

MARDI 5 NOVEMBRE 2019

Orientation des mobilités (*Nouvelle lecture*)

**Code de l'urbanisme de Saint-Martin
(*Procédure accélérée*)**

**Améliorer l'accès à la prestation de compensation
du handicap (*Procédure accélérée*)**

SOMMAIRE

ORIENTATION DES MOBILITÉS (<i>Nouvelle lecture</i>)	1
<i>Discussion générale</i>	1
M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports	1
M. Didier Mandelli, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable	2
M. Alain Fouché	2
Mme Michèle Vullien	3
M. Olivier Jacquin	3
M. Éric Gold	3
M. Frédéric Marchand	4
Mme Éliane Assassi	4
M. Michel Vaspert	5
<i>Question préalable</i>	6
CODE DE L'URBANISME DE SAINT-MARTIN (<i>Procédure accélérée</i>)	8
Mme Annick Girardin, ministre des outre-mer	8
M. Jean-Pierre Sueur, rapporteur de la commission des lois	8
M. Jean-François Longeot	9
Mme Jacky Deromedi	9
M. Guillaume Arnell	9
M. Dominique Théophile	10
Mme Éliane Assassi	10
M. Alain Marc	10
M. Victorin Lurel	10
AMÉLIORER L'ACCÈS À LA PRESTATION DE COMPENSATION DU HANDICAP (<i>Procédure accélérée</i>)	11
<i>Discussion générale</i>	11
M. Alain Milon, auteur de la proposition de loi	11
M. Philippe Mouiller, rapporteur de la commission des affaires sociales	12
Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées	13
Mme Michelle Meunier	14
M. Jean-Pierre Corbisez	15
Mme Patricia Schillinger	15
Mme Cathy Apourceau-Poly	16
M. Franck Menonville	16
Mme Jocelyne Guidez	16
Mme Vivette Lopez	17
Mme Pascale Gruny	17

<i>Discussion des articles</i>	18
ARTICLE PREMIER	18
Mme Christine Prunaud	18
ARTICLE 2	18
M. Michel Raison	18
ARTICLE 3	19
Mme Christine Prunaud	19
ARTICLE ADDITIONNEL	19
ARTICLE 4	19
Mme Cathy Apourceau-Poly	19
<i>Interventions sur l'ensemble</i>	19
Mme Cathy Apourceau-Poly	19
Mme Sylvie Goy-Chavent	19
ANNEXES.....	20
<i>Ordre du jour du mercredi 6 novembre 2019</i>	20

SÉANCE du mardi 5 novembre 2019

15^e séance de la session ordinaire 2019-2020

PRÉSIDENCE DE M. VINCENT DELAHAYE,
VICE-PRÉSIDENT

SECRÉTAIRES :
MME ANNIE GUILLEMOT, M. MICHEL RAISON.

La séance est ouverte à 14 h 30.

Le procès-verbal de la précédente séance est adopté.

Orientation des mobilités (Nouvelle lecture)

M. le président. – L'ordre du jour appelle l'examen en nouvelle lecture du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale en nouvelle lecture après engagement de la procédure accélérée, d'orientation des mobilités.

Discussion générale

M. Jean-Baptiste Djebbari, *secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports.* – Votre assemblée a été la première saisie de ce texte. Les échanges de votre Haute Assemblée avec le Gouvernement, de grande qualité, ont révélé les nombreux enjeux structurants de ce projet de loi pour les territoires et permis de le faire évoluer.

Je salue le travail du rapporteur, Didier Mandelli, et du président Maurey qui ont amélioré la couverture de l'ensemble du territoire par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour une mobilité partout et pour tous, et instauré le contrat opérationnel de mobilité qui favorise une traduction des offres bien plus efficace.

Le Sénat a aussi pérennisé le Conseil d'orientation des infrastructures (COI). L'accès des accompagnateurs des personnes à mobilité réduite a été facilité, grâce à l'amendement de Mme Vullien.

Des mesures encourageant l'usage du vélo, par le « savoir-rouler », dès le plus jeune âge, afin qu'il devienne un réflexe, mais aussi le verdissement des flottes de véhicules et la décarbonation des transports ont pu être prises. Les régions qui le souhaitent peuvent désormais administrer directement leurs petites lignes ferroviaires.

Avec plus de 1 900 amendements déposés et plus de 50 heures de discussion, le travail a été immense

et utile. Ce projet de loi répondait aux attentes et aux interpellations de la société.

L'unique objet de nos divergences concerne le financement de la prise de compétence Mobilité par les intercommunalités, notamment par celles qui disposent de faibles ressources. La quote-part de la TVA remplaçant la taxe d'habitation apportera une recette supérieure de 30 à 40 millions d'euros, soit 120 à 160 millions d'euros de produit annuel complémentaire lors de la quatrième année.

Ce texte permet d'investir plus de 13,4 milliards d'euros dans nos infrastructures de transports pour l'ensemble du quinquennat. Ce seront autant de trains qui pourront retrouver une vitesse normale et de routes réaménagées, plus sûres, plus rapides et plus confortables pour tous.

La Haute Assemblée a souhaité pérenniser le financement de 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 et lors du conseil de défense écologique du 9 juillet, le Gouvernement a apporté les dernières réponses attendues, qui se traduisent dans le projet de loi de finances que j'ai défendu hier devant les députés.

L'urgence climatique est une réalité prégnante, qui impose un défi environnemental et de santé publique. D'où la réduction de 2 centimes d'euros par litre de l'exonération de TICPE sur le gazole des poids lourds, et l'éco-contribution sur les billets d'avion que nous avons introduite, sur le modèle de l'Allemagne ou de la Grande-Bretagne.

Ce projet de loi est aussi à destination des territoires auxquels il propose des solutions telles que le développement du système dit « MAAS » (*Mobility as a service*) permettant de réaliser la réservation et le paiement de tous les modes de transport entre deux points sur un même support.

Notre politique entend favoriser les alternatives aux déplacements automobiles, à l'auto-solisme - en 2019, 70 % des automobilistes effectuant un trajet domicile-travail sont seuls dans leur véhicule – et, en même temps, rendre du pouvoir d'achat aux Français.

Le forfait mobilité durable bénéficiera dès 2020 à tous les territoires. C'est une avancée majeure. Le besoin de nos concitoyens en matière de transports devient urgent. Depuis la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) de 1982, aucun Gouvernement n'avait jusque-là présenté de texte sur le droit à la mobilité, qui est pourtant en constante mutation. Les attentes sont fortes et multiples. Les assemblées d'élus locaux l'ont dit. Il est nécessaire d'adopter ce texte, même si j'entends votre désaccord et tâcherai de vous répondre au mieux. (*Applaudissements sur les travées du groupe LaREM, ainsi que sur quelques travées du groupe UC*)

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

durable. – Le projet de loi Orientation des mobilités a commencé son parcours législatif il y a quasiment un an, après les Assises de la mobilité. Les deux chambres se sont beaucoup investies pour l'enrichir.

Trente-cinq ans après la LOTI, il est très attendu par les acteurs du secteur et par tous les territoires dépourvus d'offre de transports. Il porte une ambition, celle de réduire le recours à la voiture individuelle en développant les alternatives, et de limiter les émissions de gaz à effet de serre.

C'est pourquoi nous l'avons examiné avec un état d'esprit exigeant et constructif. Plus de 450 amendements ont été adoptés au Sénat dont la moitié en commission. Des propositions en provenance de tous les bancs ont été intégrées. Certains ont été surpris de nous voir adopter des mesures volontaristes sur lesquelles nous n'étions pas attendus, comme le développement de l'usage du vélo. Il est temps de constater que le Sénat prend les enjeux environnementaux au sérieux.

Les échanges avec les députés, dont certaines des modifications complètent celles du Sénat, ont montré une convergence de vues sur les objectifs de ce texte.

Le Sénat a sanctuarisé le financement de l'Atif et pérennisé le COI. En matière de gouvernance, nous avons donné plus 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 (AOM), en introduisant des contrats opérationnels de mobilité, mieux régulé les nouvelles mobilités, en particulier les services de *free floating* notamment en limitant le nombre maximum d'engins déployés.

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

L'usage du vélo a été favorisé, avec le développement d'emplacements réservés dans les gares. Les entreprises gérant un parc de plus de cent véhicules ont désormais l'obligation de verdir leur flotte.

La sécurité des passages à niveau, chère à Jean Sol, a été renforcée. Le Gouvernement, qui n'encourt pas les foudres de l'article 40, a accepté de déposer un amendement sur le transfert de l'administration des petites lignes ferroviaires aux collectivités territoriales. Je l'en remercie.

J'en viens aux aspects moins positifs. Il reste des points de désaccord avec l'Assemblée nationale.

Parmi ceux-ci, la suppression du troisième cas de réversibilité du transfert de la compétence mobilité que nous avons introduit, pour permettre à une

communauté de communes de demander à la région de récupérer cette compétence, d'un commun accord.

Ainsi, nous restons très réservés sur le rétablissement de l'article 20 relatif à la responsabilité sociale des plateformes de mobilité, qui ne permet pas de définir un statut pour les travailleurs de ces plateformes. L'obligation de publier leur taux de verdissement en donnant lieu à une procédure de *name and shame* a été supprimée. Nous le regrettons.

Cependant, une seule question reste en suspens, celle du financement des communautés de communes qui se saisiront de la compétence mobilité. Ce sujet, essentiel, a été identifié dès le début de l'examen du texte. Sans ressources dédiées, les intercommunalités ne pourront pas développer d'offres de mobilité satisfaisantes dans les territoires qui en sont dépourvus. Hélas, le projet de loi de finances 2020 ne répond pas à cette question, ce qui légitime notre opposition lors de la CMP.

Dans ces conditions, il est inutile de prolonger nos discussions sur ce projet, étant entendu que nous sommes d'accord sur la majorité des dispositions et que la question du financement de la compétence d'organisation des mobilités relève désormais du budget qui sera examiné dans les semaines à venir par le Sénat.

C'est pourquoi je vous invite à adopter la motion tendant à opposer la question préalable qui vous sera présentée par le président Maurey. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et sur quelques travées du groupe SOCR ; Mme Annick Billon applaudit également.*)

M. Alain Fouché. – Inutile de rappeler combien ce projet de loi est attendu par nos concitoyens. Je salue la qualité du travail fourni par les deux assemblées et l'accord trouvé au terme de discussions riches et passionnées. Cette loi contribuera à réduire la fracture sociale en favorisant le désenclavement de certains territoires. C'est pourquoi je me félicite que les collectivités territoriales soient le cœur du dispositif.

Adaptation aux réalités actuelles de la France, ainsi qu'aux enjeux climatiques, aux transformations et à la décarbonation des moyens de transport, au développement de nouvelles formes de mobilités, telles sont les avancées. La question des carburants alternatifs, de l'hydrogène en particulier, me tient particulièrement à cœur.

La voiture reste un instrument de liberté. Nous avons également soutenu la promotion du vélo et du covoiturage. Tout cela insufflera une énergie bénéfique à nos territoires. Le caractère essentiel de l'intermodalité n'est plus à démontrer, non plus que celui du numérique. Le développement de la voiture autonome nous invite à inscrire la question des mobilités dans la ruralité. La réduction des émissions de gaz à effet de serre est un défi essentiel, pour lutter contre la pollution, responsable de 50 000 morts prématurées par an dans notre pays.

Les collectivités deviennent chefs d'orchestre de la LOM, mais le problème des moyens demeure. Car les bonnes intentions sont vaines sans un financement équilibré et juste pour les collectivités territoriales. Les propositions du Gouvernement en la matière restent insuffisantes. C'est main dans la main que nous pourrions œuvrer dans le sens souhaité par nos concitoyens.

