

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire
Proposition de loi visant à renforcer le principe de la continuité territoriale en outre-
mer (n° 1159)

Document faisant état de l'avancement des travaux de
M. Olivier Serva, rapporteur
vendredi 26 mai 2023

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	3
COMMENTAIRE DES ARTICLES.....	5
TITRE I^{ER} – ACCOMPAGNER LES ACTIFS DANS LEUR MOBILITÉ.....	5
<i>Article 1^{er}</i> (articles L. 1803-6-1 [nouveau], L. 1803-6-2 [nouveau] et L. 1803-10 du code des transports) : Extension du dispositif d'aide à la continuité territoriale	5
TITRE II – ÉTENDRE LE DISPOSITIF D'AIDE À LA CONTINUITÉ TERRITORIALE.....	9
<i>Article 2</i> (article L. 1803-4-1-1 [nouveau] du code des transports) : Refonte des montants de l'aide à la continuité territoriale par territoire	9
TITRE III – FACILITER L'ACCÈS À LA VENTE À DISTANCE.....	13
<i>Article 3</i> (article 291 du code général des impôts) : Exonération de TVA pour les achats en ligne dont la valeur est inférieure à 150 euros.....	13
TITRE IV – ACCOMPAGNER LA MOBILITÉ DES FAMILLES FAISANT FACE À LA MALADIE D'UN ENFANT	17
<i>Article 4</i> (article L. 544-9 du code de la sécurité sociale) : Cumul d'aides pour la mobilité des familles faisant face à la maladie d'un enfant.....	17
<i>Article 5</i> (chapitre IV du titre I ^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services) : Compensation des charges pour l'État et la sécurité sociale.....	19
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	21

INTRODUCTION

La continuité territoriale est un principe de service public visant à faciliter le déplacement des citoyens entre les territoires, en compensant les obstacles liés à leur éloignement. Elle doit permettre aux 2,7 millions d'habitants ultramarins, répartis sur onze territoires et trois océans, de rejoindre l'hexagone.

Fondée sur les principes d'égalité des droits, de solidarité nationale et d'unité de la République, la politique nationale de continuité territoriale a été mise en œuvre par les articles 49 et 50 de la loi n° 2009-594 du 27 mai 2009 pour le développement économique de l'outre-mer (LODEOM), codifiés aux articles L. 1803-1 et suivants du code des transports. Elle se traduit aujourd'hui par les passeports d'aide à la mobilité et par l'aide à la continuité territoriale, pilotés par l'Agence de l'outre-mer pour la mobilité (LADOM), qui permet le financement du billet d'avion des personnes défavorisées résidant en outre-mer.

Face à l'inflation des prix des billets, notamment liée à la hausse du coût du carburant, la plupart de nos concitoyens ultramarins ne peuvent plus se déplacer entre leur territoire et l'hexagone car le montant des aides prévues par l'État est largement insuffisant. Les tarifs des billets sont historiquement élevés et les prix atteignent des niveaux inégalés auparavant. Entre février 2022 et février 2023, les prix des billets d'avion, toutes destinations confondues, au départ de la Guadeloupe ont ainsi augmenté de 47,9 %, la hausse étant de 45,2 % au départ de la Martinique, de 28,9 % au départ de la Guyane, de 24,4 % au départ de Mayotte et de 24,9 % au départ de La Réunion. De Paris vers les Antilles, le prix du billet d'avion en classe économique est bien supérieur à 1 000 euros pour l'été 2023 ⁽¹⁾.

Tout cela s'opère dans un contexte général d'augmentation des prix jamais atteint qui voit de plus en plus d'ultramarins basculer sous le seuil de pauvreté. Le Gouvernement, les élus locaux, la représentation nationale sont quotidiennement interpellés par nos concitoyens des territoires d'outre-mer qui ont désormais un sentiment exacerbé de rupture d'égalité entre leurs conditions de vie et celles des hexagonaux.

