné par la justice administrative il y a trois ans et paie toujours une astreinte quotidienne pour ce motif.

Avec cet article, nous remédions au silence fâcheux d'un texte, dont l'ambition, saluée par tous à l'époque, n'a pas empêché certaines de ses dispositions de rester lettre morte. Autrement dit, à un droit généreux, mais virtuel, nous préférons un droit enfin effectif. Il nous appartiendra, certes, de veiller à son effectivité, en suivant de près l'élaboration du décret, qui dira dans quelles conditions les fonds départementaux, sur tout le territoire, agiront pour limiter le reste à charge des bénéficiaires de la PCH à 10 % de leurs ressources.

L'article 3 comporte plusieurs avancées sur les modalités concrètes de versement de la PCH. Il renforce en premier lieu les prérogatives de contrôle attribuées au président du conseil départemental, garant de l'effectivité du droit. Il dote par ailleurs les bénéficiaires de la prestation d'un ensemble de droits nouveaux, qui leur donneront une plus grande liberté d'usage.

Il s'agit d'abord de fixer une période de référence d'au moins six mois pour le contrôle du versement afin de tenir compte des effets de lissage ou de saisonnalité dans l'usage réel de la prestation. Il peut en effet arriver qu'une personne handicapée ait moins besoin d'aide humaine, quand elle part en vacances par exemple, et elle ne doit pas être pénalisée pour avoir moins consommé sa prestation pendant cette période.

Il s'agit ensuite, dans le même objectif, d'ouvrir la possibilité d'un versement ponctuel de la prestation pour les aides humaines.

Il s'agit enfin de la mise en place d'une durée d'attribution unique et renouvelable de la prestation, dont les cinq éléments donnent actuellement lieu à des demandes de

renouvellement distinctes et souvent fastidieuses. Cette mesure, attendue par les bénéficiaires, devrait leur permettre de simplifier leurs démarches.

Plus significatif encore, l'article 3 ouvre la voie à une prestation attribuée sans limitation de durée, lorsque le handicap n'est pas susceptible d'évoluer favorablement. Une telle mesure aligne la PCH sur les droits récemment reconnus par d'autres textes aux bénéficiaires de l'allocation aux adultes handicapés (AAH) ou de la reconnaissance de la qualité de travailleur handicapé. Il était en effet urgent que les personnes atteintes par un handicap irrémédiable se voient enfin reconnaître le bénéfice pérenne de la compensation qui leur est due, sans avoir à renouveler inutilement leurs demandes.

La commission des affaires sociales a par ailleurs utilement enrichi le texte, en prévoyant que toute réclamation formulée par un bénéficiaire en cas de lancement d'une procédure de récupération d'indu soit revêtue d'un caractère suspensif.

C'est en somme une prestation plus souple et plus protectrice, en un mot plus conforme à ce que doit être une société véritablement inclusive, que dessine l'article 3.

L'article 4 sert, quant à lui, un objectif bien plus large que son seul dispositif. Le virage inclusif que les pouvoirs publics souhaitent faire prendre à l'accompagnement des personnes handicapées a donné au problème de leurs transports, longtemps occulté, une importance à laquelle nous étions peu préparés. Songez, mes chers collègues, que la famille d'un enfant ou d'un adolescent en situation de handicap, pour peu qu'il soit suivi par plusieurs établissements ou services spécialisés, peut avoir à gérer jusqu'à trois ou quatre modalités de transport distinctes, sans compter ceux qu'elle doit elle-même organiser !

On se réjouit souvent, à raison, du mouvement amorcé de « désinstitutionnalisation » et de l'ouverture progressive de la cité aux personnes en situation de handicap, mais pour quel progrès, si l'abattement des murs ne fait que provoquer un allongement des routes ? L'article 4 propose de dessiner le cadre de cet important chantier à venir, dont la commission des affaires sociales persiste à croire qu'il est déterminant et que toute la mesure n'en a pas encore été prise.

Cette proposition de loi est une avancée pour le monde du handicap, mais le chantier concernant la PCH reste important, que ce soit pour la revalorisation financière, la prise en charge des aides techniques adaptées, la reconnaissance des aides nécessaires au handicap psychique ou l'harmonisation des procédures, et j'en passe... Madame la secrétaire d'État, nous sommes mobilisés pour faire avancer ses sujets dans le seul objectif d'améliorer la vie de nos concitoyens handicapés.

Mes chers collègues, c'est un texte porteur de nouveaux droits et protections, mais aussi de nouveaux espoirs, que je vous demande d'adopter. (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains, UC, RDSE, Les Indépendants et LaREM. – Mme Marie-Françoise Perol-Dumont applaudit également.*)

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État.

**Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées.** Monsieur le président, monsieur le président de la commission des affaires sociales, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, tout d'abord, comme l'a rappelé M. le président de la commission des affaires sociales, les grandes avancées de la loi de 2005 que nous devons au Président Jacques Chirac

sont à saluer, car cette loi est le socle de la pleine participation et de la citoyenneté des personnes en situation de handicap. Aussi, je suis heureuse d'être présente aujourd'hui pour l'examen de cette proposition de loi qui montre, une fois encore, que le handicap a cette grande capacité de rassembler, de nous rassembler.

Cette proposition de loi se nourrit notamment du rapport d'information *Repenser le financement du handicap pour accompagner la société inclusive*, présenté par M. Mouiller au nom de la commission des affaires sociales. Ce rapport, fruit de travaux importants, toutes familles politiques confondues, a ouvert la voie à de nouvelles améliorations pour la vie quotidienne des personnes en situation de handicap, et je m'en réjouis.

Cette amélioration de la vie quotidienne des personnes, c'est le seul objectif que je poursuis. Bâtir une société, où enfin les choix seront écoutés et rendus possibles, voilà le projet politique que je porte et que, plus globalement, le Gouvernement porte.

Notre débat prend place dans une période marquée par de nouvelles avancées. Je vais en citer quelques-unes.

L'engagement de la stratégie Agir pour les aidants, bâtie avec l'apport des associations et des parlementaires – je remercie tout particulièrement Mme la sénatrice Guidez qui a porté haut la question si légitime d'une meilleure reconnaissance des proches aidants – permettra une amélioration de la situation pour les aidants percevant le dédommagement dans le cadre de la PCH, qui sera désormais défiscalisé.

Je veux aussi citer l'amélioration du pouvoir d'achat de nos concitoyens en situation de handicap : depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2019, le montant de l'AAH a été porté à 900 euros par mois, soit 90 euros supplémentaires par rapport à son montant de 2017. Au total, nous mettons plus de 2 milliards d'euros au cours du quinquennat pour financer cette amélioration.

Cette mesure de revalorisation s'accompagne d'une simplification radicale des démarches des personnes avec l'octroi de droits à vie sur l'allocation aux adultes handicapés, lorsque le handicap n'est pas susceptible d'évoluer favorablement.

Enfin, le projet de loi de financement de la sécurité sociale pour 2020 porte aussi des mesures de simplification, notamment pour éviter des ruptures de droits au moment du passage à la retraite, mais aussi un engagement majeur pour changer d'échelle sur la prévention des départs non souhaités vers la Belgique, départs qui ne sont pas acceptables et qui conduisent assurance maladie et départements à dépenser chaque année près d'un demi-milliard d'euros pour les prises en charge en Wallonie.

Votre proposition de loi vient porter une nouvelle pierre à notre ambition pour l'émancipation des personnes en situation de handicap.

Rappelons l'importance de la prestation de compensation du handicap, levier essentiel pour l'autonomie des personnes dans tous les domaines de leur quotidien, qu'il s'agisse des actes essentiels de la vie, de l'acquisition d'aides techniques ou encore de l'accès à un logement adapté. Le nombre de personnes concernées atteint aujourd'hui 280 000. C'est une grande victoire, acquise en 2005 par les associations.

Aujourd'hui, près de quinze ans après sa fondation, il nous faut toujours travailler pour en renforcer l'efficacité, en liaison avec les départements, et en trouvant les voies

d'une réconciliation entre deux impératifs : d'une part, l'individualisation de l'analyse des besoins et des choix de vie ; d'autre part, la nécessité de répondre à une attente si légitime de traitement des demandes dans des délais maîtrisés et compatibles avec la situation des personnes.

C'est à ce titre que j'ai fait le choix – vous l'avez rappelé, monsieur le rapporteur – de consacrer, dans le cadre des travaux préparatoires à la conférence nationale du handicap, deux chantiers nationaux à ce sujet.

Le premier est relatif à l'amélioration de l'accès à la prestation de compensation du handicap. Je tiens à remercier tout particulièrement Mme Marie-Pierre Martin, première vice-présidente du conseil départemental de Maine-et-Loire, qui a présidé avec l'aide de la direction générale de la cohésion sociale le groupe de travail national sur la prestation de compensation du handicap, et les associations de personnes handicapées qui se sont engagées dans ce chantier et avec qui nous avons étroitement travaillé.

Le second porte spécifiquement sur la compensation du handicap des enfants, sujet dont je sais, madame la sénatrice Schillinger, qu'il vous tient particulièrement à cœur. Centrés sur l'enjeu de la clarification de l'articulation entre l'allocation d'éducation de l'enfant handicapé et la prestation de compensation du handicap attribuée aux enfants, les travaux confiés à Daniel Lenoir, inspecteur général des affaires sociales, dont je tiens à saluer la qualité, présentent plusieurs scénarios d'évolutions ; nous devons mesurer ensemble les impacts et les conditions de réussite de ces scénarios, tant les enjeux sous-jacents sont importants et nombreux. Cela nécessite du temps, mais il y a des simplifications essentielles pour les familles et les enfants qui doivent pouvoir se concrétiser plus rapidement – je pense notamment à la simplification du droit d'option entre AEEH et PCH et au critère d'éligibilité qui représente aujourd'hui une complexité incompréhensible pour les familles qu'il nous faut retravailler.

Je vais maintenant entrer un peu plus dans le détail de cette proposition de loi.

L'article 1<sup>er</sup> prévoit la suppression de la barrière d'âge à 75 ans. Aujourd'hui, cette limite d'âge pénalise injustement les personnes handicapées qui n'ont pas jugé utile de demander la PCH avant 75 ans, mais qui se trouvent, passé cet âge, en difficulté du fait d'un changement survenu dans leur environnement, par exemple le vieillissement ou le décès du conjoint qui apportait, dans les faits, une aide humaine. La proposition de loi reprend les travaux conduits sur ce point par le député Philippe Berta et adoptés par l'Assemblée nationale – je souhaite très sincèrement saluer ce travail. Je me réjouis dès lors du consensus trouvé sur cette évolution, qui devrait concerner environ 10 000 personnes.

L'article 2 prévoit une évolution du dispositif législatif relatif aux fonds de compensation du handicap, sujet d'ores et déjà abordé à l'occasion de la proposition de loi de Philippe Berta et sur lequel nous butons collectivement depuis de nombreuses années – cela a été rappelé.

Je veillerai dans le cadre des mesures réglementaires d'application à améliorer les conditions de mobilisation de ces fonds pour davantage de transparence et de compréhension par les familles – elles sont environ 15 000 à les solliciter. Ces sollicitations concernent, pour une large part – près de 50 % –, l'accès aux aides techniques. Sur ce point, je veux

apporter des solutions *ab initio* et baisser le coût de ces aides. Je pense par exemple aux fauteuils électriques : je suis régulièrement interpellée par des personnes qui me demandent si je trouve normal que leur fauteuil électrique coûte plus de 30 000 euros, soit le prix d'une voiture ! Il nous faut travailler sur ces coûts. C'est pourquoi je lancerai bientôt une mission nationale avec les associations sur ce sujet.

Venons-en au principe du droit à vie. Il a été institué pour différents droits et prestations : la reconnaissance de la qualité de travailleur handicapé, ou RQTH, l'allocation aux adultes handicapés, l'allocation d'éducation de l'enfant handicapé jusqu'à 20 ans et la carte mobilité inclusion invalidité. Je me suis engagée personnellement à suivre cette réforme, qui permettra d'alléger les démarches des personnes dont le handicap n'est pas susceptible d'évoluer favorablement et qui ne comprennent pas pourquoi elles doivent régulièrement justifier de ce handicap auprès des administrations.

Le fil rouge de mon action et de celle du Gouvernement est la simplification. L'article 3 de votre proposition de loi étend le droit à vie à la PCH en cas de handicap non susceptible d'évoluer favorablement et vise à aligner les durées d'attribution des éléments de la PCH sur une durée unique. Il permet de renforcer le principe du droit à vie, en l'étendant à la PCH. Continuons de simplifier les démarches des personnes handicapées et d'avoir en miroir des maisons départementales des personnes handicapées plus agiles et en mesure de mieux accompagner. Il y va de l'équité sur le territoire ; c'est un chantier que je suivrai très attentivement.

Lors de vos débats en commission, mesdames, messieurs les sénateurs, M. le rapporteur a rappelé que la question des transports des personnes en situation de handicap n'avancé pas assez vite, tant du point de vue des modalités d'organisation des mobilités que du point de vue du coût pour les familles et les personnes. Je vous rejoins entièrement. Oui, il faut que nous fassions bouger les choses ! Oui, il faut mettre à plat les différents modes de financement et de transport ! Et je crois qu'il faut innover dans les solutions à apporter afin d'améliorer la qualité. C'est l'objet de votre article 4, qui crée le lieu de débat sur cette question au travers d'un comité stratégique que vous avez souhaité élargir à la question de l'amélioration de la compensation pour les enfants handicapés.