L'esprit de cette loi forte d'engagements ambitieux est bon. Le texte ne résout cependant pas tout. Les efforts doivent être poursuivis pour que nous réussissions ensemble une mobilité saine, durable, partagée et collective.

Mme Michèle Vullien. – (*Applaudissements sur les travées du groupe UC*) Nous voici réunis pour ce qui aurait dû être une nouvelle lecture de ce texte. Loin de toute posture politicienne, je tiens à dire que nous aurions pu accélérer le travail parlementaire. L'espérance suscitée par ce projet de loi se teinte désormais d'impatience dans les territoires.

Monsieur le ministre, vous ne nous aidez pas à conclure, en ne résolvant pas la problématique du financement des intercommunalités se saisissant de la compétence mobilité. Les engagements pris par la ministre avant la CMP ne se retrouvent pas dans le PLF 2020. Pire encore, vous diminuez la contribution sur le versement transport.

Je ne vous cacherai pas ma déception. J'aurais aimé, comme d'autres, enrichir le projet de loi, apporter des solutions, au lieu d'abandonner le combat législatif. Notre examen d'aujourd'hui risque de se solder par le même échec qu'en CMP. Je n'ose imaginer qu'il s'agisse là d'une manœuvre politicienne. (*On se récrie, non sans ironie et sourires, sur la plupart des travées.*)

Des apports existent cependant, comme la reprise de l'enveloppe de la dette de la SNCF par le Gouvernement.

Je veux rester optimiste, car les orientations du texte sont bonnes. Nous avons pris la pleine mesure des enjeux climatiques. Vos engagements récents ont montré votre volonté de combler les manques du passé.

Depuis 25 ans, j'ai entendu trop de promesses sans lendemain.

Pourquoi rester muet sur le financement des intercommunalités ?

C'est assez déconcertant. Nous vous jugerons lors de la session de rattrapage du projet de loi de finances pour 2020, puisque c'est au 1^{er} janvier 2021 que l'ensemble des territoires doit être couvert par une AOM. Comme on dit à Lyon, aimons l'avenir ! (*Applaudissements sur les travées du groupe UC et sur le banc de la commission ; quelques applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains*)

M. Olivier Jacquin. – (*Applaudissements sur les travées du groupe SOCR*) La barre n'a-t-elle pas été placée trop haut lors des Assises mobilité ? Nous aboutissons à un projet de loi insuffisant, même s'il comporte des dispositions utiles, voire indispensables.

Ce projet de loi apporte une version amoindrie du scénario n°2 de la programmation pluriannuelle du COI. La fin des zones blanches serait une bonne chose, mais 75 % des intercommunalités n'exercent pas encore la compétence transport.

Le financement est adéquat, mais dans ce projet de loi, il n'est presque question que de mesures peu coûteuses et réglementaires. La LOM fait-elle les frais du rachat partiel de la SNCF ? Quelques heures avant la CMP, le Gouvernement a bricolé, pour sortir de son chapeau une taxation de l'aérien, la fin de l'exonération de 2 centimes de la TICPE pour les poids lourds et la promesse du transfert d'une part de TVA, le tout sans étude d'impact. Un socialiste ne peut que se satisfaire de l'esquisse de la fin d'une injustice terrible entre les modes de transport.

Les mesures spécifiques pour les petites AOM adoptées au Sénat étaient consensuelles. (*Marques d'approbation sur plusieurs travées des groupes SOCR, UC et Les Républicains*) Pourquoi les avoir abandonnées ?

Je ne comprends pas non plus l'obstination gouvernementale sur les travailleurs de plateformes. Votre charte volontaire est un cheval de Troie. Allez voir le tout récent film de Ken Loach, qui montre les conséquences dramatiques de la dérégulation.

Un débat serein sur les secteurs aérien et maritime n'a pas pu avoir lieu ici.

Je salue votre position - lorsque vous étiez député – (*M. le secrétaire d'État sourit.*) de créer une société publique pour préparer la fin des concessions autoroutières. Au contraire dans ce texte, des portions de routes nationales sont offertes à la concession.

Mme Borne nous avait promis que les petites lignes ferroviaires figureraient dans le projet de loi LOM plutôt que dans la réforme de la SNCF. Or nous attendons toujours la véritable arlésienne qu'est ce rapport Philizot qui devait apporter des réponses.

Ce qui nous est proposé ne concilie nullement la fin du monde avec la fin du mois... En attendant, il y aura des mobilités à deux vitesses : d'un côté les utilisateurs de TGV, d'avions et de VTC et de l'autre ceux qui n'ont d'autre choix pour se déplacer que leur vieux diesel, sans parler de ceux désignés par un sociologue comme « insulaires », ruraux sans voiture, handicapés, personnes âgées dépendantes, jeunes sans permis, quasi-assignés à résidence. (*« Très Bien ! » et applaudissements sur les travées du groupe SOCR ; M. Yves Détraigne et Mme Sylvie Goy-Chavent applaudissent également.*)

M. Éric Gold. – (*Applaudissements sur les travées du groupe RDSE*) Depuis les Assises de la mobilité,

tenues il y a deux ans, la LOM était très attendue par les élus comme par nos concitoyens. Je regrette le choix d'une question préalable alors que nous aurions pu nous prononcer sur la rédaction de l'Assemblée nationale.

Le projet de loi, après son passage au Parlement, comporte des avancées substantielles, comme la sanctuarisation des ressources de l'Afitf, ou la fin de la vente de véhicules neufs à énergie fossile d'ici 2040. L'accompagnement financier des ménages modestes est indispensable, tout autant que le développement des zones à faible émission.

L'État comme les collectivités territoriales vont devoir prendre part à la décarbonation en renouvelant leur flotte de véhicules.

Je me réjouis de la création du forfait mobilité durable qui couvrira tous les modes de transport. L'extension du forfait à 400 euros pour les frais d'alimentation des véhicules électriques rechargeables et à hydrogène a été maintenue : c'est une bonne chose, il reste aux entreprises à s'en emparer.

Il y a toutefois des reculs, notamment sur la ruralité. Les mesures de désenclavement chères au groupe RDSE de la loi LOTI ont disparu. Il ne peut y avoir de bassin de vie sans bassin de mobilité. Le droit à la mobilité reste trop hypothétique pour certains.

L'auto-solisme reste une réalité pour ceux qui n'habitent pas en agglomération. Quelque 70 % de nos concitoyens sont dépendants de la voiture pour les déplacements pendulaires. Des alternatives accessibles et crédibles doivent leur être proposées. Il faut développer les bornes de recharge électrique ou d'approvisionnement en hydrogène. Un accord en CMP était possible. Mais les ressources des collectivités territoriales doivent être fiables.

Le groupe RDSE votera contre ce texte, en regrettant l'absence de discussions sur certains points cet après-midi. *(Applaudissements sur les travées du groupe SOCR ; Mme Michèle Vullien applaudit également.)*

M. Frédéric Marchand. – Nous avons espéré un accord en CMP. Nous pensions que le Sénat et l'Assemblée nationale avaient fait œuvre utile sur le texte. Nous ne pouvons que déplorer le retard pris par ce projet de loi très attendu partout sur le territoire. L'Assemblée nationale n'est pas revenue sur nombre d'apports du Sénat. La démarche de la majorité sénatoriale n'est pas entendable, au vu du travail fourni sous la houlette bienveillante du rapporteur.

La réforme de la fiscalité locale répondra aux besoins de financements complémentaires pour les collectivités territoriales se saisissant de la compétence transport - d'autant que la TVA est beaucoup plus dynamique que l'évolution des bases de taxe d'habitation des communes.

M. Stéphane Piednoir. – Cela reste à prouver.

M. Frédéric Marchand. – Il n'est pire sourd que celui qui ne veut pas entendre. Mais c'est la posture de la majorité sénatoriale aujourd'hui.

Ce projet de loi a fait le pari de l'ambition pour la France et les Français : désenclaver les territoires, améliorer les transports du quotidien, ainsi que l'efficacité du transport de marchandises en facilitant le report modal. Ce n'est pas rien, d'autant que cinq programmes d'investissement prioritaire ont été définis au service de ces quatre objectifs.

La programmation des transports s'est trop souvent soldée par des échecs ou des renoncements. Ce projet de loi constitue un atout majeur pour réussir une politique de mobilité ? Quelque 13 milliards d'euros d'investissements sont ainsi prévus. Les collectivités territoriales ont de nouveaux outils pour sortir du tout-voiture. Les zones à faible émission sont valorisées. Hélas, c'est peu de chose face à la volonté d'obstruction de la majorité sénatoriale.

J'ai peine à comprendre les louanges et félicitations s'adressant au Gouvernement, aussitôt balayées d'un revers de main pour céder la place à une forme de guérilla parlementaire bien éloignée des préoccupations quotidiennes de nos concitoyens. *(Applaudissements sur les travées du groupe LaREM ; Mme Michèle Vullien, MM. Jean-Paul Prince et Jean-François Longeot applaudissent également.)*

Mme Éliane Assassi. – Après des dizaines d'heures de débat, nous voilà au terme de la navette. Le groupe CRCE est favorable à la question préalable, justifiée par l'absence de financements pour l'exercice par les autorités organisatrices de leurs nouvelles compétences. Nous partageons les arguments de la commission, d'autant que nous avons déposé une telle motion, dès la première lecture, pour souligner le manque d'ambition de ce texte, le désengagement de l'État des transports collectifs et le défaut de financement pour l'Afitf... et les autorités organisatrices. Tout cela demeure hélas d'actualité.

Ce texte se contente d'une série de mesurées plus ou moins pertinentes et dénuées de lien entre elles - de la régulation des trottinettes au co-voiturage - et non financées. En creux, se dessine l'abandon des transports collectifs comme offre structurante, au profit de nouvelles « solutions de mobilité » à géométrie variable dans un marché libéralisé et ubérisé.

Ce projet de loi n'apporte aucune réponse au changement climatique. Le principal moyen reste encore et toujours la route. On abandonne le rail.

Avec plus de 13 gigatonnes de CO² émises dans le monde, le trafic routier est le deuxième émetteur de gaz à effet de serre. Nous assistons au désengagement et au démantèlement du réseau ferroviaire. La stratégie purement commerciale de la SNCF crée le malaise chez les cheminots.

Nous proposons l'augmentation et la généralisation du versement transport, le retour de l'écotaxe et la

renationalisation des autoroutes, la déclaration du fret ferroviaire comme étant d'intérêt général. Le maintien de la ligne Perpignan-Rungis est pour nous un minimum vital. Nous plaçons pour les trains de nuit et les intercités, alternatives à l'avion.

À l'inverse de ces exigences, ce projet de loi organise de nouvelles concessions autoroutières et la privatisation des routes nationales : une faute lourde puisque l'heure n'est plus aux PPP mais bien au retour de l'intérêt public.

La création d'une charte pour les travailleurs de plateformes contourne le droit des salariés. Nous avons déposé une proposition de loi à ce sujet avec M. Savoldelli.

Vos remèdes sont toujours les mêmes : privatisation, libéralisation, individualisation ; bref, des solutions de l'ancien monde ! Nous voterons contre ce projet de loi et pour la motion. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRCE ; M. Jean-Pierre Sueur et Mme Martine Filleul applaudissent également.*)

M. Michel Vaspert. – (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains*) la Sénat achève une séquence législative ouverte il y a deux ans avec les Assises de la mobilité. Après 400 réunions de travail, 60 réunions publiques, 2 000 propositions et 200 cahiers d'acteurs, on ne pourra pas dire que ce projet de loi n'a pas été rédigé dans la concertation... Face aux mouvements sociaux qui ont traversé notre pays, il a été édulcoré, notamment sur la question des péages urbains - et ce fut une sage décision.