Quand on considère l'augmentation du coût des billets d'avion, force est d'admettre qu'il y a un problème auquel il convient de tenter ~~de porter~~ d'apporter des solutions fortes, rapides et tangibles. Ces solutions doivent concerner les jeunes qui étudient dans l'hexagone, les malades qui nécessitent des soins qui n'existent que dans l'hexagone, les actifs qui doivent suivre une formation

(1) Rapport d'information n° 488 fait au nom de la délégation sénatoriale aux outre-mer sur la continuité territoriale outre-mer, par M. Guillaume Chevrollier et Mme Catherine Conconne, enregistré à la Présidence du Sénat le 30 mars 2023.

continue dispensée uniquement dans l'hexagone et ceux demeurant dans l'hexagone mais qui veulent rentrer au pays pour y occuper un emploi ou créer une entreprise. D'une manière générale, il s'agit d'accompagner nos concitoyens ultramarins qui doivent pouvoir se rendre sur le territoire hexagonal pour des motifs familiaux, sanitaires, culturels, sportifs ou économiques.

Dans ces conditions, le principe de continuité territoriale, par la faiblesse de ses moyens, est loin de répondre au principe d'égalité qui le sous-tend. Pire, les territoires ultramarins souffrent d'une distorsion du principe d'égalité qui est le fait générateur du sentiment d'abandon des populations sur place. Ce principe a été mis à mal par des années de politiques publiques peu ambitieuses et sous-dotées en matière de continuité territoriale entre les outre-mer et l'hexagone. Alors que les Corses bénéficient d'un accompagnement budgétaire à la continuité territoriale de 257 euros par habitant, les îles Baléares, les Canaries et Ceuta de 223 euros par habitant, les outre-mer bénéficient de 16 euros habitant ⁽¹⁾.

Il convient de tirer les conséquences de ce constat. C'est pourquoi, le groupe Libertés, indépendants, outre-mer et territoires (LIOT), dans le cadre de sa niche parlementaire, présente cette proposition de loi qui prévoit une refonte des dispositifs d'aide à la continuité territoriale, un complément des missions de LADOM et une facilitation de l'accès à la vente à distance *via* l'exonération de TVA des produits en ligne d'une valeur inférieure à 150 euros. Elle propose également le cumul de l'allocation journalière de présence parentale avec le complément ainsi que la majoration de l'allocation d'éducation de l'enfant handicapé pour les parents résidant dans un territoire d'outre-mer ou en Corse.

(1) Rapport d'information n° 488 fait au nom de la délégation sénatoriale aux outre-mer sur la continuité territoriale outre-mer, par M. Guillaume Chevrollier et Mme Catherine Conconne, enregistré à la Présidence du Sénat le 30 mars 2023.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

TITRE I^{ER} ACCOMPAGNER LES ACTIFS DANS LEUR MOBILITÉ

Article 1^{er}

(articles L. 1803-6-1 [nouveau], L. 1803-6-2 [nouveau] et L. 1803-10 du code des transports)

Extension du dispositif d'aide à la continuité territoriale

Cet article crée deux nouveaux passeports de mobilité : le « passeport pour le retour au pays », pour les ultramarins résidents dans l'hexagone et le « passeport pour la mobilité des actifs », qui finance les billets des personnes inscrites dans une formation continue dans l'hexagone. L'article complète également les missions de LADOM, en cohérence avec les nouveaux passeports créés.

I. LE DROIT EN VIGUEUR : L'INSUFFISANCE DES DISPOSITIFS D'AIDE À LA MOBILITÉ POUR LES ULTRAMARINS

A. DES DISPOSITIFS LIMITÉS D'AIDE À LA MOBILITÉ

La politique nationale de continuité territoriale finance, au travers du fonds de continuité territoriale, plusieurs aides à la mobilité :

– **l'aide à la continuité territoriale**, qui finance une partie des titres de transport des personnes résidant dans les collectivités d'outre-mer, entre leur collectivité de résidence et le territoire hexagonal, sous conditions de ressources ;

– le **passeport pour la mobilité des études**, destiné aux personnes en formation initiale (les étudiants de tous les territoires ainsi que les lycéens des collectivités de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Saint-Barthélemy). Le passeport permet la prise en charge de la moitié du coût du billet d'avion, ou de sa totalité pour les étudiants boursiers d'État sur critères sociaux et les lycéens ;

– le **passeport pour la mobilité en stage professionnel**, destiné aux élèves et étudiants inscrits en terminale professionnelle ou technologique, en section de technicien supérieur, en institut universitaire de technologie, en licence professionnelle ou en master. L'aide participe au financement des titres de transport dans le cadre du stage prévu par la formation lorsque le référentiel de formation impose une mobilité hors du territoire de la collectivité où l'intéressé réside ou que le tissu économique local n'offre pas le stage recherché dans le champ d'activité et le niveau de responsabilité correspondant à la formation ;