Je reviens quelques instants sur la compensation pour les enfants. Vous le savez, une première étape de simplification a été franchie le 1<sup>er</sup> janvier 2019 pour les familles comme pour les équipes des MDPH avec l'attribution de l'AEEH de base jusqu'aux 20 ans de l'enfant, si son taux d'incapacité est au moins égal à 80 %, les durées de notification étant augmentées dans les autres cas.

Je vous ai dit que je considère que certaines avancées pouvaient être rapides sur l'option AEEH et PCH. En revanche, en ce qui concerne la cible à atteindre pour améliorer concrètement la compensation des besoins des enfants, il faut absolument poursuivre le travail à partir des propositions contenues dans le rapport de M. Lenoir. Je m'engage à organiser ces travaux, en liaison avec les sénateurs, dans une composition élargie, notamment pour les transports, à tous les niveaux de collectivités territoriales – les régions qui sont organisatrices des transports doivent en particulier être à nos côtés. Je ne suis pas convaincue que ce comité relève de la loi, mais je soutiens l'objectif de son lancement, et vous pourrez compter sur mon engagement.

Pour conclure, je reprendrai ce que disent souvent mes équipes : tous concernés, tous mobilisés ! (*Applaudissements sur les travées des groupes LaREM, RDSE, Les Indépendants et UC, ainsi que sur des travées du groupe Les Républicains.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Michelle Meunier.

**Mme Michelle Meunier.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, nous débattons aujourd'hui de la proposition de loi présentée par notre collègue Alain Milon, président de la commission des affaires sociales, et consacrée à l'amélioration de l'accès à la prestation de compensation du handicap.

Je souhaite partager avec vous quelques réflexions sur l'opportunité d'examiner cette proposition de loi. Certes, elle contient quelques pistes d'amélioration, mais le compte n'y est pas. Pour moi, cette proposition de loi est surtout l'occasion pour la majorité sénatoriale de couper l'herbe sous le pied du Gouvernement... En effet, la conférence nationale du handicap prévue depuis plusieurs mois ne cesse d'être reportée, madame la secrétaire d'État, et il est difficile de distinguer clairement les déclinaisons précises des chantiers ouverts pendant la mobilisation nationale pour le handicap.

S'agissant des ressources des personnes handicapées, la revalorisation de l'allocation aux adultes handicapés est mise en avant ces jours-ci. Votée l'an passé et entrée en vigueur au début du mois, cette revalorisation s'accompagne malheureusement – nous continuons de le dénoncer – d'une stabilité de son montant pour les personnes en couple. Étrange manière de concevoir l'autonomie des personnes quand leur situation conjugale diminue leurs ressources de subsistance !

Au-delà de ces éléments d'ambiance, venons-en au cœur du sujet : la prestation qui vise à neutraliser financièrement les dépenses engagées par les personnes handicapées pour compenser leur handicap au quotidien.

La PCH vise plus précisément à compenser les actes essentiels : se lever, s'habiller, assurer sa toilette. Convenons qu'il ne s'agit que de la portion la plus congrue de la vie quotidienne : certains besoins ne sont pas couverts, comme le recours à une aide-ménagère. Une militante du secteur associatif du handicap de mon département me résumait la situation ainsi : « Je suis propre, je suis lavée, mais je ne peux pas manger avec de la vaisselle propre ! » Âgée de plus de 60 ans, elle ne peut en effet pas prétendre à l'allocation de solidarité aux personnes âgées pour son ménage, puisque le montant de l'AAH la prive de l'APA.

Cet exemple n'est certainement pas isolé ; il illustre bien à quelles absurdités notre logique actuelle conduit. Des dispositifs dédiés aux personnes handicapées – allocation de ressources et compensation de la perte d'autonomie – côtoient ceux réservés aux personnes âgées en perte d'autonomie du fait de l'âge.

Les ressources financières affectées aux uns et aux autres sont globalement insuffisantes. Dans ce contexte, l'accumulation des conditions posées pour ouvrir droit à un soutien matériel – ici, les ressources, là, un degré de perte d'autonomie, voire une combinaison des deux, ailleurs, l'âge de la personne... – conduit à des situations inacceptables.

En matière de PCH, les associations le déplorent et mettent l'accent sur la dégradation de la situation. Elles constatent le durcissement des décisions : des besoins évalués à la baisse ou des restrictions décidées par les commissions des droits et de l'autonomie des personnes handicapées.

Dans la pratique, cela se traduit par des plans personnalisés de compensation qui proposent moins d'heures de prise en charge par des aides humaines. Au quotidien, ce sont des gestes plus expéditifs, une attention réduite, moins de discussion et de temps consacré aux personnes – cela peut aller jusqu'à l'impression d'un « abattage », où la dimension humaine du travail est négligée. Les personnes handicapées s'en plaignent, les professionnels également – gardons-le bien à l'esprit!

Face à cette situation, le secteur associatif du handicap est parfaitement fondé à s'interroger sur le lien entre la dégradation de la situation et la pression financière exercée par les payeurs, c'est-à-dire les conseils départementaux. Voilà la logique qui consiste à contenir les budgets des collectivités! Voulons-nous que les plus fragiles en paient les pots cassés? Certainement pas!

Au regard du fonctionnement actuel de la PCH et de son cadre financier contraint, force est de constater que cette proposition de loi n'entend qu'améliorer à la marge l'accès de quelques-uns à cette prestation. J'en veux pour preuve l'idée énoncée à l'article 1<sup>er</sup>, consistant à lever la barrière d'âge. Vous proposez que, désormais, la PCH puisse être demandée, si la personne a dépassé l'âge de 75 ans. En l'état actuel, aucune demande de PCH n'est recevable après cet âge.

Cela peut être entendu comme une avancée, mais attention à ne pas décevoir : s'il est une revendication unanime chez les personnes handicapées, c'est la levée de la barrière d'âge liée à la reconnaissance du handicap. Cette barrière se situe à 60 ans. Si une personne, jeune retraitée, est reconnue handicapée après cet âge, elle ne peut prétendre à la PCH.

Permettez-moi, monsieur le rapporteur, de citer quelques lignes de votre rapport d'information de 2018 sur le financement de l'accompagnement médico-social des personnes handicapées : « La barrière d'âge de 60 ans trace une limite arbitraire entre l'accompagnement du handicap et l'accompagnement de la dépendance liée au grand âge. L'augmentation de l'espérance de vie des personnes handicapées pose le problème nouveau de leur vieillissement qui s'accorde mal au droit commun de la perte d'autonomie ».

C'est bien cette barrière qu'il faut lever en priorité, en imaginant des dispositifs ambitieux, où la situation réelle vécue par la personne est évaluée. Dans la société que le Gouvernement dessine, souvent avec l'appui de la majorité sénatoriale, nos concitoyennes et concitoyens sont invités à travailler plus longtemps – il faut repousser l'âge de départ à la retraite, favoriser le cumul emploi-retraite, allonger toujours plus les périodes d'activité... – pour celles et ceux qui sont en pleine forme.

Dans cette société pourtant, à 60 ans, on persiste à évaluer la perte d'autonomie liée au handicap survenu juste après 60 ans comme une dépendance liée à l'âge. Nous estimons que, philosophiquement, ce n'est pas acceptable. C'est une manière d'exclure ces personnes handicapées qui peuvent, à juste titre, estimer appartenir à la catégorie active.

L'article 2 aborde la participation personnelle du bénéficiaire à son plan de compensation. La limite actuelle est à hauteur de 10 % maximum des ressources propres de la personne. Le texte la maintient, tout en tenant compte des capacités des finances départementales à assurer le versement des fonds, ce qui suscite méfiance et réserves chez les personnes handicapées, compte tenu du contexte financier,

évoqué plus tôt, et des contraintes budgétaires pesant sur les conseils départementaux. N'avez-vous pas trouvé là une façon de contenir les dépenses de PCH des départements? Vous avez essayé de nous rassurer sur ce point en commission, et nous allons en débattre, mais gardons en tête la demande formulée par les représentants des associations de personnes handicapées : aucun reste à charge!

Les premiers concernés expliquent que la compensation du handicap ne saurait être financée, même à la marge, sur leurs autres ressources. Dans ce cas, c'est la pertinence même du dispositif PCH qui est amoindrie.

Pour conclure, j'évoquerai brièvement le comité stratégique que vous préconisez, monsieur le président de la commission, pour élaborer et proposer des évolutions des modes de transport des personnes handicapées en assurant une gestion logistique et financière intégrée.

J'en conviens, nous avons besoin de réflexion sur le sujet : ces mobilités doivent être perçues comme une chaîne de déplacements indispensables dans le quotidien des personnes handicapées. Se déplacer librement, outre le fait qu'il s'agisse d'une liberté fondamentale, permet en effet de maintenir le lien avec les proches, les amis, la famille, les collègues, de participer à des activités de loisirs, d'accéder aux pratiques et manifestations culturelles. C'est aussi une condition indispensable pour mener à bien une scolarité et de pouvoir surveiller sa santé. Bref, c'est le moyen de vivre comme tout le monde, en quelque sorte.

En l'état actuel, l'organisation et la prise en charge des transports sont souvent différenciées d'une activité à une autre. En effet, la sécurité sociale, les aides sociales locales ou les revenus de la personne financent, selon les cas, tel ou tel déplacement. Cette situation induit une gestion financière et administrative complexe, délicate, qui constitue certainement un obstacle à la pleine jouissance de la liberté de déplacement. Cela doit nous interpeller.

Avec une prise en charge intégrée, les personnes handicapées s'évitent de lourdes démarches et les avances de frais qui peuvent empêcher certaines d'entre elles de se déplacer, faute de moyens.

L'absence de lisibilité dans le système des modes de transport des personnes handicapées, tel qu'il est organisé aujourd'hui, peut les décourager et les rendre encore plus vulnérables. Ce n'est pas la société que nous voulons bâtir. Il est donc urgent d'ouvrir ce chantier, comme d'autres, avant nous, ont ouvert celui de l'accessibilité des lieux publics. Relevons ce défi!

Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, malgré toutes les réserves que j'ai soulevées, le groupe socialiste et républicain votera cette proposition de loi.

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Pierre Corbisez. (*Applaudissements sur les travées du groupe RDSE, ainsi que sur des travées du groupe UC.*)

**M. Jean-Pierre Corbisez.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, reconnu moi-même handicapé et en tant qu'ancien président de la MDPH du Pas-de-Calais, vous comprendrez ma sensibilité à la question du handicap et mon attachement à toute initiative permettant d'améliorer le quotidien des personnes en situation de handicap. Je suis d'ailleurs intervenu à plusieurs reprises auprès de vous, madame la secrétaire d'État, et j'ai défendu

plusieurs amendements en ce sens, en particulier dans le cadre des débats relatifs à la loi ÉLAN, pour améliorer l'adaptation du logement des personnes handicapées.

Aussi, au nom du groupe du RDSE, je salue l'initiative de notre collègue Alain Milon, dont le texte vise à améliorer la prestation de compensation du handicap. Je me félicite également de l'adoption unanime de ce texte par la commission des affaires sociales.

Pour bien comprendre les enjeux de ce texte, il me semble nécessaire de revenir quelques instants sur les reproches qui ont pu être faits à cette prestation depuis sa mise en place par la loi de février 2005, dont elle constituait une des mesures phares.

Tout d'abord, et alors qu'elle a pour objet de répondre aux difficultés quotidiennes spécifiques engendrées par une situation de handicap, elle ne couvre pas les besoins réels des personnes. J'en veux pour seul exemple l'impossibilité de mobiliser la PCH pour les interventions au titre de l'aide-ménagère.

Ensuite, la PCH laisse encore de lourds restes à charge aux bénéficiaires, notamment sur les aides techniques ou sur l'aménagement du logement.

En outre, elle ne répond pas, ou insuffisamment, aux besoins spécifiques des enfants en situation de handicap ou des personnes souffrant d'un handicap psychique.

Enfin, et je m'arrêterai là, les personnes dont le handicap survient après 59 ans ne peuvent y prétendre.

Plusieurs de ces difficultés avaient d'ailleurs été pointées dans un rapport de l'IGAS, remis en 2016, dont les préconisations n'ont malheureusement pas été traduites dans notre droit.

Nous partageons l'objectif et la philosophie de l'article 1<sup>er</sup>, qui supprime la limite d'âge des 75 ans au-delà de laquelle il ne serait plus possible de former une demande de PCH pour un handicap survenu avant 60 ans. Elle n'avait aucun sens ni aucune justification. Je pense néanmoins que nous devons aller plus loin en supprimant la barrière des 60 ans. Aujourd'hui, en effet, un handicap survenu après 60 ans sera traité au titre du vieillissement, donc avec une prise en charge moins favorable.

Il nous faut ainsi relancer la réflexion engagée sur la création d'un dispositif unique, à savoir celui d'une prestation universelle autonomie permettant de compenser toute forme de perte d'autonomie, qu'elle soit liée à l'âge ou au handicap.