Certains « sachants », conseillers ou hauts fonctionnaires, ignorent la réalité de la vie quotidienne et de l'état d'esprit des Français. Leur méconnaissance est le ferment de la défiance de nos concitoyens à l'égard de l'action publique.

Quand une mesure ne passe pas dans l'opinion, comme la hausse de la TICPE. Il faut cesser de dire qu'elle n'a pas été expliquée, qu'il y a eu malentendu, ou qu'il faut plus de pédagogie.

La mobilité des Français est en crise pour deux raisons : le prix des carburants qui augmente les coûts de déplacement et l'éloignement accru entre zones d'habitation et zones d'activités et de scolarisation, conséquence d'un aménagement du territoire parfois défaillant.

Ce projet de loi n'admet qu'un postulat : comment favoriser la mobilité ? On ne peut plus réfléchir ainsi dans le contexte climatique actuel.

Le Sénat s'est montré très constructif lors de l'examen du projet de loi. Parce que nous n'avons pas d'*a priori*, nous avons toujours essayé d'améliorer le texte.

Les sénateurs ont, par exemple, rejeté, dans leur très grande majorité, la charte des travailleurs de plateformes car elle ne résout en rien l'ubérisation des relations sociales, mais les députés l'ont rétablie. Sur les 80 km/h, j'avais, il y a déjà deux ans, avec d'autres

sénateurs, attiré l'attention sur les risques de cette mesure. Les députés ont supprimé la faculté laissée au préfet de déroger à la vitesse maximale autorisée sur les routes nationales. Seuls les présidents de conseils départementaux et les maires auront donc la possibilité de remonter la limite à 90 km/h sur les routes secondaires et l'on voit bien à quel point le piège s'est refermé sur eux.

L'attribution d'une partie de la TICPE aux AOM de territoires peu denses, introduit par le Sénat, a été supprimée de même.

En 2018, selon le président délégué du conseil des prélèvements obligatoires, le Gouvernement a prélevé 87 milliards d'euros de fiscalité verte, soit 3,73 % du PIB, contre 2,4 % pour le Royaume-Uni et 1,8 % pour l'Espagne, comme pour l'Allemagne.

Autrement dit, en France, nous prélevons deux fois plus qu'en Espagne et en Allemagne, sans que cette fiscalité finance la transition écologique puisqu'elle va au budget général. (*Applaudissements sur quelques travées du groupe Les Républicains et sur plusieurs travées du groupe SOCR ; Mme Christine Prunaud applaudit également.*)

Après les bonnets rouges et les gilets jaunes, prenons garde aux pantalons bleus.

Nous sommes passés d'une logique de développement du réseau national à une logique de préservation de l'existant. Nous payons les conséquences de décennies de sous-investissement chronique dans l'entretien des infrastructures qui nous condamnent aujourd'hui à la frugalité.

Je regrette que ce projet de loi n'ait pas été l'occasion d'un éclaircissement sur le financement futur et stable de nos infrastructures. Le Sénat a essayé de trouver des parades, sans résultat. Sur le financement, le Gouvernement ne nous a jamais rassurés. Il est donc à craindre qu'une nouvelle lecture soit une voie sans issue. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et sur certaines travées du groupe SOCR*)

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. – Quelques mots sur le financement des autorités organisatrices, pomme de la discorde entre nous : le projet de loi sanctuarise le versement mobilité pour les collectivités territoriales qui mettent en place des services de transport collectif réguliers. D'où le choix du Gouvernement de substituer à la taxe d'habitation une fraction de TVA, plus dynamique, qui donnera aux collectivités des marges de manœuvre supplémentaires pour financer de tels services.

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. – L'intention est réelle et la dynamique, substantielle. (*M. Jean-Pierre Sueur en doute.*)

Le produit est très largement supérieur au manque à gagner initial. En moyenne, la réduction de la compensation aux collectivités territoriales est

inférieure à l'augmentation du versement transport. Je l'ai dit hier à l'Assemblée nationale, le Gouvernement est prêt à ajuster le texte afin d'éviter que ce plafonnement ne vienne affecter une collectivité dont la dynamique de versement transport serait défavorable.

Je rappelle qu'avec 13,4 milliards d'euros, les investissements sont supérieurs de 40 % à ceux de la décennie précédente. 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. S'y ajoute un plan de désenclavement routier d'1 milliard d'euros sur dix ans qui répondra aux aspirations des territoires.

Madame Assassi, le projet de loi prévoit 600 millions d'euros pour les pôles d'échanges multimodaux et les transports collectifs. SNCF Réseau fera des propositions sur le plan RER métropolitain, avec 3 milliards d'euros pour la désaturation des nœuds urbains.

Monsieur Mandelli, l'État publiera les statistiques en matière de verdissement des flottes par les acteurs publics. Il n'est pas question de *name and shame* mais de valoriser les trajectoires positives.

L'article 20 apporte de nouvelles garanties pour les travailleurs des plateformes (*On le conteste sur les travées du groupe CRCE.*), comme le droit à la déconnexion. Cela correspond au souhait de nombreux professionnels de demeurer indépendants et d'accroître leurs droits.

Le rapport Philizot, dont l'avant-projet m'a été livré peu après mon entrée en fonction, dresse l'état du réseau et fait la clarté sur le coût de régénération et de pérennisation des lignes ferroviaires. J'ai cependant demandé au préfet Philizot de lancer un nouveau cycle de discussions avec les régions pour que nous disposions d'un plan d'action territorial concret et opérationnel. (*Applaudissements sur les travées du groupe LaREM ; Mme Michèle Vullien applaudit également.*)

La discussion générale est close.

Question préalable

M. le président. – Motion n°1, présentée par M. Mandelli, au nom de la commission.

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).

M. Hervé Maurey, président de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Le texte issu de l'Assemblée nationale conserve la majeure partie des apports du Sénat, sur les volets programmation, gouvernance,

développement des mobilités propres ou sécurité des transports.

Pourquoi alors cette question préalable ? Parce que le texte issu de l'Assemblée nationale ne permettra pas de répondre à l'ambition affichée de mettre fin aux zones blanches de la mobilité en offrant des alternatives à la voiture individuelle dans les territoires ruraux et périurbains. Le financement, vous l'avez dit, est la pomme de discorde.

L'enjeu est social - en témoigne la crise des gilets jaunes - et environnemental. Dès la présentation en Conseil des ministres, le Sénat s'est inquiété de l'absence de mesure de financement, une ligne rouge. Il est inconcevable pour nous de transférer aux communautés de communes une compétence aussi lourde que le transport sans leur donner les moyens de l'exercer. C'est pourquoi le Sénat a voté un amendement prévoyant l'affectation d'une part de TICPE. Nous avons précisé que le dispositif était amendable et remplaçable - mais l'Assemblée nationale l'a purement et simplement supprimé, renvoyant la question au projet de loi de finances.

La ministre des transports s'était engagée à proposer un dispositif de financement avant la CMP. Il n'en a rien été. Deux jours avant la CMP, le Premier ministre a écrit au rapporteur que les intercommunalités pourraient compter sur le dynamisme de la part de TVA qui leur est attribuée en compensation de la suppression de la taxe d'habitation. Or rien ne dit que ces recettes seront suffisantes et stables dans le temps, d'autant qu'elles ne sont pas liées à l'exercice de la compétence mobilité. Les communautés de communes ne seront pas incitées à se saisir de cette compétence.

Quelques heures avant la CMP, nouveau courrier de Mme Borne évoquant des mécanismes financiers incitatifs au bénéfice des intercommunalités qui prendraient la compétence. L'engagement était trop imprécis pour que la CMP puisse être conclusive.

Nous avons raison d'être méfiants puisque le projet de loi de finances ne prévoit aucun financement dédié et pérenne de la compétence mobilité des intercommunalités. Au lieu d'attribuer aux AOM des moyens supplémentaires, il ampute de 45 millions d'euros la compensation que l'État leur verse au titre de relèvement des seuils.

Nombre d'intercommunalités renonceront à exercer cette compétence, qui remontera aux régions. Faute de solutions de proximité, les zones blanches de la mobilité demeureront dans les territoires les plus fragiles.

Par cette motion, la commission acte notre désaccord profond sur le financement. Nous sommes fiers du travail mené par l'ensemble des groupes sur ce texte, que le Sénat a amélioré. Mais la chambre des territoires ne saurait accepter le transfert d'une telle compétence sans financement dédié. Nombre des 950 communautés de communes concernées ne

bénéficieront pas du versement mobilité car elles ne pourront mettre en place des services réguliers de transport.

Autre sujet de désaccord, l'article 40 *ter* A, introduit à l'Assemblée nationale, qui permet d'intégrer au périmètre des concessions autoroutières des « sections à gabarit routier servant à fluidifier l'accès au réseau autoroutier ». Des sections de routes nationales, départementales, voire communales pourraient être intégrées aux concessions, en contrepartie d'une augmentation des péages.

L'Arafer s'est inquiétée de l'imprécision de la rédaction, contraire à l'esprit de la loi Macron de 2015 et surtout, à l'intérêt des automobilistes. Selon le ministère, le décret donnera une interprétation restrictive. J'espère que vous pourrez nous rassurer, monsieur le ministre.

Je le répète, cette motion marque notre refus d'une réforme de la gouvernance des mobilités à la charge financière des collectivités locales que nous avons à cœur de représenter et de défendre. *(Applaudissements sur plusieurs travées des groupes UC, Les Républicains et SOCR)*

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État. – Avis défavorable. Le décret sera basé sur le droit actuel, qui ne change pas avec l'article 40 *ter* A. J'ai répondu sur le financement des AOM ne percevant pas de versement transport. La pomme de discorde, jetée au milieu d'un festin des dieux, a provoqué la guerre de Troie ; j'espère que nous saurons dépasser cette querelle !

Mme Martine Filleul. – En dépit des déclarations de bonnes intentions, le Gouvernement s'arrête à mi-chemin. Les constats et objectifs sont inattaquables, mais il y a loin de la coupe aux lèvres : l'insuffisance de financements ne permet pas de répondre aux enjeux. En première lecture, le groupe SOCR avait proposé de nouvelles sources de financement, comme un grand emprunt, une vignette poids lourds, un versement mobilité à taux réduit ou encore l'affectation d'une part du produit de la taxe carbone. Ces mesures ont été supprimées à l'Assemblée nationale. Les solutions du Gouvernement ne sont pas pérennes. Renvoyer à une réforme à venir de la fiscalité locale est irresponsable : vous mettez les collectivités en difficulté et laissez pour compte les territoires les plus fragiles !

Le groupe SOCR votera la question préalable. *(Applaudissements sur les travées du groupe SOCR et sur quelques travées du groupe Les Républicains)*

M. Alain Fouché. – La mobilité en France n'a jamais été aussi importante. À l'heure du tout numérique et de la transition écologique, le cadre législatif devait évoluer.

Je salue les avancées de ce texte, mais il faut nous donner les moyens de nos ambitions. Or l'objectif n'est pas atteint. Le groupe Les Indépendants s'abstiendra dans sa majorité ; Jérôme Bignon et moi-même,

membres de la commission de l'aménagement du territoire, voterons la motion déposée par la commission. À nous de reprendre la main lors de l'examen du projet de loi de finances.

La LOM est un espoir, donnons-lui les moyens de se réaliser. *(M. Yves Bouloux applaudit.)*

M. Guillaume Gontard. – Le groupe CRCE votera la question préalable. Même si nous saluons certaines mesures comme le développement des mobilités douces, financièrement parlant, le compte n'y est pas.