Cette évolution, qui a fait l'objet d'engagements pris par plusieurs Présidents de la République, était d'ailleurs déjà présente dans la loi de 2005, qui allait même plus loin en prévoyant la suppression, dans les cinq ans, de toute référence à l'âge. Près de quinze ans plus tard, nous en sommes toujours au même point ! Pourtant, l'OMS n'opère plus cette distinction depuis 2001. Cette évolution, outre le fait qu'elle adresserait un message extrêmement fort à nos concitoyens les plus fragiles, permettrait un triple progrès : réaffirmer la solidarité nationale à l'égard des personnes souffrant d'une perte d'autonomie ; mettre fin à cette incompréhensible discrimination par l'âge ; enfin, opérer une simplification de la gouvernance des différents dispositifs mobilisés.

L'article 2 aborde, quant à lui, la sensible question du reste à charge, fréquemment décrié par les familles et les associations. Nous nous félicitons que notre commission des affaires sociales soit allée plus loin que la proposition de notre collègue député Philippe Berta. Cet article apporte enfin la clarification que l'État n'a jamais souhaité opérer, jusqu'à en être condamné par le Conseil d'État. Il répond ainsi à une double attente : celle des personnes en situation de handicap et de leurs familles de ne pas limiter les interventions des fonds départementaux de compensation aux seuls bénéficiaires de la PCH ; celle des départements de ne pas voir leurs budgets croître de manière exponentielle en n'inscrivant pas les interventions des fonds dans la limite des crédits qui leur sont affectés.

Là encore, le sujet mériterait d'être approfondi. N'est-on pas en droit de s'interroger sur l'existence même d'un reste à charge pour des personnes confrontées au quotidien aux limites et contraintes que leur impose leur handicap ? La question doit en tout cas se poser à nous au regard des coûts énormes que peuvent représenter certains appareillages, parfois vendus moitié prix à l'étranger.

L'amélioration de la PCH, mes chers collègues, ne pourra se faire à budget constant, d'autant que la situation, à certains égards, se dégrade : diminution du nombre de logements accessibles dans la loi ÉLAN ; mise en cause du complément de ressources ou encore désindexation de l'AAH par rapport à l'inflation. Certaines associations déplorent également un resserrement de l'évaluation des besoins, ainsi que des décisions des CDAPH de plus en plus restrictives. On le sait, les départements sont confrontés à de réelles difficultés financières, et le rapport de l'IGAS, que je citais en référence, pointait déjà la tension des moyens dédiés aux MDPH.

Les départements doivent avoir les moyens d'un accompagnement sans faille de nos concitoyens les plus fragiles, et l'État doit impulser cette dynamique en la traduisant dans la future loi de finances.

J'en viens à l'article 3, qui nous semble frappé au coin du bon sens. En effet, il tend à limiter les procédures administratives imposées aux personnes souffrant d'un handicap par l'harmonisation des durées d'attribution des différents éléments de la prestation.

Nous saluons également le progrès considérable que constitue l'instauration d'un droit à vie à la PCH pour les handicaps qui ne sont pas susceptibles de connaître une évolution positive.

Satisfaisante, aussi, est l'évolution concernant une nouvelle approche de l'effectivité de l'aide, afin, espérons-le, de mettre fin aux effets pervers de la récupération des indus, qui pouvait conduire certains bénéficiaires à renoncer par anticipation à une partie de leurs prestations.

Enfin, l'article 4 crée un comité stratégique, placé auprès de vous, madame la secrétaire d'État. Si la concertation apparaît toujours comme une bonne chose, il est nécessaire qu'elle soit effective et productrice d'effets. Nous serons donc vigilants quant à la gouvernance de ce comité, sa composition, ses attributions et ses modalités de fonctionnement.

À cet égard, nous formons le vœu que le décret prévu dans le texte suive rapidement l'adoption de la loi, afin de ne pas revivre l'expérience douloureuse du reste à charge. Les enjeux sont en effet énormes en ce qui concerne les deux champs ciblés par l'article 4, à savoir la question du handicap chez l'enfant et celle du transport. Les dysfonctionnements

constatés sont nombreux et épuisent les familles. Ce comité devra faire en sorte d'apporter des réponses concrètes, optimales et basées sur les réalités du terrain.

Je l'ai exprimé à plusieurs reprises par le passé, et je le redis aujourd'hui : les familles et les personnes en situation de handicap attendent depuis 2005 que notre société évolue ! Il est temps que les engagements pris se traduisent enfin dans leur vie quotidienne !

Pour toutes ces raisons, et avec beaucoup d'espoir, notre groupe votera favorablement la proposition de loi de notre collègue Alain Milon. (*Applaudissements sur les travées des groupes RDSE et UC.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Patricia Schillinger. (*M. Martin Lévrier applaudit.*)

**Mme Patricia Schillinger.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, la proposition de loi déposée par le président Alain Milon, et adoptée par notre commission, a recueilli un large soutien, dont celui du groupe La République En Marche, car elle apporte dans l'immédiat des solutions concrètes à certaines difficultés rencontrées par les personnes handicapées pour accéder à la prestation de compensation du handicap, ou PCH. Elle fait suite au rapport d'information du groupe de travail mené par notre excellent collègue Philippe Mouiller sur le financement de l'accompagnement médico-social des personnes handicapées. J'en profite pour le remercier du travail accompli en qualité de rapporteur de la présente proposition de loi.

Le dispositif, créé en 2005, a connu une montée en puissance régulière pour bénéficier aujourd'hui à plus de 280 000 personnes. Alors qu'il se voulait souple et universel, comme l'a rappelé notre rapporteur, il est en pratique vu par les intéressés comme inutilement complexe et, à bien des égards, injustement rigide.

Ce constat n'est pas propre à la PCH ; il vise l'ensemble des démarches administratives liées à une situation de handicap. J'en veux pour preuve les conclusions de l'enquête de la direction interministérielle de la transformation publique sur la complexité administrative, telle qu'elle est perçue par les usagers, en 2018. Le dispositif de démarches liées à la situation de handicap pour soi-même ou pour un proche cristallise à ce point les difficultés qu'il est classé deuxième politique publique la plus complexe par les usagers.

Les dispositions de cette proposition de loi s'attachent donc à simplifier et à rendre plus effectifs plusieurs éléments du dispositif de la PCH, ce qui va dans le bon sens.

Il y a tout d'abord la suppression de la barrière d'âge de 75 ans pour les personnes qui étaient éligibles à la PCH avant 60 ans, prévue à l'article 1<sup>er</sup>. Cette mesure équitable, déjà adoptée à l'Assemblée nationale sur l'initiative de notre collègue Philippe Berta, prendra en compte la réalité de l'allongement de l'espérance de vie et les changements de circonstances dans la vie des personnes handicapées.

Ensuite, pour les fonds départementaux de compensation, le texte permet de mettre fin à une situation insatisfaisante. Il précise que le reste à charge des bénéficiaires ne pourra excéder 10 % de leurs ressources personnelles « dans la limite des financements des fonds ». Les obstacles au décret d'application, attendu, je le rappelle, depuis 2005, seront enfin levés.

Par ailleurs, l'article 3 apporte plusieurs améliorations pour les usagers relatives à l'attribution de la PCH et aux contrôles assurés par le président du conseil départemental. Ainsi, les durées d'attribution des différents éléments de la PCH seront désormais unifiées, alors qu'elles oscillent aujourd'hui entre trois ans, cinq ans et dix ans. Un décret viendra vraisemblablement fixer cette durée à dix années, pour le plus grand bénéfice des personnes handicapées, qui pourront toujours, entre deux renouvellements, demander un réexamen de leur situation.

Autre simplification attendue : la disparition des formalités inutiles de renouvellement de la PCH quand le handicap n'est pas susceptible d'évoluer favorablement. L'article 3 prévoit que la décision d'attribution de la PCH sera dans ce cas prise sans limitation de durée.

Cet article apporte en outre des précisions favorables aux usagers s'agissant du contrôle exercé par les présidents de conseil départemental : désormais, la période de référence pour ces contrôles ne pourra être inférieure à six mois, et le contrôle s'exercera sur les sommes effectivement versées et non sur la base du plan d'aide. Je remercie la commission d'avoir adopté l'amendement proposé par notre groupe afin de rendre suspensive la réclamation de l'utilisateur contre la décision de récupération de l'indu. Cette règle nous semble juste et nécessaire pour mieux protéger les bénéficiaires.

Le dernier article de la proposition de loi crée un comité stratégique auprès du ministre chargé des personnes handicapées pour préparer les réformes et adaptations à venir en matière de transport des personnes handicapées, ainsi qu'en faveur des enfants handicapés. Ce second point a été ajouté en commission sur proposition de notre groupe. Il est en effet essentiel que le comité stratégique soit compétent pour proposer des adaptations du droit à compensation du handicap des enfants, car la complexité actuelle ne peut perdurer.

Aujourd'hui, les parents d'un enfant handicapé ont la possibilité d'opter, soit pour l'allocation de base de l'AEEH, avec éventuellement un complément, soit pour l'allocation de base de l'AEEH et la PCH, soit encore, troisième possibilité, pour l'allocation de base de l'AEEH, avec un complément et un troisième élément de la PCH. Madame la secrétaire d'État, vous l'avez dit vous-même, ce droit d'option est beaucoup trop complexe, trop technique et trop peu orienté vers l'utilisateur. Sa mise en œuvre entraîne un temps d'évaluation et de traitement considérable pour les agents de la MDPH, pour un droit bien peu effectif, puisque, *in fine*, la PCH n'est choisie que par peu de parents. Il est temps de réfléchir à une refondation de la PCH Enfant.

Plus largement, il nous semble indispensable d'interroger les modes de fonctionnement des services publics engagés dans la politique publique du handicap. Il leur faut répondre aux attentes en se basant sur les besoins des personnes et non sur des structures administratives ou des dispositifs. Les chantiers engagés dans le cadre de la conférence nationale du handicap mobilisent l'ensemble des parties prenantes autour de ces objectifs. Nous suivrons attentivement leur aboutissement et les engagements qui en résulteront.

La proposition de loi amorçant une évolution, notre groupe la votera. Madame la secrétaire d'État, nous connaissons votre attachement à ce sujet, et nous vous remercions

très sincèrement de votre implication tenace. (*Applaudissements sur les travées des groupes LaREM, RDSE, Les Indépendants et UC.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Cathy Apurcau-Poly.

**Mme Cathy Apurcau-Poly.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, chers collègues, les personnes en situation de handicap, ainsi que leurs familles, attendent depuis trop longtemps une amélioration des conditions d'octroi de la prestation de compensation du handicap. Elles réclament toujours des actes forts du Gouvernement. Le Premier ministre ne s'est-il pas engagé, lors de son discours de politique générale, le 4 juillet 2017, à faire de l'action en faveur des personnes en situation de handicap l'une des priorités de ce quinquennat? Celui-ci doit donc apporter des réponses rapidement.

Destinée à compenser la perte d'autonomie dans la vie quotidienne et à prendre en charge les besoins des personnes en situation de handicap, la prestation de compensation du handicap souffre en effet de nombreuses insuffisances.

La PCH n'est pas revalorisée depuis 2006, alors que les montants et tarifs des prestations de service, des produits, du matériel ont explosé.

Le dispositif actuel ne tient pas compte de toutes les conséquences du handicap, l'aide à l'activité ménagère, pourtant essentielle, n'étant toujours pas prise en compte.

Les délais d'instruction des demandes et des décisions relatives à l'attribution de la PCH sont beaucoup trop longs. Ils peuvent varier d'un département à l'autre de trois à douze mois. Ainsi, nombreuses sont les personnes handicapées qui renoncent à leur droit ou bien qui se retrouvent en grande précarité financière, endettées parfois, car elles doivent avancer des sommes importantes en attendant une décision, laquelle peut être finalement défavorable. Les agents des MDPH chargés d'instruire les dossiers dénoncent d'ailleurs depuis des années un manque de moyens humains pour l'accomplissement de leurs missions.

La proposition de loi discutée aujourd'hui apporte quelques réponses aux nombreuses demandes des personnes handicapées, mais, à notre sens, elle ne va pas assez loin.

Il y a d'abord, à l'article 1<sup>er</sup>, la suppression de la limite d'âge de 75 ans, âge avant lequel les personnes en situation de handicap doivent inscrire leur demande de prestation. Cette disposition est à saluer. Néanmoins, la proposition de loi ne revient pas sur une demande légitime des personnes handicapées : suppression de la limite d'âge de 60 ans avant laquelle la personne handicapée doit présenter un handicap pour pouvoir bénéficier de la prestation.

La loi du 11 février 2005 ayant créé la PCH dispose en son article 13 que le critère de l'âge comme condition d'attribution de la prestation doit être supprimé au plus tard en 2010. Voilà donc bientôt dix ans que ce critère discriminatoire perdure. Combien de temps va-t-il falloir attendre encore?

Ensuite, la proposition de loi met fin, à juste titre, à une contradiction concernant le double plafonnement du financement du reste à charge des personnes en situation de handicap par le Fonds départemental de compensation du handicap. Cependant, le texte proposé instaure une autre limite, à savoir celle des financements du Fonds départemental de compensation.

À notre sens, les financements de ce fonds doivent être assurés et, surtout, permettre une prise en charge complète des restes à charge. Il ne devrait pas être question d'une limitation. Mieux, nous pensons que ce fonds ne devrait même pas exister, car la PCH est justement censée couvrir la totalité des besoins des personnes en situation de handicap. Cela nous montre que cette prestation doit être urgemment revalorisée, et que le véritable sujet est bien là.

Par ailleurs, le texte prévoit une amélioration de la procédure d'attribution de la PCH, avec l'instauration d'une automaticité du droit à prestation lorsque le handicap n'est pas de nature à évoluer favorablement. Cette disposition va dans le bon sens.

Il nous est également proposé de mettre en place des contrôles d'effectivité sous l'autorité des présidents de conseil départemental. Même si l'intention est louable, nous pensons qu'il faudrait supprimer ce contrôle, car il fait peser sur les personnes en situation de handicap des contraintes trop lourdes. Il est de nature à stigmatiser les personnes handicapées, lesquelles sont déjà confrontées à de nombreux obstacles et difficultés. Faut-il rappeler que la moitié des personnes en situation de handicap ont des ressources inférieures à 1 540 euros par mois? Tel est le constat de l'IGAS dans son rapport de 2016. Alors, n'ajoutons pas davantage de difficultés dans la vie de personnes qui ont déjà du mal à accéder à l'emploi.

Enfin, concernant la dernière disposition de la proposition de loi, nous louons cette volonté de progresser sur la problématique des besoins spécifiques des enfants et des modes de transport des personnes handicapées. Néanmoins, la réalité à laquelle font face les personnes en situation de handicap est connue : elles demandent une meilleure prise en charge des besoins des enfants, notamment en matière de sièges modulables et évolutifs, et une augmentation du montant de l'aide allouée à la mobilité.

La discussion sur cette proposition de loi est l'occasion pour nous de réaffirmer notre attachement à l'égalité des droits et à la solidarité nationale, qui consistent aussi à permettre à nos concitoyennes et concitoyens en situation de handicap de vivre dignement.

Voilà un an, la majorité sénatoriale a refusé de voter notre proposition de loi qui supprimait la prise en compte des revenus du conjoint dans la base de calcul de l'allocation aux adultes handicapés, au prétexte qu'elle souhaitait une refonte globale du système de compensation de handicap. Nous ne sommes pas rancuniers, et nous voterons en faveur de ce texte, seule l'amélioration, même partielle, des conditions de vie des personnes en situation de handicap nous importe. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRCE, ainsi que sur des travées des groupes SOCR, RDSE, Les Indépendants et UC. – Mme Patricia Schillinger applaudit également.*)

**M. le président.** La parole est à M. Franck Menonville. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Indépendants, ainsi que sur des travées du groupe UC.*)

**M. Franck Menonville.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, je souhaite, en propos liminaires, saluer l'excellent travail réalisé par le sénateur Philippe Mouiller, en sa qualité de rapporteur, et par le président Alain Milon, auteur de cette proposition de loi. Le texte que nous examinons aujourd'hui vise à favoriser l'accès à la prestation de compensation du handicap. Il s'agit d'une prestation personnalisée créée par la loi du

11 février 2005 en remplacement de l'allocation compensatrice pour tierce personne, sous l'impulsion du Président Jacques Chirac.

Cette prestation modulable est ouverte sans condition de ressources. Elle a la double particularité de ne pas être plafonnée et de couvrir un large champ de besoins ne se réduisant pas aux seules aides à domicile. Elle couvre aussi bien le financement de l'aménagement du logement, du véhicule que les besoins en matière d'aide animalière ou d'assistance humaine et technique.

Ce dispositif témoigne de la volonté des pouvoirs publics de redéfinir les politiques de soutien au handicap.

L'accessibilité est le premier pilier de cette politique. Basée sur l'intégration des personnes handicapées, elle permet d'améliorer l'accès à l'éducation, à la santé, à l'emploi et à la liberté de mouvement.

La solidarité nationale représente le deuxième pilier, à travers le versement de la prestation de compensation du handicap, mais le dispositif initial, bien qu'ambitieux, reste perfectible. Nous savons que les barrières d'âge représentent le premier obstacle d'accès à cette prestation. En effet, la PCH n'est accessible ni aux personnes de plus de 75 ans ni aux personnes âgées de 60 à 75 ans dont le handicap se serait déclaré après 60 ans.

Le vieillissement de la population nous invite à supprimer ce seuil, qui apparaît désormais inopportun. C'est d'ailleurs l'objet de l'article 1<sup>er</sup> de la proposition de loi, qui apporte donc une réponse concrète à cette difficulté.

L'article 2 va également dans le bon sens. En effet, il propose de diminuer les montants restant à la charge des personnes handicapées, grâce au concours des fonds départementaux.

L'article 3, quant à lui, harmonise les durées d'attribution des aides à dix ans afin de limiter les démarches administratives indispensables à leur renouvellement. Cet article prévoit aussi d'octroyer un droit à vie à la prestation de compensation du handicap lorsque le handicap ne présente pas de possibilité d'évolution favorable.

Enfin, l'article 4 crée un comité stratégique chargé de mener une réflexion globale et prospective sur les modes de transport des personnes handicapées.

Madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, le groupe Les Indépendants apporte tout son soutien à cette initiative.

L'objectif premier de la prestation de compensation du handicap est de garantir à chaque citoyen une égalité devant la loi, notamment en matière d'accès aux droits fondamentaux. Néanmoins, de nombreuses actions restent encore à mener. Pour preuve, dix ans après l'entrée en vigueur de l'obligation d'accessibilité des établissements recevant du public, 300 000 structures restent encore inaccessibles. Nous savons également que près de 10 000 personnes cumulant plusieurs handicaps restent sans solution d'accompagnement.

Enfin, j'appelle votre attention sur le manque de places dans les établissements français accueillant les personnes autistes, ce qui oblige leurs proches à se diriger vers des établissements étrangers, notamment situés en Belgique. Cette situation est bien connue dans mon département de la Meuse.

Je pourrais aussi multiplier les exemples sur l'accès aux soins dans les territoires ruraux, l'isolement ou encore l'insertion sur le marché du travail, mais cela dépasserait largement le cadre de cette proposition de loi. Madame la secrétaire d'État, nous vous savons mobilisée, et je ne peux que vous encourager à poursuivre votre action, vos efforts pour faire du principe d'égalité une réalité pour les douze millions de personnes touchées par un handicap en France. (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Indépendants, RDSE et UC. – M. Jean-Marie Morisset et Mme Patricia Schillinger applaudissent également.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Jocelyne Guidez. (*Applaudissements sur les travées du groupe UC.*)

**Mme Jocelyne Guidez.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, permettez-moi de saluer l'initiative du président Milon, auteur de ce texte, ainsi que le travail de M. Philippe Mouiller, rapporteur de la commission des affaires sociales, qui a fait un rapport particulièrement objectif.

Avant de parler des avancées bienvenues figurant dans cette proposition de loi, je commencerai par développer deux points, qui, je l'espère, feront l'objet de modifications prochaines avec le soutien du Gouvernement.

Premièrement, la couverture des frais de transport par la prestation de compensation du handicap pose de réels soucis aux personnes handicapées, notamment lorsque les ressources médico-sociales ne sont pas immédiatement présentes dans leur département de résidence, limitant de fait leur accès aux soins ou leurs liens familiaux, par exemple. De plus, les déplacements sont parfois assurés par leur aidant, ce qui accroît la charge qui leur incombe. Or celle-ci pourrait facilement être allégée par une évolution de cette couverture.

Comme vous l'avez souligné, madame la secrétaire d'État, aujourd'hui, 284 000 personnes sont bénéficiaires de la PCH. Concernant la prise en charge au titre des transports, elle est plafonnée à 5 000 euros sur cinq ans et peut être majorée à 12 000 euros dans certains cas, notamment des déplacements aller-retour supérieurs à cinquante kilomètres. Très concrètement, et dans le meilleur des cas, cela revient à une aide mensuelle maximum de 200 euros pour couvrir ce type de frais. Ce montant apparaît inadapté aux besoins des personnes handicapées. Il conviendrait donc de réévaluer le montant de ces plafonds.

S'il nous paraît opportun que le département puisse, comme cela est déjà permis, apporter une aide s'ajoutant au plafond, nous ne souhaitons pas qu'il revienne aux départements de compenser l'absence de réévaluation de ce plafond pour atteindre un niveau acceptable.

Deuxièmement, sur l'accès aux aides techniques, il est aussi nécessaire de revoir ce point très rapidement. En effet, la liste des aides techniques qui entrent dans le champ de la PCH est précisée soit dans l'annexe du code de l'action sociale, soit dans l'arrêté du 28 décembre 2005. C'est la fameuse liste des produits et prestations remboursables, plus connue sous le sigle « LPPR ». Celle-ci demeure importante, car elle précise, *de facto*, le matériel pris en charge.

Certaines d'entre elles sont très connues : les barres d'appui, les sièges de bain, les accessoires fauteuils, etc. Ils favorisent notamment l'aide à l'habillage, à la mobilité, à la communication, à l'hygiène.

Toutefois, comme en témoigne le rapport de 2018 intitulé *Repenser le financement du handicap pour accompagner la société inclusive*, des évolutions sont attendues en la matière.

Nous sommes en 2019, et depuis près de quatorze ans, cette liste n'a pas été réévaluée, alors que notre environnement et nos comportements ont évolué. Depuis tout ce temps, les nouvelles technologies ont fait leur apparition et, avec elles, la mise sur le marché de smartphones, de tablettes, etc.

Désormais, nos maisons sont connectées, du nouveau matériel médical ou d'assistance médicale est disponible. Mes chers collègues, avons-nous tout cela à cette époque ? Certainement pas, mais, aujourd'hui, à l'heure où l'on parle d'intelligence artificielle, il existe des nouveautés, des moyens qui peuvent apporter une aide nécessaire pour ces personnes en situation de handicap. Tant de moyens pour améliorer le quotidien, mais qui ne sont pas pris en charge au titre de la PCH ou de la sécurité sociale ! Cela est d'ordre réglementaire et échappe malheureusement à la compétence du législateur.

Madame la secrétaire d'État, ce sont donc deux points d'alerte qu'il serait important d'examiner rapidement pour compléter les travaux de notre rapporteur.

Concernant cette proposition de loi, il figure à son dispositif de grandes avancées attendues par les personnes handicapées.

Tout d'abord, et il convient de le souligner, l'une d'entre elles répond à un principe de justice sociale en supprimant la limite d'âge dont la justification demeurerait, il faut le dire, difficilement compréhensible pour les bénéficiaires.

Comme cela a été rappelé, la PCH n'est en effet accessible aujourd'hui qu'aux personnes de moins de 60 ans ou aux personnes de moins de 75 ans dont le handicap s'est déclaré avant 60 ans. Cette mesure était particulièrement attendue.

Je veux surtout souligner que plusieurs apports figurent dans cette proposition de loi, en particulier à l'article 3. Avec l'adoption de ce texte, les personnes concernées n'auront plus besoin de procéder à d'insoutenables démarches de demandes de renouvellement. Les durées d'attribution des différents éléments de la prestation, hors aide humaine, sont homogénéisées, ce qui est une bonne chose. En effet, combien de familles ont exprimé leur ras-le-bol de procéder trop souvent à ces démarches administratives ?

Lors de l'examen du texte en commission, il nous a été précisé que ce délai serait de dix ans. Nous nous en félicitons. C'est une étape majeure, car elle libérera l'esprit des familles, pour lesquelles ces démarches sont fastidieuses.

Il convient surtout de préciser que cette disposition permettra aussi aux agents des MDPH, qui auront moins de dossiers de demandes de renouvellement à traiter, de disposer, je l'espère du moins, de plus de temps de gestion. Encore dernièrement, un habitant de l'Essonne appelait mon attention sur la situation de sa femme au sujet de laquelle un agent lui avait indiqué qu'il n'aurait pas de réponse avant facilement six à neuf mois.

Veillons donc à une meilleure organisation. Ces structures assurent des missions d'accompagnement, dans des cadres d'urgence, de crise, sans oublier de souffrance.

Ce temps est précieux, notamment d'un point de vue financier. En plus de la question des transports évoquée précédemment, ce sujet doit être pris à bras-le-corps. Pour

toutes ces raisons, je formule un vœu : j'espère que dans le prochain projet de loi relatif au grand âge et à l'autonomie, la question des délais de traitement sera au rendez-vous.

Par ailleurs, cet article crée un droit à vie à la PCH lorsque le handicap n'est pas susceptible d'évoluer favorablement. Cette disposition s'inscrit dans le prolongement de ce qui a été accordé pour la reconnaissance de la qualité de travailleur handicapé ou l'allocation aux adultes handicapés pour ceux dont le taux d'incapacité permanente est de 80 %.

Je ne reviendrai pas en détail sur les modalités de contrôle du président du conseil départemental, car ce point a été décrit en détail par le rapporteur.

Au-delà de ce sujet, la correction apportée au niveau de la base légale des fonds départementaux de compensation du handicap était attendue. Nous saluons l'adoption en commission de l'article 2 qui entend apporter plus d'égalité au-delà d'un souci de clarté.