L'Assemblée nationale ayant conservé nombre des apports du Sénat, la CMP aurait dû aboutir - mais votre Gouvernement refuse d'entendre le Sénat sur le nécessaire effort de financement des infrastructures. Le budget de l'Afitf est structurellement insuffisant ; le Gouvernement a proposé en catastrophe une écotaxe *a minima* sur les billets d'avions... qu'il avait refusée au Sénat. On est dans le bricolage. Pourtant, les propositions ne manquent pas : taxe poids lourds, nationalisation des autoroutes...

L'État se défait sur les collectivités territoriales, se désengage des CPER, bride SNCF Réseau, mais s'engagerait pour la route ? *Quid*, au passage, de la ligne Grenoble-Veynes-Gap ?

Nous attendons toujours le fameux rapport Philizot, qui serait, monsieur le ministre, sur votre bureau. Vous refusez de publier le diagnostic car vous n'avez pas les plans d'action pour y répondre.

La boucle est bouclée, je suis déçu, nous restons au milieu du gué. *(Applaudissements sur les travées du groupe CRCE)*

M. Jean-François Longeot. – À titre personnel, je ne participerai pas au vote sur la motion. Nous restons à mi-chemin, comme une équipe de football qui refuserait de jouer la seconde mi-temps puis s'étonnerait d'avoir perdu ! Nous avons pourtant beaucoup travaillé, auditionné, proposé.

Les désaccords persistants auraient mérité une seconde discussion, où le Sénat aurait pu montrer son utilité et son attachement aux territoires. La décision de ne pas poursuivre le débat pose la question de la volonté politique d'améliorer les mobilités dans les territoires ruraux.

Pourquoi s'arrêter au milieu du gué alors que cette loi d'orientation est la première en quarante ans ? *(Applaudissements sur quelques travées des groupes UC et RDSE et sur les travées du groupe LaREM)*

M. Michel Vaspert. – Le groupe Les Républicains, comme nous l'avons annoncé, votera la question préalable.

La motion n°1 tendant à opposer la question préalable est adoptée.

En conséquence, le projet de loi n'est pas adopté.

Code de l'urbanisme de Saint-Martin (Procédure accélérée)

M. le président. – L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi ratifiant l'ordonnance du 27 mars 2019 relative aux dispositions pénales et de procédure pénale du code de l'urbanisme de Saint-Martin.

Mme Annick Girardin, ministre des outre-mer. – Je porte depuis plusieurs mois une ambition pour nos territoires d'outre-mer : la trajectoire 5.0. Parmi les objectifs, le « zéro vulnérabilité » concerne bien évidemment Saint-Martin, ravagé par le cyclone Irma il y a deux ans.

La République a été à la hauteur pour répondre à la crise provoquée par un cyclone d'une violence inédite. J'ai constaté sur place l'ampleur des dégâts sur des constructions manifestement trop exposées et insuffisamment résistantes.

La collectivité de Saint-Martin relève de l'article 74 de la Constitution ; elle définit ses propres règles en matière d'urbanisme, d'habitat, de logement et de construction. L'État reste cependant compétent pour fixer les dispositions de droit pénal et de procédure pénale.

Ce projet de loi ratifie une ordonnance présentée le 27 mars 2019 en conseil des ministres, après 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 décline dans le droit local de l'urbanisme les dispositions existant au niveau national. Il s'agit de participer à l'effectivité réelle des règles d'urbanisme édictées par la collectivité, trop souvent considérées comme base de négociation.

La préfète déléguée a pris un arrêté portant application par anticipation de la révision du plan de prévention des risques naturels (PPRN) le 6 août 2019, après un gros travail de concertation. Cela ne préjugera pas du projet définitif, qui prendra en compte les conclusions de l'enquête publique. Les recommandations de la collectivité territoriale seront examinées avec attention et j'ai souhaité que les populations puissent s'exprimer. C'est pourquoi j'ai souhaité que des traducteurs assistent les commissaires enquêteurs.

Bien sûr, une carte avec un zonage ne manque pas d'inquiéter dès lors qu'aucune précision n'est donnée sur l'impact envisagé.

Ma volonté première est d'assurer la sécurité et la protection de la population. Après la reconstruction, il est temps d'ouvrir des perspectives de développement économique et social à Saint-Martin.

Merci enfin au rapporteur pour la qualité de ses travaux. (*Applaudissements sur le banc de la commission*)

M. Jean-Pierre Sueur, rapporteur de la commission des lois. – Sous des dehors techniques, cette ordonnance soulève des questions de sécurité publique. La collectivité de Saint-Martin se caractérise par l'importance d'un habitat diffus et informel. Les infractions au droit de l'urbanisme y sont nombreuses en dépit des efforts de l'État et des autorités locales.

Je remercie les services du ministère pour leur aide. Nos collègues Arnell et Lurel nous ont aussi donné des conseils précieux.

Saint-Martin est situé dans l'arc antillais, frappé chaque année par des épisodes cycloniques. Irma a eu des conséquences très lourdes. Dans ce contexte, les règles d'urbanisme doivent être précises et il faut les faire respecter. C'est une question de sécurité.

L'absence d'amendement sur ce projet de loi montre que chacun s'accorde sur la nécessité de fixer des règles.

Aligner les dispositions pénales en vigueur à Saint-Martin sur celles qui s'appliquent au niveau national était la solution la plus simple et la plus juste.

Le cyclone Irma, survenu dans la nuit du 6 au 7 septembre 2017, est le plus violent jamais enregistré dans la région avec des vents à plus de 370 km/h ; le bilan humain s'élève à 11 morts et 7 000 déplacés. L'État s'est montré réactif, tant dans l'aide matérielle que dans les mesures de sécurité prises pour éviter les pillages ou l'aide financière. Je salue l'action du préfet M. Philippe Gustin qui dirige la délégation interministérielle pour la reconstruction.

Cependant, de nombreuses constructions illégales, souvent en bord de mer, ont été rebâties avec des moyens de fortune ; elles demeurent vulnérables. Reconstruire ainsi est irresponsable et l'État ne saurait l'accepter.

D'où nos trois recommandations, approuvées à l'unanimité par la commission des lois. La première est d'adopter un PPRN définitif d'ici la fin de l'année et de soutenir les efforts de l'État pour le faire appliquer avec rigueur. Mme la préfète a été amenée à édicter un PPRN par anticipation qui a donné lieu à beaucoup de discussions. Il faut le renforcer par un plan stable.

Notre deuxième recommandation est de mener à son terme l'élaboration d'un PLU cohérent avec le PPRN dont le respect sera contrôlé conjointement par les services de l'État et la collectivité.

Notre troisième recommandation est d'œuvrer à la résolution du différend territorial entre Saint-Martin et Sint-Marteen, partie néerlandaise de l'île. Le contentieux sur la frontière a des conséquences concrètes, notamment pour la gendarmerie. Nous formons le vœu que les instances tripartites et quadripartites dans lesquelles vous siégez, madame la ministre, aboutissent à une résolution de ce différend

et favorisent la coopération entre les deux parties, pour un développement de ce territoire auquel nous sommes tous attachés.

M. Jean-François Longeot. – (*Applaudissements sur les travées du groupe UC ; M. Guillaume Arnell applaudit également.*) Il y a déjà deux ans, dans la nuit du 6 au 7 septembre 2017, le cyclone Irma frappait les îles de Saint-Martin et Saint-Barthélemy. Au-delà de son bilan humain - onze morts et 7 000 déplacés - ce cyclone de catégorie 5, le plus violent jamais enregistré dans la région, a détruit ou endommagé 95 % du bâti et mis un coup d'arrêt à l'activité économique, très dépendante du tourisme. À ce jour, seuls 74 % des logements sinistrés ont été réhabilités et l'île n'a pas retrouvé son niveau d'activité économique antérieur.

Le non-respect chronique de la réglementation en matière d'urbanisme et de construction avait accru la vulnérabilité de certaines constructions. Les dégâts ont été moindres à Saint-Barthélemy, où les constructions étaient de meilleure qualité.

Or de nombreuses constructions illégales ont été reconstruites avec des moyens de fortune, souvent en bord de mer. Elles seront les premières victimes à la prochaine tempête. Il est urgent d'agir, de faire respecter le code de l'urbanisme de Saint-Martin, dans l'intérêt des populations.

Si Saint-Martin s'est doté de son propre code de l'urbanisme depuis 2015, l'État reste compétent sur le droit pénal et la procédure pénale. La présente ordonnance comble un vide juridique en transposant, pour l'essentiel, les dispositions pénales du code de l'urbanisme métropolitain afin de mettre fin aux constructions anarchiques.

Au-delà, le rapporteur fait trois recommandations : adoption d'un PPRN avant la fin de l'année ; élaboration d'un PLU cohérent avec le PPRN ; règlement du différend territorial avec la partie néerlandaise de l'île.

Ces suggestions partagent l'objectif du texte, à savoir éviter des destructions d'ampleur au passage du prochain cyclone.

Le groupe UC votera ce texte. (*Applaudissements sur les travées du groupe UC et sur le banc de la commission ; M. Guillaume Arnell applaudit également.*)

Mme Jacky Deromedi. – (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains*) Saint-Martin constituait jusqu'en 2007 un arrondissement de la Guadeloupe. Collectivité territoriale ultramarine régie par l'article 74 de la Constitution, elle est dotée de la compétence urbanisme dont elle a fait usage en adoptant en 2015 son propre code de l'urbanisme. Cependant les règles relatives à la constatation et à la répression des infractions pénales au droit de l'urbanisme restent de la compétence de l'État. D'où cette ordonnance qui étend les dispositions législatives en vigueur en métropole.

Au regard des dégâts causés par Irma, la commission a émis trois recommandations pour améliorer la résilience de l'île de Saint-Martin : PPRN destiné à mieux préparer l'île au risque d'un nouvel ouragan, PLU cohérent avec le PPRN, résolution du différend territorial entre les Pays-Bas et la France, qui gêne inutilement l'action des autorités sur place.

Deux ans après Irma, ce texte réaffirme l'engagement de toute la France aux côtés des collectivités ultramarines des Antilles.

Le groupe Les Républicains votera ce projet de loi. (*Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains et sur le banc de la commission*)

M. Guillaume Arnell. – (*Applaudissements sur les travées du groupe RDSE et sur le banc de la commission*) Aujourd'hui, nous parlons de ma collectivité, Saint-Martin, qui souffre d'un déficit de connaissance de sa réalité socio-économique et d'un statut où se superposent les compétences.

Saint-Martin est devenue collectivité d'outre-mer au titre de l'article 74 en juillet 2007, avec transfert progressif des compétences. La compétence urbanisme nous a été attribuée en 2012.

Vice-président de la collectivité en charge du développement durable, je me suis attaché pendant trois ans à édicter notre propre code de l'urbanisme, entré en vigueur le 1^{er} mars 2015. Il procède par adaptation et allègement du code d'urbanisme national. À Saint-Martin, l'habitat est un sujet sensible et les infractions au code de l'urbanisme sont nombreuses - parfois par méconnaissance des textes, le plus souvent faute de conseil d'un architecte et de contrôle des autorités.

C'est ainsi que notre tentative de mettre en place un PLU s'est heurtée à de vives tensions, malgré nos efforts de pédagogie. Nos concitoyens contestent certaines règles de construction ou d'aménagement du territoire, comme la zone des cinquante pas géométriques, cette bande de littoral inaliénable et imprescriptible. Or à Saint-Martin, une grande partie du littoral a été urbanisée.