Surtout, je souhaite m'arrêter quelques instants sur la création, auprès du ministre chargé des personnes handicapées, du comité stratégique chargé d'élaborer et de proposer des évolutions des modes de transport.

Je le disais dans mon introduction, la question des transports est un sujet épineux. Cette disposition va dans le bon sens. Toutefois, madame la secrétaire d'État, il ne faudrait pas que le temps de la constitution du comité et le temps de la réflexion ne soient plus longs que celui de la réforme attendue. Cet article permet ainsi de poser le sujet sur la table.

Les problématiques sont connues de tous, et les élus locaux nous les font remonter régulièrement : des règles différentes en fonction de la finalité du transport utilisé ; des prises en charge diverses selon que la personne handicapée travaille ou non ; des périmètres différents en fonction des financeurs ; des règles de prise en charge assurées de manière diverse.

Ainsi, de ce comité stratégique doit découler une rationalisation des objectifs et des moyens autour d'une règle, d'un financeur, d'un interlocuteur. Le droit ne saurait s'inscrire dans une autre perspective que celle de la simplification des procédures.

À ce sujet, j'ai créé dans ma commune un accueil de jour Alzheimer. La maladie n'étant pas un handicap, bien qu'elle puisse être handicapante, les personnes touchées par ces symptômes relèvent de l'allocation personnalisée d'autonomie. Outre que sa thématique transport est souvent mal connue, voire méconnue des bénéficiaires, cette allocation ne serait pas assez importante.

Mes chers collègues, cet accueil de jour est sous-occupé, car les personnes qui pourraient l'intégrer n'ont pas les moyens financiers suffisants pour y venir. Or cette structure, construite par la municipalité et gérée par un Ehpad, constitue une véritable offre de répit pour les aidants. Tout cela démontre bien les besoins qui existent sur le plan de la rationalisation des transports.

Monsieur le rapporteur, ce texte apporte de belles innovations, attendues par les intéressés. Nous serons d'autant plus satisfaits lorsque le Gouvernement mettra en œuvre les réformes nécessaires tant pour les transports que pour les aides techniques. Je sais que vous y travaillez.

Pour l'heure, le groupe Union Centriste soutiendra ce texte, dont il espère, madame la secrétaire d'État, une adoption rapide à l'Assemblée nationale. (*Applaudissements sur les travées du groupe UC, ainsi que sur des travées des groupes Les Républicains, RDSE et Les Indépendants.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Vivette Lopez.

**Mme Vivette Lopez.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, chers collègues, comme cela a été dit précédemment, je tiens à remercier notre collègue Alain Milon d'avoir pris l'initiative de déposer cette proposition de loi. Je le remercie du travail qu'il accomplit avec détermination sur ce sujet majeur qu'est la prise en compte du handicap.

Cette proposition de loi vient ainsi opportunément remettre la question des prestations compensatoires au cœur du débat. Elles ne sont pas un luxe. Elles correspondent à un droit, qui traduit la volonté, je dirais même l'honneur de notre société, de faire une place à chacune et chacun d'entre nous. Aussi, nous devons nous réjouir de cette belle avancée.

Cependant, il faut bien reconnaître que l'ensemble des aides et des prestations sociales liées au handicap dans notre pays ressemble à un vaste maquis qui a bien besoin d'un effort majeur de clarification et d'un élagage de précisions. Ce texte y contribue sans conteste amenant de la souplesse et, surtout, du bon sens.

Il témoigne, en outre, qu'il est possible, lorsque nous sommes guidés par un réel souci de partenariat avec les différents acteurs institutionnels mobilisés, de faire évoluer certains dispositifs en évitant l'écueil de la concurrence ou la superposition avec les autres dispositifs existants.

Toutefois, ce texte n'est pas une fin en soi, et la démarche initiée en appelle bien d'autres. En effet, nous ne pouvons oublier que cette aide est versée par des départements, qui, confrontés à la baisse de leurs dotations, ne sont pas tous en mesure de fournir la même aide à des personnes qui en ont pourtant besoin, partout, de la même façon. Après la fracture sociale, nous ne devons pas rajouter à nos concitoyens une double peine avec l'iniquité d'une fracture territoriale.

Alors, même si le Gouvernement clame haut et fort qu'il fait beaucoup pour la cause, il n'en reste pas moins un champ immense d'initiatives à prendre pour mettre réellement le handicap au cœur de toutes nos attentions.

Madame la secrétaire d'État, je sais votre détermination à vouloir faire évoluer concrètement la situation. Nous y sommes particulièrement sensibles, mais êtes-vous suivie dans votre ambition? Le Gouvernement, dans son ensemble, est-il prêt à troquer sa logique comptable contre une logique de rentabilité humaine?

Tout le monde sera, à un moment donné de sa vie, confronté directement ou indirectement au handicap, et les mesures actuelles ne sont pas à la hauteur des enjeux et des attentes. Je vous laisse juger.

Le dispositif de la loi ÉLAN qui promettait des logements neufs accessibles a été ramené de 100 % à 10 %. L'allocation aux adultes handicapés est passée de 860 euros à 900 euros en 2019, laissant cette population au-dessous du seuil de pauvreté.

Aux assistants de vie scolaire, les AVS, en contrat aidé pendant trois ans, sans qualification en fin de période, ont succédé les accompagnants des élèves en situation de handicap, les AESH, sous-payés et en CDD pendant six ans.

Par ailleurs, où en est-on d'une vraie généralisation du langage des signes dans l'audiovisuel public?

Encore récemment, rien n'était prévu dans la loi Engagement et proximité pour permettre à un élu handicapé de cumuler son indemnité d'élu et son allocation aux adultes handicapés. Il a fallu une bronca de sénatrices et de sénateurs pour que ce point soit soulevé et voté.

Peut-on penser également, sans inquiétude, aux réflexions engagées par le Gouvernement pour intégrer l'allocation aux adultes handicapés dans le périmètre du revenu universel d'activité, le RUA?

Il semble surprenant, voire inquiétant, que cette allocation, perçue par plus de un million de bénéficiaires, soit appelée à être intégrée dans un revenu qui ignorerait les spécificités du handicap et les réalités vécues par les personnes.

Je pense donc que cette perspective doit appeler notre plus grande vigilance à son égard.

Madame la secrétaire d'État, dès que vous invoquez des allègements administratifs, je m'inquiète de ce qui va arriver comme complication, car tel est bien souvent le cas! On se paye de mots, on se donne bonne conscience, on s'achète à peu de frais une caution morale, mais la vie de nos plus fragiles change-t-elle?

S'occuper des plus faibles est pourtant la marque d'une société évoluée et le devoir absolu de notre service public. Nous, les gens valides, mesurons-nous toujours la chance et le bonheur que nous avons?

Nous devons tout faire pour faciliter la vie des plus faibles, faciliter leur insertion dans la société et leur entrée dans le monde du travail. Ce texte vient donc nous interpeller sur les efforts que nous sommes prêts à consentir pour que les personnes handicapées occupent toute leur place avec un rôle et une qualité de vie qu'il nous appartient, aux uns et aux autres, de défendre.

Ce que nous construisons aujourd'hui, c'est aussi pour nous que nous le faisons. Nous en récolterons les fruits à bien des niveaux! (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que des travées des groupes UC et RDSE.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Pascale Gruny. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur des travées du groupe UC.*)

**Mme Pascale Gruny.** Monsieur le président, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, nous sommes réunis ce soir pour examiner la proposition de loi du président Alain Milon et de notre collègue rapporteur Philippe Mouiller visant à améliorer la prestation de compensation du handicap, la PCH.

L'objectif de cette prestation, créée par la loi Handicap du 11 février 2005, est de compenser au maximum, par la solidarité nationale, les dépenses supplémentaires engendrées par le handicap.

Pionnier dans la lutte en faveur des droits des personnes handicapées, le Président Jacques Chirac avait été à l'origine de cette grande loi fondatrice. Son idée, portée également par sa secrétaire d'État chargée des personnes handicapées, Marie-Anne Montchamp, était simple: permettre à une personne en situation de handicap de gagner le même revenu qu'une personne en bonne santé qui réalise le même travail.

Treize ans après sa mise en place, la PCH est un succès : elle bénéficie à plus de 284 000 personnes et, même si des progrès restent à faire, le nombre de personnes handicapées actives a nettement augmenté. La PCH connaît toutefois certaines limites, que la présente proposition de loi entend corriger.

Elle supprime, tout d'abord, la barrière d'âge de 75 ans pour l'accès à la PCH, âge au-delà duquel il n'est actuellement plus possible d'en demander le bénéfice, même si la situation de handicap a été reconnue avant 60 ans.

Cette limite d'âge ne se justifie plus aujourd'hui. De nombreuses personnes en situation de handicap, qui peuvent ne pas ressentir tout de suite le besoin d'une aide humaine extérieure à leur foyer et, donc, ne pas solliciter le bénéfice de la PCH, pourront, au fil du temps, avoir besoin de cette aide du fait de leur vieillissement ou de celui de leur conjoint ou du décès de ce dernier. Dès lors, il n'est pas acceptable qu'une personne, parce qu'elle n'aurait pas usé de la solidarité nationale avant un certain âge, soit empêchée d'y avoir accès le jour où elle en a véritablement besoin. D'autant que durant toutes ces années sans aide, elle aura permis de faire des économies à notre système social.

Saluons également les améliorations de cette proposition de loi concernant les modes d'attribution de la prestation de compensation du handicap. L'article 3 contient à ce sujet une avancée notable : lorsque le handicap est irréversible, la PCH sera désormais accordée de manière définitive, sans limitation de durée, évitant ainsi la multiplication des procédures et démarches fastidieuses lors des demandes de renouvellement.

Cette proposition de loi a également le mérite de prendre en compte les contraintes financières auxquelles sont confrontés les conseils départementaux.

L'article 2 du texte s'intéresse à la question du reste à charge pour les bénéficiaires de la PCH, qui, selon le droit actuel, ne doit pas excéder 10 % des ressources nettes d'impôts du bénéficiaire. Or cette limite de 10 % n'est, dans les faits, quasiment jamais atteinte, en raison des limites des fonds départementaux de compensation du handicap.

En précisant que l'intervention de ces fonds ne pourra excéder la limite de leurs financements, la proposition de loi rappelle utilement que les finances des départements ne sont pas extensibles à l'infini.

Cela ne doit pas exonérer l'État de ses responsabilités : c'est à lui, et à lui seul, de compléter le montant de l'aide pour donner son plein effet au seuil des 10 % de reste à charge !

C'est également à l'État de mettre fin aux inégalités territoriales concernant le bénéfice de la PCH. Il existe en effet de grandes disparités entre les territoires, avec des modalités d'organisation et de financement variables et des critères d'éligibilité des bénéficiaires très hétérogènes. Est-il normal qu'une personne handicapée dans l'Aisne soit moins aidée qu'une personne résidant dans le département voisin ?

Résultat : le montant moyen de la PCH varie de 2 800 euros à 9 400 euros d'un département à l'autre ! L'État doit intervenir pour assurer cette solidarité nationale.

L'article 4 de la proposition de loi traite de la question du transport des personnes handicapées. Vaste sujet, qui mériterait un travail approfondi. En effet, les transports sont à

l'origine de freins multiples à l'accueil des personnes en établissements sociaux et médico-sociaux, pour des raisons financières et organisationnelles.

Ces établissements dédommagent les familles en dessous du tarif de la prestation. En effet, les déplacements sont plafonnés à 200 euros par mois, ce qui est clairement insuffisant lorsque ces déplacements sont importants et fréquents. La problématique est encore plus grande si ces établissements sont situés en limite de département, puisque le ramassage collectif s'arrête à la frontière.

Comme je l'ai évoqué précédemment, la thématique du transport des personnes handicapées mérite d'être abordée de manière plus approfondie, en particulier à une époque où l'on demande toujours plus aux collectivités locales, mais sans ajouter les moyens nécessaires à ces nouvelles compétences.

La loi de 2005 prévoit un droit d'option entre différentes allocations : entre l'allocation compensatrice pour tierce personne et la PCH, entre l'allocation personnalisée d'autonomie et la PCH pour les personnes accédant à cette dernière avant 60 ans, entre l'allocation d'éducation de l'enfant handicapé et la PCH. À ce propos, une réforme du complément de l'allocation d'éducation de l'enfant handicapé est en cours, qui aura une incidence sur l'exercice du droit d'option. Ce droit d'option, qui est de toute façon peu lisible, mérite une réflexion beaucoup plus globale.

En conclusion, mes chers collègues, je citerai ces quelques mots de Jacques Chirac, qui déclarait, en 2005, que « le refus de l'indifférence et de l'exclusion des personnes handicapées conférerait à notre société un supplément d'âme qui profiterait à tous ».

Treize ans plus tard, il est temps de donner tout son effet à cette belle idée. La présente proposition de loi n'entend pas tout régler, mais elle a le mérite de procéder aux ajustements nécessaires dans l'immédiat. C'est une proposition de loi de justice et d'humanité, et, naturellement, je la soutiendrai. *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains, ainsi que sur des travées du groupe UC.)*

**M. le président.** La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion du texte de la commission.

PROPOSITION DE LOI VISANT À AMÉLIORER L'ACCÈS À  
LA PRESTATION DE COMPENSATION DU HANDICAP

### Article 1<sup>er</sup>

À la fin du 1<sup>o</sup> du II de l'article L. 245-1 du code de l'action sociale et des familles, les mots : « , sous réserve de solliciter cette prestation avant un âge fixé par décret » sont supprimés.

**M. le président.** La parole est à Mme Christine Prunaud, sur l'article.

**Mme Christine Prunaud.** Nous approuvons la proposition de supprimer la limite d'âge de 75 ans pour demander l'attribution de la prestation de compensation du handicap. Cette avancée répond à l'une des revendications des personnes en situation de handicap.

Néanmoins, le texte qui nous est proposé ne supprime pas la barrière d'âge de 60 ans. C'est pourquoi nous regrettons de ne pas pouvoir défendre l'amendement que nous avons déposé sur cet article. En effet, ce critère d'âge exclut les personnes présentant un handicap après 60 ans du dispositif de la PCH. En l'état actuel, la loi contient une discrimination inadmissible, d'autant que la loi du 11 février 2005 ayant

institué la PCH prévoit, à l'article 13, la suppression de ce critère d'âge au plus tard en 2010. Voilà donc bientôt dix ans que le législateur aurait dû régulariser cette situation.

Les personnes en situation de handicap, ainsi que de nombreuses associations, sont dans l'incompréhension la plus totale. Pourquoi considérer qu'après 60 ans une personne ne peut plus prétendre à la compensation de son handicap survenu après cet âge ? On nous oppose l'argument selon lequel, après 60 ans, les personnes intéressées bénéficient de l'allocation personnalisée d'autonomie (APA) ; une allocation qui peut être beaucoup moins avantageuse pour la personne en situation de handicap. En effet, le montant de la PCH peut être beaucoup plus élevé que celui de l'APA, qui est plafonné, alors que la PCH permet, par exemple, une aide humaine 24 heures sur 24. Nous sommes là dans une situation illogique !

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup>.

*(L'article 1er est adopté.)*

## Article 2

- ① Le deuxième alinéa de l'article L. 146-5 du code de l'action sociale et des familles est ainsi rédigé :
- ② « Dans la limite des financements du fonds départemental de compensation, les frais de compensation ne peuvent excéder 10 % des ressources personnelles nettes d'impôts des personnes handicapées mentionnées au premier alinéa du présent article, dans des conditions définies par décret. »

**M. le président.** La parole est à M. Michel Raison, sur l'article.

**M. Michel Raison.** Je remercie le rapporteur et le président de la commission d'avoir pris l'initiative de nous regrouper pour signer en nombre cette proposition de loi.

J'étais plutôt fier, en 2005, d'avoir voté la loi voulue par Jacques Chirac et présentée par Marie-Anne Montchamp. Le texte comportait ce fameux article L. 146-5 du code de l'action sociale aux termes duquel il était prévu que le reste à charge n'excède pas 10 % des ressources. Depuis, aucun des gouvernements successifs, quelle que soit sa couleur, n'a publié le décret nécessaire à son application. L'espoir avait été grand, encore fallait-il trouver les financements.

Interrogée ici, dans cet hémicycle, sur le point de savoir ce qu'elle comptait faire pour mettre en place le décret d'application de cet article, la secrétaire d'État m'a répondu qu'une proposition de loi, qui était certes une très faible avancée, mais une avancée tout de même, avait été déposée par le député Philippe Berta. Elle m'avait incité à la reprendre au Sénat.

Je me félicite d'autant plus du dépôt de la présente proposition de loi qu'elle apporte une nette amélioration par rapport à celle qui est défendue par Philippe Berta. Cette amélioration porte en particulier sur la recherche et la clarification des financements de ce reste à charge. Il faut le comprendre, un certain nombre de familles à revenus modestes vivent des situations très difficiles lorsqu'il faut, par exemple, acheter pour un jeune enfant un fauteuil releveur extrêmement coûteux.

Si ce texte ne répond pas complètement à ce qu'avait voulu Jacques Chirac à l'époque, il constitue un progrès considérable. Je souhaite donc vivement qu'il soit voté au Sénat, ce dont je ne doute pas, puis qu'il soit repris à l'Assemblée nationale. *(M. Michel Vaspert applaudit.)*

**Mme Sylvie Goy-Chavent.** Très bien !

**M. le président.** L'amendement n° 3, présenté par Mmes Apourceau-Poly, Cohen, Gréaume et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Alinéa 2

Remplacer les mots :

Dans la limite des financements du fonds départemental de compensation, les

par le mot :

Les

La parole est à Mme Cathy Apourceau-Poly.

**Mme Cathy Apourceau-Poly.** S'agissant du financement du reste à charge par le Fonds départemental de compensation, nous tenons tout d'abord à saluer la proposition de supprimer une contradiction dans la rédaction actuelle de l'article L. 146-5 du code de l'action sociale et des familles. En effet, on ne peut appliquer à la fois le plafond de 10 % des ressources personnelles nettes d'impôt et le plafond des montants et tarifs des aides proposées par la PCH. Cela a d'ailleurs été exprimé par l'IGAS et par le Conseil d'État, qui a conclu à l'impossibilité d'appliquer le cumul des deux critères.

Néanmoins, l'auteur du texte discuté ajoute une autre limite, celle des financements du Fonds départemental de compensation, que nous proposons de supprimer. Nous comprenons bien que le Fonds départemental ne peut financer le reste à charge des personnes en situation de handicap qu'avec les moyens dont il dispose. Alors, pourquoi le préciser ?

Nous pensons, au contraire, qu'il faut en appeler à la responsabilité de l'État, lequel, faute de sources de financement certaines et pérennes, laisse perdurer une situation inadmissible tant elle repose sur une inégalité territoriale inacceptable. Nous pensons également que, au-delà de la question du fonds et de son financement, c'est la prestation de compensation du handicap qu'il faut revaloriser. Il s'agit justement d'éviter aux personnes intéressées de se retrouver avec du reste à charge et de devoir entamer des démarches supplémentaires pour compenser ces frais.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Philippe Mouiller, rapporteur.** La commission a entendu les motivations des auteurs de cet amendement, qui souhaitent supprimer la référence à la limite des financements du Fonds départemental de compensation, celui qui a largement été évoqué lors de la discussion générale, puis par notre collègue Michel Raison. Je comprends l'esprit et le fond de la demande.

D'une façon générale, il y a aujourd'hui une vraie volonté de faire évoluer et de remettre à plat la PCH. En pratique, l'article proposé présente l'avantage de clarifier juridiquement une situation, ce qui est déjà une avancée importante, de façon à rendre plus opérationnelle l'utilisation des fonds de compensation.

La limite fait partie d'une négociation globale que nous avons eue avec les départements et le Gouvernement, suivant la politique des petits pas. Parce que nous privilégions une approche concrète, j'émet un avis défavorable sur cet amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État.** Je l'ai dit dans mon propos liminaire, la proposition de loi va nous permettre d'avancer pour assurer au niveau réglementaire un travail d'amélioration de la doctrine d'emploi de ces fonds, en transparence et en équité sur les territoires.

Nous allons bien intégrer les associations aux travaux des commissions du CNCPH, le Conseil national consultatif des personnes handicapées.

Je veux surtout insister ici sur le fait que nous devons travailler sur les fondamentaux de ces restes à charge. Nous ne pouvons pas focaliser nos débats uniquement sur les correctifs d'aval.

Telle est précisément l'ambition du projet de loi de financement de la sécurité sociale, qui ouvre à nouveau la question du coût des dispositifs médicaux. Voilà vingt ans que ce système – par exemple, pour le fauteuil roulant – n'a pas bougé parce qu'il était trop compliqué. Eh bien, nous le prenons en main pour faire baisser les coûts !

Ainsi, une mission nationale sera lancée pour aller plus loin et traiter de toutes les aides techniques, mettre la qualité d'usage au cœur de nos problématiques, intégrer l'innovation. Tout à l'heure, madame la sénatrice Guidez, vous en avez parlé. Oui, nous avons un boulevard devant nous pour faire baisser les coûts grâce à l'innovation ! Nous pouvons travailler à améliorer l'autonomie des personnes, faire en sorte de maintenir et maîtriser les restes à charge, de devenir plus réactifs et plus agiles. Il nous faut surtout mettre en place une économie solidaire, une économie de recyclage garantissant la qualité.

Pour toutes ces raisons, madame la sénatrice, j'émet un avis défavorable sur votre amendement.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 3.

*(L'amendement n'est pas adopté.)*

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 2.

*(L'article 2 est adopté.)*

### Article 3

① Le code de l'action sociale et des familles est ainsi modifié :

② 1° L'article L. 245-5 est ainsi modifié :

③ a) Au début, est ajoutée la mention : « I. – » ;

④ b) Il est ajouté un II ainsi rédigé :

⑤ « II. – Le président du conseil départemental prend toutes mesures pour vérifier les déclarations des bénéficiaires et s'assurer de l'effectivité de l'utilisation de l'aide qu'ils reçoivent. Il peut mettre en œuvre un contrôle d'effectivité portant sur une période de référence qui ne peut être inférieure à six mois, et qui ne peut s'exercer que sur les sommes qui ont été effectivement versées. Toute réclamation dirigée contre une décision de récupération de l'indu a un caractère suspensif. » ;

⑥ 2° Le premier alinéa de l'article L. 245-6 est ainsi modifié :

⑦ a) À la première phrase, après le mot : « accordée », sont insérés les mots : « , pour une durée d'attribution unique et renouvelable » ;

⑧ b) Est ajoutée une phrase ainsi rédigée : « Lorsque le handicap n'est pas susceptible d'évoluer favorablement, un droit à la prestation de compensation du handicap est ouvert sans limitation de durée, sans préjudice des révisions du plan personnalisé de compensation qu'appellent les besoins de la personne. » ;

⑨ 3° Le deuxième alinéa de l'article L. 245-13 est ainsi modifié :

⑩ a) Les mots : « la décision attributive de la prestation de compensation ouvre droit au bénéfice des éléments mentionnés aux 2°, 3°, 4° et 5° de l'article L. 245-3 et que » sont supprimés ;

⑪ b) Les mots : « peut spécifier » sont remplacés par le mot : « prévoit ».

**M. le président.** La parole est à Mme Christine Prunaud, sur l'article.

**Mme Christine Prunaud.** Nous approuvons, là aussi, la proposition d'instaurer une automaticité du droit à l'attribution de la prestation de compensation du handicap lorsque celui-ci n'est pas susceptible d'évoluer favorablement.

Sur le contrôle d'effectivité, nous posons la question de son maintien malgré l'intention de l'auteur de la proposition de loi de l'encadrer davantage. Nous avons d'ailleurs déposé un amendement visant à sa suppression, mais il n'a pas été retenu.

Nous pensons en effet que ce contrôle n'a pas vraiment lieu d'être lorsque la personne en situation de handicap a déjà fait l'objet d'une évaluation par la MDPH et a obtenu une décision favorable à sa demande de PCH.

Les services payeurs devraient plutôt se voir assigner un rôle d'accompagnement des personnes dans la mise en œuvre des aides octroyées. Cela éviterait les difficultés rencontrées par les personnes en situation de handicap dans l'utilisation des aides et lèverait les soupçons de fraude à leur égard.

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 3.

*(L'article 3 est adopté.)*

### Article additionnel après l'article 3

**M. le président.** L'amendement n° 6, présenté par Mmes Apourceau-Poly, Cohen, Gréaume et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste, est ainsi libellé :

Après l'article 3

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au dernier alinéa de l'article L. 245-2 du code de l'action sociale et des familles, après la référence : « L. 146-9 », sont insérés les mots : « sont rendues au plus tard deux mois après la demande de la personne intéressée et ».

La parole est à Mme Cathy Apourceau-Poly.

**Mme Cathy Apourceau-Poly.** Cet amendement vise à instaurer un délai maximum pour rendre la décision relative à l'attribution de la prestation de compensation du handicap. Les délais actuels sont beaucoup trop longs, variant, selon les départements, de trois à douze mois.

Outre qu'elle engendre une situation d'inégalité territoriale, la lenteur de la procédure relative à la décision d'attribution de la PCH place les personnes en situation de handicap dans la plus grande précarité. Nombre d'entre elles ne peuvent attendre aussi longtemps pour bénéficier de l'aide qui leur est nécessaire dans leur vie quotidienne, donc avancent les frais et s'endettent.

Ce délai aggrave leur état de santé, parce qu'elles ne peuvent utiliser le matériel ou les produits nécessaires, et se répercute sur les autres aspects de leur vie, comme leur logement, car certaines personnes handicapées ont parfois du mal à payer leur loyer ou leur alimentation. Faut-il rappeler que la moitié des personnes en situation de handicap a un revenu moyen de 1 540 euros, inférieur de 200 euros à celui d'une personne valide ?

Cela engendre également une situation de détresse devant les multiples démarches à effectuer pour obtenir des délais de paiement et éviter d'être expulsé d'un logement ou de se voir privé d'électricité. Les familles en pâtissent, puisqu'elles sont conduites à soutenir financièrement leur proche en situation de handicap.