Pour ramener la paix sociale, j'ai dû suspendre l'enquête publique. Actuellement, c'est le plan d'occupation des sols de 2003 qui s'applique, avec ses insuffisances et ses incohérences.

Je souscris donc pleinement à la recommandation du président Sueur de doter la collectivité d'un PLU dans les plus brefs délais. L'ouragan Irma nous a rappelé l'importance de respecter scrupuleusement les normes de construction. C'est d'ailleurs l'objet des deux rapports qu'a bien voulu me confier la délégation sénatoriale aux outre-mers.

Deux questions se posent à Saint-Martin : reconstruire à l'identique ou autrement ? De toute évidence, il faut reconstruire autrement, vite, bien et mieux, pour reprendre les termes du président de la

République. Deuxième question, comment évaluer les espaces où il ne sera pas possible de reconstruire ?

La responsabilité collective face à ces enjeux est forte. Cette ordonnance fait œuvre utile en complétant le code de l'urbanisme de Saint-Martin avec un volet pénal calqué sur les règles du droit métropolitain. Au vu du contexte et des contraintes locales, on ne pourra faire l'économie d'une phase pédagogique.

Il faudra veiller aussi à maintenir une cohérence entre urbanisme, construction, habitat et protection de l'environnement. Je forme le vœu que toutes les parties travaillent en bonne intelligence à la reconstruction d'un territoire, innovant, prospère et attractif. Je vous invite à voter ce texte comme le groupe RDSE le fera ! (*Applaudissements sur les travées du groupe RDSE ; Mme Éliane Assassi et M. Victorin Lurel applaudissent également.*)

M. Dominique Théophile. – Nous sommes appelés à ratifier cette ordonnance dont le degré de technicité minore le contenu politique. Or elle l'est, éminemment : elle met en effet en lumière l'habitat précaire et informel qui prospère illégalement à Saint-Martin.

Les efforts de la collectivité et de l'État semblent rester vains, mais le temps passe et le temps presse. L'intensité des ouragans est extrême. Bâtir en bord de mer ou faire peu de cas des règles d'urbanisme, c'est s'exposer de façon déraisonnable aux éléments. Il faut donc doter les pouvoirs publics des outils juridiques nécessaires à la répression des infractions au code de l'urbanisme de Saint-Martin.

Il est une absolue nécessité que cette ordonnance soit ratifiée avant le 28 septembre 2020, date qui en marquerait la caducité. Elle ne présente aucune difficulté juridique. Elle reprend les dispositions du code de l'urbanisme national.

La préfecture de Saint-Martin a décidé d'appliquer par anticipation un PPRN dès le 6 août 2019. C'est une bonne chose. La pression cyclonique appelait une réponse immédiate des services de l'État. Il faut espérer que le PPRN définitif puisse être adopté en tenant compte des réalités locales. Par conséquent, nous approuvons sans réserve ce projet de loi. (*M. Jean-Pierre Sueur, rapporteur, applaudit ; applaudissements sur les travées du groupe RDSE et sur quelques travées du groupe UC*)

Mme Éliane Assassi. – Malgré notre opposition de fond aux ordonnances, nous sommes conscients de l'enjeu de sécurité publique à Saint-Martin et de l'inquiétude de nos concitoyens.

Ce projet de loi est de bon sens. La collectivité de Saint-Martin est compétente en matière d'urbanisme depuis 2012. L'État garde la compétence pénale et l'absence de traduction de cette dernière en droit local constitue un frein majeur à l'application de la législation locale. Le territoire a un statut particulier puisqu'il cumule des compétences de la commune, du département, de la région et parfois de l'État.

Le cyclone Irma a engendré des dégâts considérables : onze personnes décédées et 95 % du bâti endommagé. L'État semble alors avoir pris la mesure du problème.

Les citoyens de Saint-Martin semblent satisfaits du texte et du volet relatif aux sanctions qui permettra de faire respecter la législation en vigueur : la reconstruction se fera dans de meilleures conditions. Quelque 74 % des logements sinistrés ont été réhabilités, mais nombre de constructions illégales ont été érigées.

Le groupe CRCE votera ce projet de loi. Toutefois, nous alertons sur les difficultés posées par le PPRN : l'État s'est heurté sur ce point à la collectivité qui en a refusé l'adoption. L'activité économique saint-martinoise qui se concentre sur le littoral est menacée alors même qu'elle ne s'est pas pleinement rétablie.

Nous défendons l'écologie, le respect des normes et la sécurité des habitants. Beaucoup demandent que leur voix soit entendue sur les questions économiques mais aussi, par exemple, sur la politique de l'accès à l'eau potable ou sur la question des aides financières pour la reconstruction. L'État doit aider les Saint-Martinois marqués dans leur chair. (*Applaudissements sur les travées des groupes CRCE, SOCR, RDSE, LaREM et UC*)

M. Alain Marc. – Depuis 2015, Saint-Martin dispose d'un code de l'urbanisme qui lui est propre. Ce code garde cependant le silence sur les sanctions encourues en cas d'infraction. L'État reste compétent en matière de droit pénal et de procédure pénale. L'ordonnance du 27 mars 2019 reprend les dispositions du code de l'urbanisme national en fixant les sanctions applicables en cas de non-observation des règles d'urbanisme.

Le passage d'Irma a montré la fragilité des constructions littorales face aux risques de submersion. À Saint-Barthélemy, les règles d'urbanisme étant davantage respectées, les effets du cyclone ont été moindres. Depuis, de nouvelles constructions illégales sont apparues. Ce n'est pas acceptable d'autant que les cyclones sont hélas appelés à se répéter.

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

Le groupe Les Indépendants votera ce projet de loi à l'unanimité. (*Applaudissements sur les travées des groupes Les Indépendants et RDSE ; M. Yves Détraigne applaudit également.*)

M. Victorin Lurel. – J'ai beaucoup de plaisir à vous parler de Saint-Martin dont j'ai été député pendant douze ans. Le groupe socialiste votera ce texte, qui est bon, d'autant qu'il a été éclairé par le riche et brillant rapport de notre collègue Jean-Pierre Sueur.

Il ne s'agit là que de compléter le code de l'urbanisme de Saint-Martin. Cette collectivité territoriale ne sera pas dessaisie, que chacun se rassure. Ce texte ne vise qu'à combler des lacunes du droit, notamment en matière de sanctions.

Le nouveau PPRN doit être actualisé et mis en œuvre au plus vite, pour la sécurité de nos compatriotes. Néanmoins, j'alerte la ministre sur la méthode : rapidité n'est pas toujours gage de qualité. Il faut laisser le temps aux élus de bien l'étudier. Ne pas attendre la fin de l'enquête publique a pu sembler un peu arbitraire aux yeux de beaucoup.

Nous ne sommes pas à deux mois près, puisque la saison des cyclones touche à sa fin.

Il semble difficile de faire accepter rapidement le nouveau PLU. Le rapport à la terre est historiquement, charnellement même, plus sensible dans les outre-mer que dans l'hexagone. Je ne défends pas les constructions illégales, mais il faut expliquer la légitimité des mesures prises aux élus et à la population.

Évitons de faire du nouveau code de l'urbanisme un simple instrument répressif. Il faut beaucoup de sagesse et de prudence. Saint-Martin ne s'étend que sur 53 kilomètres carrés : les 80 mètres vont renchérir le foncier.

La coopération avec les Pays-Bas doit être approfondie, au-delà de la question du différend frontalier.

Le non-respect de la réglementation a considérablement accru le bilan de la catastrophe, notamment en zone côtière. Le contre-exemple de Saint-Barthélemy où la réglementation est mieux respectée est éclairant. Il faut reconstruire vite, mais reconstruire bien à Saint-Martin.

Une dotation exceptionnelle de 6 millions d'euros a été accordée à cette collectivité sous forme de fonds d'urgence en faveur du logement (FUL), qui a pour vocation de financer les travaux de réparation des logements sociaux. Sur les 6 millions d'euros, 3 millions resteront à payer fin 2020, dès lors qu'il aura été vérifié que les engagements pris auront été tenus. Pourquoi le Gouvernement entend-il supprimer ce fonds dès le 1^{er} janvier 2020 ?

Le groupe socialiste votera ce projet de loi. *(Applaudissements sur les travées des groupes SOCR, RDSE et Les Indépendants)*

Mme Annick Girardin, ministre. – Le PPRN par anticipation a été décidé le 12 septembre 2017 par le président de la République lui-même, en accord avec les élus, lors de sa visite sur l'île après le cyclone. Nous étions au lendemain de la catastrophe et chacun était conscient qu'il fallait agir très vite.

À la suite du rapport des trois commissaires enquêteurs, nous prendrons le temps de l'échange et de l'écoute. J'ai souhaité qu'ils aillent sur le terrain,

avec des interprètes, pour que chacun puisse s'exprimer.

Monsieur Arnell, nous attendons vos propositions, vous qui êtes originaire du Quartier d'Orléans où nous nous sommes rendus. Je suis et je resterai à l'écoute.

Certes, il faut aller suffisamment vite mais aussi écouter chacun, d'autant que la prochaine saison cyclonique commencera en juin 2020.

La PLU relève de la compétence de la collectivité territoriale. L'État sera à ses côtés.

À chaque fois que je me suis rendue à Saint-Martin, j'ai rencontré les autorités de Sint-Marteen. La question de l'*Oyster Pond* est centrale ; nous devons nous voir mais la rencontre a été reportée au mois prochain. Nous avancerons sur le sujet.

Monsieur Arnell, comme vous l'avez dit, l'application du droit à Saint-Martin est un long processus d'acceptation.

Un délégué interministériel aux risques naturels majeurs en outre-mer a été nommé : il proposera un projet de loi sur cette question.

Quelque 6 millions d'euros ont été prévus au fonds d'urgence logement, dont 3 millions ont été versés. Nous paierons le solde dès que nous serons en mesure de le faire. C'est mon souhait. Si nous devons aller plus lentement, nous le ferions, pour être à l'écoute de tous les élus.

La discussion générale est close.

L'article unique est adopté.

Le projet de loi est adopté.

(Applaudissements sur les travées des groupes SOCR, RDSE, LaREM, UC et Les Indépendants)

La séance est suspendue quelques instants.

Améliorer l'accès à la prestation de compensation du handicap (Procédure accélérée)

M. le président. – L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi visant à améliorer l'accès à la prestation de compensation du handicap, présentée par M. Alain Milon

Discussion générale

M. Alain Milon, auteur de la proposition de loi. – Ce texte appelle un retour sur nos travaux passés afin de mieux en saisir la portée et les implications. La loi du 11 février 2005 est sans contexte une grande loi. Elle a redessiné les contours d'une politique publique, en partant 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 dans son rapport : « Les espoirs que les personnes handicapées 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 ». Il ajoutait : « Votre commission 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, votre commission des affaires sociales d'alors avait pressenti que la nouvelle PCH ne suffirait pas à apporter une réponse intégrale aux besoins des personnes. C'est pourquoi elle avait souhaité que les financements 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 l'article 64 a prévu 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. Il s'agissait d'affirmer dans la loi l'existence d'un reste à charge dont aucun paramètre ne dépendait de l'État, ni le coût des équipements, ni les ressources des bénéficiaires, ni les concours extralégaux, ce qui ne manque pas d'interroger notre rôle de législateur.

Cette disposition est restée lettre morte, faute de décret d'application. La carence de l'État a donné lieu à une astreinte quotidienne infligée par le Conseil d'État qui dure depuis 2016. Je suis régulièrement interpellé sur ce point par des citoyens, des associations et des parlementaires, dont Michel Raison, dont je salue l'engagement constant sur le sujet.

Cette proposition de loi 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.

Quatorze ans après la loi, nous restons en deçà des ambitions initiales ; alors que les espoirs sont toujours aussi grands.

Le temps de la concertation a été pris. Fallait-il maintenir dans la loi un principe ambitieux que les

gouvernements successifs ont été incapables de mettre en œuvre ou bien fallait-il avancer de façon pragmatique mais forcément imparfaite ? Nous avons choisi la seconde solution, avec la mise en œuvre d'un plafonnement du reste à charge pour les personnes handicapées, dans la limite des financements disponibles. Je souhaite que le Gouvernement précise ses intentions.

Une réforme de la PCH est annoncée ; nous avons pris une voie différente du député Philippe Berta dans sa proposition de loi : pour nous, il est temps d'avancer, sans passer par l'expérimentation.

Je tiens à saluer le travail et l'engagement de notre rapporteur Philippe Mouiller. (*Applaudissements de plusieurs travées du groupe Les Républicains jusqu'aux travées des groupes RDSE et UC*)

M. Philippe Mouiller, rapporteur de la commission des affaires sociales. – Ce n'est pas sans émotion que je prends la parole sur ce texte sénatorial, inscrit par le Gouvernement à l'ordre du jour de sa semaine réservée. Je remercie tout particulièrement le président Milon d'avoir permis que soit soumis à nos suffrages ce texte qui 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.

Créée par la loi du 11 février 2005, la PCH est une pierre angulaire de la politique du handicap ; mais un groupe de travail que j'ai présidé a dessiné l'an dernier des perspectives d'amélioration, mises en œuvre dans ce texte. Je salue également l'initiative de notre collègue député, M. Berta, qui a aussi œuvré en faveur de ce texte qui n'empiète nullement sur les travaux engagés par le Gouvernement depuis la conférence nationale du handicap ; il s'agit ici de modifier la PCH pour faciliter immédiatement la vie de nos concitoyens.

L'article premier supprime la barrière d'âge de 75 ans au-delà duquel le bénéfice de la PCH n'est plus ouvert, pour toute personne dont le handicap s'est déclaré avant l'âge de 60 ans. Cette mesure cohérente, de simple justice et faiblement coûteuse met un terme à la discrimination...

M. François Bonhomme. – Qui existe !

M. Philippe Mouiller, rapporteur. – ... 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.

L'article 2 a donné lieu à débat. Le texte clarifie le dispositif des fonds départementaux de compensation du handicap, créé en 2005, car ils rencontrent d'importants problèmes 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 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, mais il s'agit d'une clarification indispensable car le décret d'application n'a toujours pas été pris, quinze ans après le vote de la loi. L'État a été condamné et paye depuis trois ans une astreinte quotidienne. En d'autres termes, à un droit généreux mais virtuel, nous substituons un droit effectif.

L'article 3 comporte des avancées, puisqu'il renforce les prérogatives du contrôle du président du conseil départemental garant de l'effectivité du droit. Il donne aussi aux bénéficiaires de la prestation une plus grande liberté dans l'usage de la PCH, avec 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 est également prévu la possibilité d'un versement ponctuel de la prestation pour les aides humaines, ainsi que 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. Cette mesure, attendue par les bénéficiaires, devrait leur permettre de simplifier leurs démarches.

De plus, la prestation pourra être 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 travailleurs handicapés. Il était en effet urgent que les personnes atteintes par un handicap irréversible se voient enfin reconnaître le bénéfice pérenne, sans avoir à renouveler inutilement leurs demandes, de la compensation qui leur est due.

L'article 4 résout les problèmes liés au transport, longtemps sous-estimés. Une famille peut avoir à gérer jusqu'à trois ou quatre modalités de transport distinctes. Quel progrès, si l'abattement des murs donne lieu à un allongement des routes ?

Il reste de nombreux problèmes à résoudre. Madame la ministre, nous sommes mobilisés pour faire avancer tous ces sujets afin d'améliorer la vie de nos concitoyens handicapés.

Je vous demande, chers collègues, d'adopter ce texte porteur de nouveaux droits, de nouvelles protections et de nouveaux espoirs. *(Applaudissements des travées du groupe SOCR jusqu'à celles du groupe Les Républicains)*

Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées. – La loi de 2005 voulue par Jacques Chirac est le socle de la pleine participation et de la citoyenneté des personnes en situation de handicap. Je suis heureuse de participer à ce débat qui

démontre que le handicap a la capacité de nous rassembler.

Ce texte est nourri du rapport porté par le sénateur Mouiller au nom de la commission des affaires sociales. Il porte des améliorations pour la vie quotidienne de nos concitoyens en situation de handicap. Bâtir une société où enfin les choix seront écoutés et rendus possibles, voilà le projet politique que je porte au nom du Gouvernement.

La période est marquée par de nombreuses avancées : ainsi en est-il de la stratégie « Agir pour les aidants », bâtie avec l'apport des associations et des parlementaires, et je remercie particulièrement Mme la sénatrice Guidez qui a porté haut la question si légitime de la meilleure reconnaissance des proches aidants. Cette stratégie permettra en outre une amélioration de la situation pour les aidants percevant le dédommagement dans le cadre de la PCH, qui sera désormais défiscalisé.

Je note également l'amélioration du pouvoir d'achat de nos concitoyens en situation de handicap : depuis le 1^{er} novembre 2019, son montant est porté à 900 euros par mois, soit 90 euros de plus par rapport à 2017. Au total, 2 milliards seront consacrés pendant le 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 lorsque le handicap n'est pas susceptible de régresser.

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

Votre proposition de loi est une contribution à notre ambition.

La PCH est un levier essentiel pour l'autonomisation des personnes handicapées dans tous les domaines de leur quotidien : 280 000 personnes sont concernées. Près de quinze ans après, il est essentiel d'en renforcer l'efficacité en individualisant les besoins et en réduisant le délai de traitement des dossiers.

Le Gouvernement a donc lancé deux chantiers nationaux. D'abord améliorer l'accès à la PCH, avec l'aide de Marie-Pierre Martin, vice-présidente du conseil départemental de Maine-et-Loire qui a présidé 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 deuxième chantier porte sur la compensation du handicap des enfants, sujet dont je sais qu'il vous tient particulièrement à cœur, Mme Schillinger. Centrés sur l'articulation entre l'allocation d'éducation de l'enfant handicapé (AEEH) et la PCH attribuée aux enfants, les travaux confiés à Daniel Lenoir, de l'IGAS, présentent plusieurs scénarios d'évolutions, dont nous devons mesurer les impacts. Cela nécessite du temps, mais il y a des simplifications qu'attendent les familles et les enfants, comme la simplification du droit d'option entre AEEH et PCH, et notamment le critère d'éligibilité qui représente aujourd'hui une complexité incompréhensible pour les familles.

L'article premier supprime une condition particulièrement injuste : la limite d'âge de 75 ans pour la perception de la PCH. L'article reprend les travaux conduits par le député Berta. Je me réjouis du consensus trouvé auquel nous sommes parvenus et qui devrait concerner environ 10 000 personnes.

L'article 2 traite un problème particulier aigu et sur lequel nous butons depuis de nombreuses années. Je veillerai à ce que le décret améliore les conditions de mobilisation des fonds départementaux dont dépendent 15 000 personnes. Le coût des aides techniques doit se réduire. Est-il normal qu'un fauteuil électrique coûte plus de 30 000 euros ? Je lancerai bientôt une mission nationale sur le sujet.

Le droit à vie a été institué pour différents droits et prestations, comme la reconnaissance de la qualité de travailleur handicapé (RQTH), l'AAH, l'AEEH et la carte mobilité inclusion invalidité (CMI-invalidité). Je me suis engagée à suivre cette réforme, qui permettra d'alléger les démarches des personnes dont le handicap n'est pas susceptible d'évolution favorable et qui ne comprennent pas pourquoi elles doivent régulièrement justifier de ce handicap auprès des administrations. L'article 3 vise à étendre le droit à vie à la PCH.

La question des transports des personnes handicapées n'avance pas assez vite. Il faut mettre à plat le financement, trouver des solutions innovantes. C'est l'objet de l'article 4.

Concernant la compensation des enfants, une première étape de simplification a été franchie le 1^{er} 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.

Certaines avancées pourront être rapides sur l'option AEEH et PCH. En revanche, nous devons poursuivre le travail à partir des propositions émises par le rapport de M. Lenoir.

Je m'engage à mener des travaux à tous les niveaux des collectivités territoriales et notamment les régions, autorités organisatrices de transport. Je ne suis pas convaincue que ce comité relève de la loi

mais je soutiens l'objectif de son lancement et vous pouvez compter sur mon engagement.

Comme je le dis souvent à mes services, nous sommes tous concernés et tous mobilisés !
(Applaudissements sur les travées du groupe LaREM et sur quelques travées du groupe Les Républicains)

Mme Michelle Meunier. – Certes la proposition de loi contient des pistes d'amélioration mais le compte n'y est pas. Ce texte me semble 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.

La revalorisation de l'AAH, votée l'an dernier et mise en œuvre au début du mois, s'accompagne d'une stagnation de son montant pour les personnes en couple, ce que nous déplorons depuis longtemps.

Venons à l'essentiel. La PCH couvre les besoins de la vie quotidienne mais pas tous : l'aide-ménagère, par exemple, n'est pas prise en compte. Les dispositifs AAH et PCH côtoient ceux dont bénéficient les personnes âgées en perte d'autonomie. Les ressources financières affectées à ces allocations sont globalement insuffisantes.

Pour la PCH, les associations constatent un durcissement de la situation, des besoins évalués à la baisse, ce qui se traduit par moins d'heures de prise en charge pour des aides humaines : cela confine parfois à l'abattage, avec des gestes plus expéditifs.

La pression financière des payeurs - les conseils départementaux - est le résultat d'une augmentation des contraintes financières pesant sur ceux-ci. Cette proposition de loi n'entend qu'améliorer à la marge l'accès de quelques-uns à la PCH.

L'article premier est bon dans son principe : la levée de la barrière d'âge est une revendication unanime. Cependant, attention à ne pas décevoir. Le rapport d'information de 2018 rappelait ainsi que : « 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 ».

Nos anciens sont invités à travailler plus et plus longtemps ; et pourtant on continue à estimer qu'un handicap à partir de 60 ans doit être considéré comme une perte d'autonomie liée au grand âge. Ce n'est pas acceptable.

L'article 2 traite de 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. Cette limite est maintenue tout en tenant compte des capacités des départements à assurer le versement des fonds. Cela suscite méfiance et réserves chez les personnes

concernées. Vous cherchez à tenir compte des contraintes budgétaires des départements, mais les représentants des personnes handicapées demandent qu'il n'y ait aucun reste à charge.

La compensation du handicap ne peut pas être financée à la marge, même sur les autres ressources.

Quant au comité stratégique sur les modes de transport, il est nécessaire. Les mobilités doivent être perçues comme une chaîne indispensable permettant aux personnes handicapées de se déplacer librement et de vivre comme tout le monde. En l'état actuel, l'organisation et la prise en charge de ces transports différent d'une activité à l'autre. Une prise en charge intégrée éviterait de lourdes démarches, décourageantes pour des personnes déjà vulnérables.

Ce n'est pas la société que nous voulons et il est urgent de relever ce défi. Malgré les lacunes soulignées, le groupe SOCR votera ce texte.

M. Jean-Pierre Corbisez. – (*Applaudissements sur les travées des groupes RDSE, Les Indépendants et UC*) Étant reconnu moi-même handicapé et ancien président de la Maison départementale des personnes handicapées (MDPH) du Pas-de-Calais, ma sensibilité et mon engagement à l'égard du handicap sont évidents.