Il est temps d'écouter les agents des MDPH, qui demandent que les moyens humains soient augmentés pour faire face à l'instruction des dossiers de demande de PCH. Nos concitoyennes et concitoyens en situation de handicap ne doivent pas faire les frais d'une mauvaise gestion due à un manque de moyens des personnels des MDPH.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Philippe Mouiller, rapporteur.** L'avis de la commission est défavorable, car il nous semble difficile de fixer à deux mois le délai limite pour la seule PCH, comme de décider d'un délai identique sur tout le territoire national, puisque la charge n'est pas la même dans tous les départements.

Toutefois, d'une façon générale, cet amendement soulève un vrai sujet : les délais d'instruction de l'ensemble des dossiers au sein des MDPH. Dans certains départements, les situations sont parfois difficiles, avec des délais qui peuvent aller de trois mois à un an. Il est donc nécessaire de remettre à plat les missions et les moyens.

Il faut être attentif aux chantiers qui sont lancés : des groupes de travail proposent aujourd'hui des améliorations et des simplifications administratives que nous devons analyser en totalité. À ce titre, madame la secrétaire d'État, nous sommes intéressés par les conclusions de ces travaux.

D'une façon générale, ce sujet préoccupe l'ensemble de nos concitoyens, ainsi que les départements et les services instructeurs. Il s'agit donc d'une mission essentielle.

Même si l'avis de la commission est défavorable quant à ce seul cas concret, nous entendons néanmoins le message porté à travers cet amendement.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État.** Je ne peux qu'abonder dans votre sens : la notion de délai est capitale. L'écart entre les départements sur ce point est de un à sept, et M. Mouiller a raison : le fond du problème est là.

Comment avancer sur l'équité au sein des départements ? Comment réduire ces délais et comment amener les MDPH à harmoniser la qualité de leurs réponses ? J'engage un vrai travail avec l'ensemble des départements sur ce sujet, qui concerne véritablement la vie quotidienne des personnes.

Nous avons un levier, que j'ai entendu mentionner : l'allègement administratif. Ce n'est pas un leurre : je veille à ce que l'on offre des droits à vie à des personnes en situation de handicap quand c'est possible, car ce n'est pas suffisamment le cas aujourd'hui.

Lors de mon tour de France, je passe une journée complète dans chaque MDPH pour recevoir les parents, les écouter et entendre les équipes. Ces permanences me démontrent que celles-ci sont aujourd'hui trop frileuses dès lors qu'il s'agit d'octroyer ces droits à vie. Pour autant, pour simplifier la vie des personnes, nous disposons là d'un vrai levier : arrêter de demander à une personne de se rendre tous les trois ans chez le médecin pour constater qu'elle est toujours trisomique, aveugle, doublement amputée ou atteinte d'une myopathie évolutive. Ça, c'est du harcèlement administratif ! (*Applaudissements sur les travées des groupes LaREM, RDSE, Les Indépendants, UC et Les Républicains.*)

**Mme Vivette Lopez.** Exactement !

**Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État.** Eh bien, depuis le 1<sup>er</sup> janvier c'est fini !

Nous devons travailler tous ensemble à l'exécution de ces droits. Il s'agit d'un vrai sujet commun qui peut nous rassembler et donc libérer du temps pour que les MDPH deviennent de vrais assembleurs de solutions et puissent suivre l'exécution des réformes. C'est gagnant-gagnant.

Affirmer aujourd'hui, néanmoins, que tout le monde bénéficiera d'un délai de deux mois reviendrait à engendrer une grande frustration chez les personnes concernées, parce qu'il faudra un peu de temps pour y parvenir.

Pour toutes ces raisons, je vous demande de bien vouloir retirer votre amendement, madame la sénatrice, sinon j'y serai défavorable, parce que je veux travailler véritablement à la qualité et à l'équité sur le territoire.

**M. le président.** Madame Apourceau-Poly, l'amendement n° 6 est-il maintenu ?

**Mme Cathy Apourceau-Poly.** Nous retirons notre amendement, parce que nous partageons votre point de vue, madame la secrétaire d'État. Vos propos sont d'ailleurs conformes à notre proposition.

Je vous fais confiance pour travailler sur ce dossier, pour raccourcir ces délais et conduire à moins d'inégalités territoriales.

Monsieur le rapporteur, il est vrai que notre amendement n'est pas parfait, qu'il n'aborde pas tous les sujets, mais c'est aussi le cas de cette proposition de loi. Nous aurions donc pu également le voter pour faire avancer les choses.

Je le répète, nous vous faisons confiance, madame la secrétaire d'État, mais nous resterons vigilants.

**M. le président.** L'amendement n° 6 est retiré.

#### Article 4

Il est créé auprès du ministre chargé des personnes handicapées un comité stratégique, dont la composition et les missions sont précisées par décret, chargé d'élaborer et de proposer, d'une part, des adaptations du droit à la compensation du handicap répondant aux spécificités des besoins des enfants et, d'autre part, des évolutions des modes de transport des personnes handicapées, assurant une gestion logistique et financière intégrée.

**M. le président.** La parole est à Mme Cathy Apourceau-Poly, sur l'article.

**Mme Cathy Apourceau-Poly.** L'examen de cette dernière disposition nous offre l'occasion de rappeler que l'amélioration des conditions de vie des enfants en situation de handicap passe par une adaptation de la PCH à leurs besoins spécifiques, que demandent les associations des personnes en situation de handicap depuis de nombreuses années.

Elle nécessite également une meilleure prise en charge des sièges modulables et évolutifs par l'assurance maladie. La législation actuelle ne permet pas la prise en charge d'un second siège avant l'expiration d'un délai de trois ans.

En outre, s'agissant des modes de transport des personnes handicapées, une revalorisation de la PCH est également nécessaire, parce que son montant est insuffisant au regard de l'augmentation des coûts dans ce domaine.

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 4.

*(L'article 4 est adopté.)*

#### Vote sur l'ensemble

**M. le président.** Avant de mettre aux voix l'ensemble de la proposition de loi, je donne la parole à Mme Cathy Apourceau-Poly, pour explication de vote.

**Mme Cathy Apourceau-Poly.** Nous tenons tout d'abord à saluer l'initiative des auteurs de cette proposition de loi, laquelle opère quelques améliorations non négligeables concernant l'accès à la PCH.

Nous avons également pu discuter des différentes problématiques que rencontrent les personnes en situation de handicap ainsi que leurs familles et réaffirmer notre souci de voir leurs conditions de vie s'améliorer.

Néanmoins, nous regrettons que la grande absente de cette proposition de loi soit la revalorisation de la PCH, qui n'a pas été modifiée depuis 2006 alors que les coûts en matériel, produits et prestations de services se sont fortement accrus. Nous avons d'ailleurs déposé un amendement tendant à élargir le périmètre de la PCH à l'aide à l'activité ménagère, mais il a été déclaré irrecevable. Les personnes en situation de handicap attendent depuis maintenant trop longtemps des actes forts en ce sens.

Malgré cette réserve, nous voterons ce texte, car nous sommes en faveur de toute avancée, aussi partielle soit-elle.

**M. le président.** La parole est à Mme Sylvie Goy-Chavent, pour explication de vote.

**Mme Sylvie Goy-Chavent.** Ce texte, qui concerne l'accès à la prestation de compensation du handicap, comporte des avancées majeures, mais je voudrais profiter de cette discussion pour vous dire encore, madame la secrétaire d'État, qu'il reste tant à faire concernant le handicap en France, de la naissance à la fin de vie. Il y a encore tellement de difficultés pour les parents dans les écoles ou dans les crèches, tellement de manque de places dans les centres de formation et d'accueil et dans les maisons de retraite! Je ne voulais pas passer à côté de ce texte sans rappeler à quel point il y a du désarroi en France dans ce domaine et du travail à réaliser.

Je voterai bien sûr cette proposition de loi.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix, dans le texte de la commission, l'ensemble de la proposition de loi.

*(La proposition de loi est adoptée.)*

5

#### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée à demain, mercredi 6 novembre 2019 :

À quinze heures :

Questions d'actualité au Gouvernement.

À seize heures trente et, éventuellement, le soir :

Proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, visant à agir contre les violences au sein de la famille (texte de la commission n° 97, 2019-2020).

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

*(La séance est levée à dix-huit heures quarante.)*

*Pour la Directrice des comptes rendus du  
Sénat, Chef de publication*

ÉTIENNE BOULENGER

#### QUESTION(S) ORALE(S) REMISE(S) À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

*Fermeture annoncée du consulat de France à Moncton*

N° 0997 – Le 7 novembre 2019 – **M. Frédéric Marchand** attire l'attention de **M. le ministre de l'Europe et des affaires étrangères** sur la fermeture annoncée du consulat de France à Moncton.

La fermeture du consulat de France à Moncton au Nouveau-Brunswick (Canada) est prévue pour 2022, à la fin du mandat de l'actuel consul.

Cette annonce, si elle en a surpris plus d'un, reste dans la continuité des mesures prises par le passé. En 2015, il y avait déjà eu une réduction d'effectifs, le consulat passant de sept à cinq employés.

Il s'agit d'alerter le Gouvernement des conséquences néfastes d'une telle mesure, tant pour les ressortissants de Saint-Pierre-et-Miquelon que pour la présence française en Acadie et dans la région des provinces atlantiques canadiennes.

Fermer ce consulat serait complètement contradictoire avec les impératifs économiques, mais aussi historiques et culturels, dans cette région spécifique de langue française.

En effet, l'organisation provinciale propre au Canada est source de grandes disparités administratives. Au-delà des questions liées à l'échelle géographique considérable, il est essentiel que la France maintienne une présence consulaire pleine et entière, dotée de toutes les compétences et des moyens correspondants, dans les provinces atlantiques canadiennes. La gestion à partir du consulat de France à Montréal a en effet déjà montré toutes ses limites.

De plus, à l'heure de la diplomatie économique et de l'entrée en vigueur de l'accord de libre-échange entre le Canada et l'Europe, cette décision semble incohérente.

Le consulat de France à Moncton fut créé à la demande du général de Gaulle pour rétablir les liens abîmés lorsque la France avait laissé les Acadiens à leur sort lors du Grand Dérangement de 1755. Sa fermeture serait alors ressentie comme un second abandon de la France par les Acadiens, pays qu'ils appellent encore souvent « la mère patrie ».

Pour toutes ces raisons, il lui demande de bien vouloir tout mettre en œuvre pour maintenir, voire renforcer la présence consulaire de la France dans les provinces atlantiques canadiennes, qui est aujourd'hui basée à Moncton.

#### *État civil et usage du tilde*

N° 0998 – Le 14 novembre 2019 – **M. Michel Canevet** attire l'attention de **Mme la garde des sceaux, ministre de la justice**, sur l'usage du tilde dans les actes d'état civil.

Pour rappel, en mai 2017, la ville de Quimper a enregistré à l'état civil un enfant portant le prénom Fañch, François en breton, qui s'écrit avec un tilde. Mais en septembre 2017, le tribunal de grande instance de Quimper a refusé d'homologuer ce prénom, s'appuyant sur une circulaire de la garde des sceaux du 23 juillet 2014 relative à l'état civil, qui régit l'usage des signes diacritiques et des ligatures utilisés dans la langue française et dans laquelle ne figure pas le tilde.

Le 19 novembre 2018, la cour d'appel de Rennes est revenue sur la décision du tribunal de grande instance de Quimper, en autorisant que le prénom Fañch soit écrit avec un tilde. Le parquet général a décidé de se pourvoir en cassation contre cet arrêt.

Il est intervenu à plusieurs reprises auprès du ministère de la justice, par le biais de courriers, de questions écrites, et directement en séance plénière au Sénat en posant une question orale, le 3 juillet 2018. Et à chaque fois, il lui a été répondu que, le tilde ne figurant pas dans cette circulaire ministérielle du 23 juillet 2014 relative à l'état civil, il n'était pas possible de reconnaître son usage.

Or, le 17 octobre 2019, au terme de deux ans et demi de procédure, la Cour de cassation a confirmé l'arrêt de la cour d'appel, donnant ainsi raison, et de façon définitive, aux parents du petit Fañch, lui permettant de garder définitivement son prénom, avec un tilde. C'est un soulagement pour lui et sa famille. C'est aussi une question de cohérence quand on sait qu'un membre du Gouvernement, en l'occurrence le secrétaire d'État auprès du ministre de l'intérieur, porte un nom avec un tilde.

Cette position de la Cour de cassation pouvait laisser penser que le problème de l'utilisation du tilde était résolu.

Or, dès le 22 octobre 2019, le parquet du tribunal de grande instance de Brest a transmis aux maires du ressort de son territoire, soit le nord et le centre du Finistère, un e-mail demandant aux officiers d'état civil de ces communes de lui signaler tous les prénoms comportant un tilde.

Pour l'institution à l'origine de cet envoi, l'arrêt de la cour de cassation n'a pas porté sur un contrôle de légalité et donc n'a pas tranché sur le fond de l'affaire mais a simplement constaté un problème de procédure. Pour autant, et de façon assez

paradoxe, le parquet n'indique pas quelle serait sa position si un tel signalement lui parvenait. Serait-il à craindre un nouveau refus d'homologation et donc une nouvelle procédure ?

Face à cette situation, et compte tenu de l'arrêt de la Cour de cassation ainsi que l'urgence de trouver un cadre juridique clair, seul l'ajout du tilde dans la circulaire du 23 juillet 2014 permettra de mettre un terme, définitif, cette fois, à cette problématique.