J'ai déposé plusieurs amendements pour améliorer les conditions de vies des personnes handicapées lors de l'examen de la loi ELAN.

Je salue l'initiative du président Milon et me félicite de l'adoption unanime de ce texte par la commission des affaires sociales.

La PCH a fait l'objet de reproches depuis sa création dans la loi de 2005. Alors qu'elle a pour objet de répondre aux difficultés quotidiennes des personnes handicapées, elle ne peut être mobilisée à cette fin, par exemple pour rémunérer une aide-ménagère.

En outre, elle laisse de lourds restes à charge financiers aux personnes handicapées, par exemple pour l'aménagement du domicile, et ne couvre pas tous les besoins. Les personnes dont le handicap a été reconnu après leurs 59 ans ne peuvent y prétendre.

Enfin, elle ne répond pas aux besoins des enfants ni des personnes ayant un handicap psychique.

Plusieurs de ces difficultés avaient été soulignées dans un rapport de l'Inspection générale des affaires sociales de 2016, dont les préconisations n'ont malheureusement pas été traduites dans notre droit.

Nous partageons l'objectif de l'article premier, tout en considérant qu'il faudrait aller plus loin en supprimant la barrière des 60 ans. La prestation universelle d'autonomie est une évolution souhaitable qui était déjà suggérée dans la loi de 2005. Ce serait un signal fort qui permettrait de réaffirmer la solidarité nationale et de mettre fin à une discrimination.

L'article 2 va plus loin que ce que proposait Philippe Berta, dans la clarification que l'État n'avait pas souhaité auparavant, jusqu'à en être condamné par le Conseil d'État. Il évite que les compensations des fonds départementaux de compensation du handicap (FDCH) soient trop limitées. Certains appareillages coûtent cher. Le texte facilite leur acquisition. La prise en charge du handicap nécessite des financements importants alors que les départements sont confrontés à de réelles difficultés. L'État doit impulser une dynamique nouvelle en la traduisant dans le prochain projet de loi de finances.

Nous saluons le progrès considérable que constitue l'instauration d'un droit à vie à la prestation de compensation du handicap pour les personnes ayant un handicap non susceptible d'évoluer.

Nous resterons vigilants quant à la gouvernance, la composition et les modalités de fonctionnement du comité de pilotage créé à l'article 4. Il devra apporter des réponses concrètes et optimales.

Les familles attendent que notre société évolue depuis 2005. Il est temps que les engagements pris soient enfin traduits dans leur vie quotidienne !

Notre groupe votera cette proposition de loi avec beaucoup d'espoir. (*Applaudissements sur les travées des groupes RDSE, LaREM, Les Indépendants et UC*)

Mme Patricia Schillinger. – (*M. Martin Lévrier applaudit.*) Ce texte a reçu un large soutien dont celui du groupe LaREM. Il apporte des solutions concrètes dans l'accès et la mise en œuvre de la prestation de compensation du handicap. Il fait suite au rapport Mouiller.

Le dispositif créé en 2005 a connu une montée en puissance régulière pour bénéficier désormais à plus de 280 000 personnes. Il se voulait souple et universel ; il est vécu comme complexe, injuste et rigide. L'enquête de la direction interministérielle à la transformation publique l'a montré.

Cette proposition de loi entend rendre le dispositif de la PCH plus effectif grâce à la suppression de la barrière d'âge de 75 ans. Déjà adoptée à l'Assemblée nationale, cette mesure prend en compte l'allongement de la durée de vie.

Le texte met fin à une situation insatisfaisante concernant les fonds départementaux de compensation. Il précise que le reste à charge des bénéficiaires ne pourra excéder 10 % de leurs ressources personnelles dans la limite du financement du fonds de compensation.

L'article 3 unifie les modalités d'attribution de la prestation de compensation du handicap.

Autre simplification attendue, la décision d'attribution de la PCH sans limitation de durée en cas de handicap non susceptible d'évolution, évitant ainsi des formalités inutiles. Le contrôle des conseils départementaux s'exercera désormais sur six mois. C'est une avancée.

La création d'un comité stratégique pour préparer les réformes en matière de transport des personnes handicapées et d'adaptation du droit aux enfants est une bonne chose. Ce dernier point sur les enfants a été inscrit à l'initiative de notre groupe pour corriger un droit d'option trop complexe pour être effectif.

Peu de parents choisissent la prestation de compensation du handicap. Il est temps de réfléchir à une réforme de la PCH enfants. Il est indispensable d'interroger les modes de fonctionnement de ces dispositifs.

Partir des besoins des personnes plutôt que de ceux des structures administratives, tel est le cap à viser.

Cette proposition de loi amorce une évolution positive. Nous la voterons.

Madame la ministre, nous vous remercions pour votre implication tenace. *(Applaudissements sur les travées des groupes LaREM, Les Indépendants et RDSE)*

Mme Cathy Apourceau-Poly. – Les personnes en situation de handicap et leurs familles attendent depuis bien trop longtemps des actes forts du Gouvernement. Le Premier ministre s'était pourtant engagé à en faire une priorité lors de son discours de politique générale.

La PCH souffre d'insuffisances nombreuses. Elle n'a pas été revalorisée depuis 2006, alors que le prix du matériel a explosé. Les délais d'instruction des demandes d'attribution sont souvent trop longs, entre trois et douze mois, ce qui incite certaines personnes handicapées à renoncer à leurs droits ou les place dans la précarité et parfois l'endettement. Les agents des MDPH qui instruisent les dossiers déplorent depuis des années le manque de moyens humains.

La proposition de loi apporte quelques réponses mais ne va pas assez loin.

L'article premier instaure une disposition intéressante, en supprimant la limite d'âge de 75 ans. C'est à saluer ; néanmoins la proposition ne supprime pas la barrière d'âge à 60 ans avant laquelle il faut déjà avoir un handicap pour bénéficier de la PCH. Ce critère discriminatoire perdure en effet depuis dix ans.

Quant à l'article 2, il instaure une nouvelle limite, celle des financements des fonds de compensation. Nous considérons que ce fonds ne devrait même pas exister dans la mesure où la PCH est censée couvrir l'ensemble des besoins des personnes handicapées.

L'article 3 va dans le bon sens, si ce n'est pour ce qui concerne le renforcement de l'encadrement des contrôles exercés par les conseils départementaux, qui part d'une intention louable, mais stigmatise les personnes handicapées, alors qu'elles sont déjà économiquement fragilisées et éprouvent de grandes difficultés à accéder à l'emploi. N'en rajoutons pas !

Enfin le dernier article qui porte sur les besoins spécifiques des enfants, ainsi que sur les transports, va dans le bon sens.

Ce texte est l'occasion de réaffirmer notre attachement à l'égalité des droits.

Il y a un an, vous nous disiez vouloir une refonte globale du système de compensation du handicap, lorsque nous vous demandions la non prise en compte des revenus du conjoint dans le calcul de cette prestation. Mais nous ne sommes pas rancuniers. Nous voterons en faveur de cette proposition de loi. *(Applaudissements sur les travées des groupes CRCE, SOCR, LaREM et RDSE, ainsi que sur quelques travées du groupe UC)*

M. Franck Menonville. – *(Applaudissements sur les travées du groupe RDSE, ainsi que sur quelques travées du groupe UC)* Je salue l'excellent travail du rapporteur et l'initiative de M. Milon.

La PCH, prestation personnalisée, créée en 2005 sur l'impulsion de Jacques Chirac, n'est pas plafonnée et couvre un large champ de besoins, tels que le financement de l'aménagement du logement et du véhicule, mais aussi l'aide animalière ou l'assistance humaine et technique.

La politique du Gouvernement en matière de handicap consiste à améliorer l'accès de ces personnes à l'enseignement et à l'emploi.

La PCH relève de la solidarité nationale. La barrière d'âge à 75 ans n'est plus opportune, en raison du vieillissement de la population et de la hausse de l'espérance de vie. C'est l'objet de l'article premier qui la supprime.

L'article 2 réduit le reste à charge, grâce aux fonds départementaux de compensation.

L'article 3 harmonise la durée d'attribution à dix ans et octroie un droit à vie à la PCH quand le handicap ne présente pas de possibilité d'évolution favorable.

L'article 4 propose la création d'un comité stratégique.

Le groupe Les Indépendants apporte son soutien à ce texte qui garantit l'égalité de l'accès au droit. Près de 10 000 personnes cumulant plusieurs handicaps restent sans solution d'accompagnement. J'attire votre attention sur la situation des personnes autistes conduites à se rendre en Belgique pour trouver de meilleures conditions de vie. Cette situation est bien connue dans la Meuse.

Je pourrai multiplier les exemples, en matière d'accès aux soins et d'isolement dans les territoires ruraux. Madame la ministre, poursuivez votre action et vos efforts ! *(Applaudissements sur les travées du groupe RDSE, ainsi que sur celles des groupes Les Indépendants, LaREM et UC)*

Mme Jocelyne Guidez. – *(Applaudissements sur les travées du groupe UC)* Je salue l'initiative du

président Milon et le travail objectif du rapporteur. Quelque 284 000 personnes bénéficient de la PCH.

Deux points devraient faire l'objet de modifications prochaines : la prise en charge des transports mérite d'être améliorée : elle est plafonnée à 5 000 euros sur cinq ans avec une majoration à 12 000 euros si les déplacements sont supérieurs à 50 kilomètres ; cela fait au maximum 200 euros par mois, ce qui n'est pas en adéquation avec les besoins. Nous ne souhaitons pas qu'il revienne aux départements de compenser le plafonnement de cette prise en charge.

Deuxième sujet : la fameuse liste des produits et prestations remboursables, dont les barres d'appui des sièges de bain, les accessoires de fauteuils, etc. destinés à faciliter l'habillement, la mobilité, la communication, l'hygiène.

Comme en témoigne le rapport de 2008, *Repenser le financement du handicap pour accompagner la société inclusive*, des évolutions sont attendues. Les nouvelles technologies ont fait leur apparition entre-temps, avec les tablettes, smartphones, etc. Les maisons sont connectées. Il existe des moyens d'apporter une aide nouvelle aux personnes en situation de handicap. À l'heure de l'intelligence artificielle, tant de nouveautés existent, qui ne sont pas prises en charge par la PCH ni par la sécurité sociale.

Cette proposition de loi apporte de grandes avancées, attendues par les personnes handicapées. Elle supprime une limite d'âge difficilement compréhensible, par souci de justice sociale.

Autre progrès, les personnes concernées n'auront plus à effectuer les démarches insoutenables de renouvellement, l'attribution étant prévue pour dix ans. Nous nous en félicitons. Les agents des MDPH auront moins de dossiers administratifs à traiter et pourront consacrer leur temps à autre chose. Un habitant de l'Essonne attirait récemment mon attention sur le cas de sa femme handicapée, qui devait attendre six à neuf mois pour une réponse à sa demande. Il est indispensable d'améliorer l'organisation.

Il ne sera plus nécessaire de renouveler son dossier pour un handicap non susceptible d'évoluer favorablement. La création du comité stratégique sur le transport des personnes handicapées est bienvenue. Ne tardons pas à le mettre en place. Aujourd'hui, les règles sont très diverses et complexes.

Le droit ne saurait s'inscrire que dans une démarche de simplification. Il convient d'appliquer le principe « un financeur, un interlocuteur ».