Il lui demande quand cette modification sera effectuée.

#### *Financement des centres de ressources et de compétences de la mucoviscidose*

N° 0999 – Le 14 novembre 2019 – **Mme Laurence Rossignol** appelle l'attention de **Mme la ministre des solidarités et de la santé** au sujet du financement des centres de ressources et de compétences de la mucoviscidose (CRCM).

La mucoviscidose est une maladie génétique rare qui affecte gravement les voies respiratoires et digestives. À ce jour, il n'existe aucun traitement qui permette d'en guérir et l'espérance de vie des malades est d'environ 40 ans. Cependant, les recherches ont établi différentes stratégies de traitement des malades atteints de mucoviscidose qui permettent, d'une part, de ralentir la progression de la maladie et ses conséquences sur l'organisme et, d'autre part, de vivre mieux avec la mucoviscidose.

Ces stratégies de traitement reposent sur l'intervention pluridisciplinaire (médecins spécialistes, infirmiers de coordination, kinésithérapeutes, psychologues, diététiciens), la mise en place de traitements symptomatiques et l'émergence de médicaments innovants. Il est à noter que, actuellement, ces médicaments sont peu nombreux et ne sont pas accessibles à l'ensemble des 7 500 personnes atteintes de la maladie.

Au regard des standards auxquels se réfère la France en 2018, les CRCM ne disposent que d'à peine la moitié du nombre de soignants. C'est ainsi que l'association « vaincre la mucoviscidose » se voit contrainte de pallier l'insuffisance de financement de ces centres en finançant chaque année une vingtaine de postes de soignants pour un montant annuel de 900 000 euros environ pour les six dernières années.

Cette situation obère non seulement la capacité de l'association à financer la recherche, l'une de ses missions premières, mais, surtout, fait perdre une chance aux malades de disposer d'un suivi médical adapté à leurs besoins.

Une dotation d'au moins 10 millions d'euros, soit la dotation de la mission d'intérêt général dédiée au financement des CRCM, est requise pour pallier les problèmes de financement rencontrés par les CRCM, et subis par les malades. Le projet de loi n° 2296 (Assemblée nationale, XV<sup>e</sup> législature) de financement de la sécurité sociale pour 2020 pourrait être un bon véhicule.

Elle lui demande donc si elle a l'intention de répondre aux besoins des malades atteints par la mucoviscidose en assurant aux CRCM un financement adéquat.

#### *Possibles suppressions de lignes de trains*

N° 1000 – Le 14 novembre 2019 – **Mme Josiane Costes** interroge **M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports** au sujet d'une possible suppression du trafic des trains express régionaux (TER) dans certains départements.

La SNCF propose de basculer partiellement une partie du trafic TER en trafic routier dans certains territoires. Les habitants de zones de montagne isolées, les Cantaliens par exemple, sont très inquiets car ils craignent d'être les premiers visés par ces mesures en raison de la faible densité de population de leur département et donc d'un taux de remplissage des trains qui ne peut égaler celui des périphéries des grandes métropoles.

Elle l'interroge afin qu'il lui assure que ces zones, trop souvent les variables d'ajustement des politiques d'aménagement du territoire, feront l'objet d'une attention particulière.

#### *Donation au dernier vivant*

N° 1001 – Le 14 novembre 2019 – **Mme Jocelyne Guidez** attire l'attention de **Mme la garde des sceaux, ministre de la justice**, sur la donation au dernier vivant.

En effet, il arrive dans certains cas que des enfants réclament, à la suite du décès de l'un des deux parents, leur part au parent restant. Dans une telle situation, le parent restant peut être conduit à vendre certains de ses biens (voiture ou maison, par exemple).

Aussi, les époux peuvent choisir à ce jour le régime matrimonial de la communauté universelle en intégrant une clause d'attribution intégrale au survivant. Ils peuvent également opter pour la dotation au dernier vivant. Le conjoint survivant récupère alors la quotité disponible. Toutefois, la part de cette quotité dépend du nombre d'enfants, et peut donc être très réduite. Cela entraîne, de surcroît, des frais notariaux nécessairement pénalisants. Or, dès lors que le patrimoine a été constitué par les deux parents, il n'est pas juste que les successibles puissent demander leur part avant le décès du second parent survivant.

C'est pourquoi, afin de protéger ce dernier, il serait intéressant de modifier l'état du droit actuel pour faire de la clause au dernier vivant le principe de droit commun. Cette mesure permettrait alors d'éviter aux parents de devoir se rendre chez le notaire et les protégerait du comportement des enfants les contraignant à se séparer de leurs biens. Dans une telle hypothèse, il serait opportun de viser uniquement les couples mariés. En somme, même si cela modifierait de manière importante le code civil, il n'est pas possible de continuer ainsi, à la fois pour des raisons évidentes de justice et de bon sens.

Par conséquent, elle souhaite appeler son attention à ce sujet afin de connaître les pistes envisagées par le Gouvernement pour pallier cette difficulté soulevée par de nombreux concitoyens.

## **AMENDEMENTS**

**PROJET DE LOI  
D'ORIENTATION DES MOBILITÉS**



DIRECTION  
DE LA SÉANCE

PROJET DE LOI  
ORIENTATION DES MOBILITÉS  
(Nouvelle lecture)

(n<sup>os</sup> 730 (2018-2019), rapport 85)

N <sup>o</sup>	1
----------------	---

23 OCTOBRE  
2019

**QUESTION PRÉALABLE**

Motion présentée par

M. MANDELLI

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable

<b>C</b>	Favorable
<b>G</b>	
<b>Adopté</b>	

TENDANT À OPPOSER LA QUESTION PRÉALABLE

En application de l'article 44, alinéa 3, du Règlement, le Sénat décide qu'il n'y a pas lieu de poursuivre la délibération sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale en nouvelle lecture, d'orientation des mobilités (n<sup>o</sup> 730, 2018-2019).

**OBJET**

Accroître l'offre de mobilités durables sur l'ensemble du territoire est un enjeu majeur des années à venir pour lutter contre les fractures sociales et territoriales et pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de la France.

Le projet de loi d'orientation des mobilités était très attendu sur cette question, tant par les acteurs du secteur que par les citoyens.

Abordant ce texte dans un état d'esprit constructif, en partageant son objectif de mettre fin aux « zones blanches de la mobilité » et de développer les mobilités propres et partagées, le Sénat a, en première lecture, amélioré ce texte sur de nombreux volets.

La plupart de ces apports ont été maintenus dans le texte adopté par l'Assemblée nationale, qu'il s'agisse de la sanctuarisation des ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf), de la pérennisation du Conseil d'orientation des infrastructures et des contrats opérationnels de mobilité, ou encore des dispositions visant à favoriser le développement des véhicules à faibles émissions (objectifs de verdissement des flottes de véhicules des entreprises), des mobilités partagées (ouverture du forfait mobilités durables aux conducteurs en covoiturage) et actives (obligation d'emport de vélos non démontés dans les trains et les bus), ou à renforcer la sécurité dans les transports.

Surtout, le Sénat a comblé une lacune majeure du texte : l'absence de financement dédié aux intercommunalités qui se saisiront de la compétence d'organisation des mobilités, et qui, en l'absence de services réguliers de transport, ne bénéficieront pas des recettes du versement mobilité. Il est indispensable que ces intercommunalités aient les moyens de développer une offre de mobilité sur leurs territoires, qui en sont aujourd'hui dépourvus.

Le Sénat avait à cette fin adopté un dispositif de financement permettant à ces intercommunalités d'instaurer un versement mobilité à taux minoré même en l'absence de services réguliers de transports, et de bénéficier d'une part du produit de la taxe carbone en complément lorsque les ressources perçues sont insuffisantes pour développer une offre de mobilité satisfaisante.

Ce dispositif a été supprimé par les députés, sans que rien ne le remplace, ce qui a conduit à l'échec de la commission mixte paritaire (CMP) chargée d'élaborer un texte de compromis.

Lors des débats à l'Assemblée nationale, la ministre chargée des transports Élisabeth Borne, avait renvoyé le règlement de cette question au projet de loi de finances pour 2020 : *« la question se pose néanmoins de la ressource dont peuvent bénéficier les autorités organisatrices qui n'organisent pas de transports réguliers [...] Je veux vous assurer l'engagement du Gouvernement pour qu'une ressource soit apportée pour cette situation : nous sommes en train d'examiner les différentes options possibles, mais tout cela est lié aux réflexions en cours sur la réforme de la fiscalité locale à la suite de la suppression de la taxe d'habitation. [...] L'objectif du Gouvernement est d'intégrer les dispositions qui seront retenues après concertation dans le prochain projet de loi de finances »*[1].

Or, force est malheureusement de constater que le projet de loi de finances pour 2020 ne comporte aucune mesure permettant d'assurer un financement dédié et pérenne de la compétence « mobilité » des intercommunalités.

L'octroi aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre d'une fraction de TVA à compter de 2021 pour compenser la suppression de la taxe d'habitation ne constitue en effet pas une nouvelle ressource dédiée aux services de mobilité.

Pire, loin d'attribuer aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) des moyens supplémentaires, le projet de projet de loi de finances les prive en réalité d'une partie de leurs ressources, puisqu'il prévoit d'amputer de 45 millions d'euros la compensation que l'État leur verse à la suite du relèvement du seuil de salariés à partir duquel les employeurs sont assujettis au versement mobilité opéré en 2016.

Cette baisse s'ajouterait par ailleurs à la perte de recettes - non compensée - de 45 millions d'euros en 2023, puis de 30 millions d'euros par an à partir de 2024, que subiront les AOM du fait de la réforme des modalités de franchissement des seuils sociaux prévue par la loi « PACTE » du 22 mai 2019[2].

Dans ces conditions, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable considère que les intercommunalités ne seront pas incitées à se saisir de la compétence « mobilité », car elles n'auront pas les moyens de développer des alternatives à la voiture individuelle, et que, par conséquent, la promesse du Gouvernement de mettre fin aux « zones blanches de la mobilité » risque fort de rester lettre morte, au détriment des habitants de ces territoires.

La commission regrette que le problème du financement de la compétence d'organisation des mobilités, qui est identifié depuis le début de l'examen de ce projet de loi comme indispensable pour lutter contre les inégalités d'accès à la mobilité, n'ait pas trouvé de réponse.

[1] *Assemblée nationale, Rapport fait de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur le projet de loi d'orientation des mobilités, Tome III « Comptes rendus ».*

[2] *Loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises.*

**PROPOSITION DE LOI**

**VISANT À AMÉLIORER L'ACCÈS À LA PRESTATION DE COMPENSATION DU HANDICAP**



## PROPOSITION DE LOI

AMÉLIORER L'ACCÈS À LA PRESTATION DE  
COMPENSATION DU HANDICAP  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	3
----	---

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 92, 91)

4 NOVEMBRE  
2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes APOURCEAU-POLY, COHEN, GRÉAUME  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Défavorable
<b>Rejeté</b>	

ARTICLE 2

Alinéa 2

Remplacer les mots :

Dans la limite des financements du fonds départemental de compensation, les  
par le mot :

Les

**OBJET**

Cet amendement propose de supprimer la référence à la limite des financements du fonds départemental de compensation. En effet, en insérant cette limite, la proposition de loi ne permet pas de garantir de manière effective une compensation du reste à charge des personnes handicapées après déduction de la prestation de compensation du handicap.

Plus loin, il s'agit de responsabiliser l'État sur la question du montant de la PCH bien trop insuffisant pour compenser les frais induits par le handicap. La loi prévoit, certes, un fonds de compensation du reste à charge, mais les sources de son financement restent incertaines.

Dans l'idéal, après octroi de la PCH, la personne handicapée ne devrait avoir aucun reste à charge.



## PROPOSITION DE LOI

AMÉLIORER L'ACCÈS À LA PRESTATION DE  
COMPENSATION DU HANDICAP  
(PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE)

N°	6
----	---

DIRECTION  
DE LA SÉANCE

(n°s 92, 91)

4 NOVEMBRE  
2019

**A M E N D E M E N T**

présenté par

Mmes APOURCEAU-POLY, COHEN, GRÉAUME  
et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste

<b>C</b>	Défavorable
<b>G</b>	Demande de retrait
Retiré	

ARTICLE ADDITIONNEL APRÈS L'ARTICLE 3

Après l'article 3

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au dernier alinéa de l'article L. 245-2 du code de l'action sociale et des familles, après la référence : « L. 146-9 », sont insérés les mots : « sont rendues au plus tard deux mois après la demande de la personne intéressée et ».

**OBJET**

Cet amendement propose de limiter les délais d'instruction des dossiers de demande de la PCH et des décisions relatives à l'attribution de la prestation. En effet, les personnes handicapées ainsi que les associations qui les représentent dénoncent la lenteur de la procédure, avec des délais pouvant varier de 3 à 12 mois selon les départements (baromètre de l'Observatoire national des aides humaines en 2017).

Face à cette lenteur procédurale, nombre de personnes handicapées se retrouvent en grande difficulté financière, contraintes d'avancer les frais qu'engendrent les conséquences de leur handicap. Pire, certaines personnes renoncent à faire la demande de prestation.