J'ai créé dans ma commune un accueil de jour pour les personnes atteintes d'Alzheimer mais il est sous-sollicité car les intéressés n'ont pas les moyens de s'y rendre. Le groupe UC soutient cette proposition de loi. *(Applaudissements sur les travées du groupe UC, ainsi que sur le banc de la commission ; M. Jean-Pierre Corbisez applaudit également.)*

Mme Vivette Lopez. – Je remercie Alain Milon pour cette proposition de loi et son travail déterminé sur le handicap.

Cette proposition de loi remet opportunément au cœur du débat les prestations compensatoires, qui ne sont pas un luxe mais un droit. C'est l'honneur de notre société que de faire une place à chacun d'entre nous. Mais les aides constituent un vaste maquis qui doit être clarifié et élagué. Ce texte y contribue par des mesures de souplesse et de bon sens. Certains dispositifs doivent évoluer, tout en évitant les écueils de la concurrence et de la superposition.

Tous les départements ne sont pas en mesure de fournir la même aide ; n'ajoutons pas à la fracture sociale une fracture territoriale.

Il existe un champ immense d'initiatives à prendre pour mettre le handicap au cœur de nos attentions.

Madame la ministre, je sais votre détermination, mais êtes-vous suivie dans vos ambitions ? Le Gouvernement est-il prêt à troquer sa logique comptable contre une logique de rentabilité humaine ?

Pour le moment, la réponse n'est pas à la mesure des attentes.

L'AAH est passée de 868 euros à 900 euros, toujours sous le seuil de pauvreté. Les AESH qui ont succédé aux AVS, en contrat aidé pendant trois ans, sans qualification à l'issue, sont sous-payés et en CDD.

Où en est-on de la généralisation du langage des signes dans l'audiovisuel public ?

Enfin, le Gouvernement compte intégrer l'AAH dans le revenu universel d'activité, ignorant les spécificités du handicap. Nous devons être vigilants.

Madame la ministre, dès que vous évoquez des allègements administratifs, je m'inquiète des complications qui se préparent. Je crains que l'on ne se joue des mots, alors que s'occuper des plus faibles est un devoir absolu.

Mesure-t-on toujours la chance que nous avons, nous les personnes valides ? Cette proposition de loi nous interpelle sur les efforts que nous sommes prêts à consentir. C'est aussi pour nous que nous le faisons. Nous en récolterons les fruits, multiples. *(Applaudissements sur les travées des groupes Les Républicains, UC et RDSE)*

Mme Pascale Gruny. – *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains)* L'objectif de la PCH, créée par la grande loi fondatrice du 11 février 2005, est de compenser au maximum, par la solidarité nationale, les dépenses supplémentaires engendrées par le handicap.

Le président Jacques Chirac et sa secrétaire d'État, Marie-Anne Montchamp, étaient mobilisés par une idée simple : une personne atteinte de handicap doit gagner le même revenu qu'une personne en bonne santé qui réalise le même travail.

La PCH est un succès mais elle connaît des limites. Cette proposition de loi les corrige. Ainsi, elle supprime la limite de 75 ans au-delà de laquelle on ne peut plus la demander. C'était un seuil particulièrement injuste.

L'article 3 apporte une avancée considérable, en attribuant la PCH à vie pour les personnes dont le handicap n'est pas évolutif, ce qui leur épargne des démarches fastidieuses.

Les finances des conseils départementaux ne sont pas extensibles à l'infini. Leurs contraintes sont prises en compte par cette proposition de loi. C'est à l'État et lui seul de se mobiliser pour compléter les ressources des personnes handicapées afin de limiter le reste à charge à 10 % : c'est l'objet de l'article 2 qui a pour objet de résoudre les difficultés d'application de cette mesure, instaurée par la loi de 2005.

Le montant de la PCH varie de 2 800 euros à 9 400 euros selon les départements. Ce n'est pas admissible.

Les problèmes de transports sont un frein aux prises en charge. L'aide aux déplacements est plafonnée à 200 euros par mois, ce qui est largement insuffisant. En outre, l'aide s'arrête à la frontière du département. On demande toujours plus aux collectivités territoriales sans leur donner les moyens financiers.

Une réforme de la PCH enfant est en cours.

En 2005, Jacques Chirac disait 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 ». Je voterai cette proposition de loi de justice et d'humanité. *(Applaudissements sur les travées du groupe Les Républicains ; Mme Jocelyne Guidez applaudit également.)*

La discussion générale est close.

Discussion des articles

ARTICLE PREMIER

Mme Christine Prunaud. – Nous partageons l'objectif de cet article quant à la barrière de 75 ans mais regrettons que la seconde barrière, celle des 60 ans, ne soit pas supprimée. La loi contient donc une discrimination inadmissible. La loi de 2005 prévoyait à son article 13 une suppression du critère d'âge au plus tard en 2010. Les associations sont dans l'incompréhension la plus totale.

Après 60 ans, les personnes intéressées auraient droit à l'APA. Certes, mais elle est beaucoup moins avantageuse que la PCH. La situation est illogique.

L'article premier est adopté.

ARTICLE 2

M. Michel Raison. – Je remercie le rapporteur et le président de la commission des affaires sociales de nous avoir regroupés pour cette proposition de loi, que nous sommes nombreux à signer. J'étais fier en 2005 de voter la loi voulue par le président Jacques Chirac et présentée par sa secrétaire d'État Mme Montchamp.

Il avait été prévu que le reste à charge de la compensation du handicap n'excède pas 10 % mais aucun décret d'application n'a jamais été publié.

Interrogée sur ce point, la ministre m'avait renvoyé vers la proposition de loi du député Philippe Berta, qui était une avancée, limitée mais réelle. Cette proposition de loi est bien meilleure.

Des familles modestes vivent des situations très difficiles. Un fauteuil releveur coûte extrêmement cher. J'espère que cette proposition de loi sera reprise par l'Assemblée nationale.

M. le président. – Amendement n°3, présenté par Mme Apourceau-Poly et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

Alinéa 2

Remplacer les mots :

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

par le mot :

Les

Mme Cathy Apourceau-Poly. – Nous saluons la suppression de la contradiction contenue dans l'article L. 1146-5 du code de l'action sociale et des familles. Néanmoins l'auteur du texte fait référence à la limite des financements du fonds départemental de compensation. Au contraire, il faut en appeler à la responsabilité de l'État qui doit apporter des sources de financement pérennes. Il faut revaloriser la PCH pour réduire à zéro le reste à charge.

M. Philippe Mouiller, rapporteur. – La commission entend les motivations des auteurs de l'amendement. Nous partageons la volonté de remettre à plat la PCH mais cet article représente des avancées concrètes. C'est la politique des petits pas. Avis défavorable.

Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État. – La proposition de loi va nous permettre d'avancer, au niveau réglementaire, pour améliorer la doctrine d'emploi des fonds. Je comprends l'esprit de la demande. Nous réalisons des avancées. Nous devons travailler sur les fondamentaux des restes à charge sans nous focaliser uniquement sur les correctifs d'aval. Il s'agit de faire baisser les coûts des aides techniques.

L'innovation offre un boulevard en ce sens. Nous allons aussi développer des solutions de recyclage, tout en conservant la qualité. Avis défavorable.

L'amendement n°3 n'est pas adopté.

L'article 2 est adopté.

ARTICLE 3

Mme Christine Prunaud. – Nous partageons la proposition d'attribuer la PCH automatiquement lorsque le handicap n'est pas susceptible d'évoluer favorablement. Le contrôle n'a pas lieu d'être quand la personne en situation de handicap a déjà fait l'objet d'une évaluation par la MDPH. Les services payeurs devraient plutôt se concentrer sur l'accompagnement des personnes auxquelles des aides sont octroyées.

L'article 3 est adopté.

ARTICLE ADDITIONNEL

M. le président. – Amendement n°6, présenté par Mme Apourceau-Poly et les membres du groupe communiste républicain citoyen et écologiste.

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 ».

Mme Cathy Apourceau-Poly. – Cet amendement impose un délai maximal à la notification de la décision relative à l'attribution de la prestation. Les délais varient aujourd'hui de trois à douze mois selon les départements. En attendant, les personnes en situation de handicap doivent avancer les frais alors qu'elles ont un revenu moyen de 1 540 euros par mois, soit 200 euros de moins que les personnes valides. D'où leur détresse devant les multiples démarches à effectuer pour obtenir des délais de paiement, éviter d'être expulsées ou privées d'électricité ! Les familles aussi en pâtissent.

Entendons les agents des MDPH, qui demandent davantage de moyens humains pour l'instruction des dossiers.

M. Philippe Mouiller, rapporteur. – Il est difficile de fixer un délai de deux mois au niveau national alors que la charge de travail varie selon les départements. Mais la question mérite d'être posée. Madame la ministre, nous attendons les conclusions du chantier engagé en ce sens.

Avis défavorable, même si nous entendons le message.

Mme Sophie Cluzel, secrétaire d'État. – Oui, la question de la durée d'instruction, qui varie de un à sept selon les départements, est capitale. Il est indispensable d'harmoniser la qualité de réponse dans les MDPH. J'ai engagé un travail en ce sens avec l'ensemble des départements pour alléger les contraintes administratives. Lors de mon tour de

France des MDPH, j'ai pu entendre les équipes des MDPH qui restent trop réticentes à accorder un droit à vie. Or il est insupportable de devoir revenir devant le médecin tous les trois ans pour déclarer que l'on est toujours aveugle, ou trisomique, ou amputé : c'est du harcèlement administratif ! (*Applaudissements sur les travées des groupes LaREM, RDSE, UC et Les Républicains*)

Travaillons là-dessus ; en attendant, retrait ou avis défavorable, car votre amendement serait source de frustration.

Mme Cathy Apourceau-Poly. – Soit, nous vous faisons confiance pour travailler à la réduction des délais et des inégalités territoriales, même si voter l'amendement aurait fait avancer les choses. Nous resterons vigilants.

L'amendement n°6 est retiré.

ARTICLE 4

Mme Cathy Apourceau-Poly. – L'amélioration des conditions de vie des enfants en situation de handicap passe par une adaptation de la PCH à leurs besoins spécifiques, mais aussi par une meilleure prise en charge des sièges évolutifs par l'assurance maladie. Actuellement, le délai pour la prise en charge d'un second siège est de trois ans. Il faut également revaloriser la PCH pour tenir compte de l'augmentation des coûts de transport.

L'article 4 est adopté.

Interventions sur l'ensemble

Mme Cathy Apourceau-Poly. – Cette proposition de loi opère des améliorations non négligeables. Néanmoins, la revalorisation de la PCH est la grande absente. La dernière revalorisation date de 2006. Un amendement élargissant son périmètre à l'aide à l'activité ménagère a été déclaré irrecevable.

Malgré cette réserve, nous voterons le texte car toute avancée est bonne à prendre.

Mme Sylvie Goy-Chavent. – Madame la ministre, il reste beaucoup à faire sur le handicap, de la naissance à la fin de vie, des crèches aux centres de formation et aux maisons de retraite. Il y a tant de désarroi face au handicap.

Je voterai naturellement ce texte.

La proposition de loi est adoptée.

Annexes

Prochaine séance demain, mercredi 6 novembre 2019, à 15 heures.

La séance est levée à 18 h 40.

Pour la Directrice des Comptes rendus du Sénat,

Jean-Luc Blouet

Chef de publication

Ordre du jour du mercredi 6 novembre 2019

Séance publique

À 15 heures

Présidence :

M. Gérard Larcher, président

Secrétaires :

MM. Yves Daudigny et Daniel Dubois

1. Questions d'actualité au Gouvernement

À 16 h 30 et, éventuellement, le soir

Présidence :

Mme Hélène Conway-Mouret, vice-présidente

M. Jean-Marc Gabouty, vice-président

2. 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*)