– le **passport pour la mobilité de la formation professionnelle**, qui est destiné aux personnes en formation professionnelle en mobilité et aux personnes inscrites dans une démarche d'insertion professionnelle. L'aide comporte aussi un volet destiné aux personnes devant se présenter aux épreuves d'admission des concours de la fonction publique de catégorie A et B ainsi que des concours d'accès aux grandes écoles. Elle assure la prise en charge totale du coût du billet d'avion.

B. LES AIDES À LA MOBILITÉ DES ULTRAMARINS SONT PILOTÉES PAR L'AGENCE DE L'OUTRE-MER POUR LA MOBILITÉ

Initialement société d'État placée sous la double tutelle du ministre chargé de l'outre-mer et du ministre chargé du budget, **LADOM** a succédé en 2006 à l'Agence nationale pour l'insertion et la promotion des travailleurs d'outre-mer (ANT). LADOM est devenue l'opérateur de l'État pour la mobilité outre-mer en 2010 à la suite de la loi n° 2009-594 du 27 mai 2009 pour le développement économique de l'outre-mer (LODEOM). L'agence assure le pilotage des passeports mobilité et du dispositif d'aide à la continuité territoriale.

La loi n° 2015-1268 du 14 octobre 2015 d'actualisation du droit des outre-mer a transformé LADOM en établissement public administratif de l'État à partir de 2016.

En application de l'article L. 1803-10 du code des transports, LADOM a aujourd'hui deux principales missions :

1° Contribuer à l'insertion professionnelle des personnes résidant habituellement en outre-mer, en particulier les jeunes, en favorisant leur formation initiale et professionnelle hors de leur collectivité de résidence ainsi que leur accès à l'emploi ;

2° Mettre en œuvre les actions relatives à la continuité territoriale qui lui sont confiées par l'État et par les collectivités territoriales.

À compter du 1^{er} janvier 2024, LADOM cessera les prescriptions de formation professionnelle dans une logique de rationalisation de l'action publique, qui se traduira par le transfert de cette activité à Pôle Emploi.

C. DES DISPOSITIFS D'AIDE À LA MOBILITÉ INSUFFISANTS AU REGARD DE LA SITUATION DANS LES OUTRE-MER

Le niveau de vie des populations ultramarines et la hausse récente des prix des billets d'avion rendent essentielle la création de nouvelles aides à la mobilité.

1. Une population en moyenne plus pauvre que dans l'hexagone

Des écarts de richesse importants persistent entre les territoires d'outre-mer et la France hexagonale.

PIB par habitant en 2021 (euros)	
Guadeloupe	23 897
Martinique	25 921
Guyane	15 922
La Réunion	23 479
Mayotte	9 210
Polynésie Française	18 354
France métropolitaine	38 107

Source : commission des finances du Sénat, données Insee pour 2022.

Cette tendance tend à s'accroître puisque le PIB par habitant enregistre une légère diminution en outre-mer entre 2019 et 2021, alors qu'il connaît une hausse de plus de 5 % en France hexagonale sur la même période.

Par ailleurs, la population ultramarine est en moyenne plus pauvre que la population de l'hexagone. Si en France hexagonale, près de 14 % de la population vit avec moins de 60 % du revenu médian, cette proportion dépasse largement la moitié de la population en Guyane ou à Mayotte.

Taux de pauvreté Seuil national (en %)	
Guadeloupe	34
Martinique	33
Guyane	53
La Réunion	42
Mayotte	77
France métropolitaine	14

Source : Insee, budget de famille 2017.

Ces situations de pauvreté rendent le voyage vers le territoire hexagonal quasi-impossible pour de nombreux ultramarins.

2. Une population soumise à l'inflation récente des prix des billets d'avion

Depuis le milieu de l'année 2022, les prix des billets d'avion ont connu une forte augmentation, du fait notamment de la hausse des prix des carburants. La direction générale de l'aviation civile, interrogée par le Sénat au début de l'année 2023 ⁽¹⁾, estimait que le prix du kérosène, qui représente près de 30 % des coûts d'une compagnie, avait augmenté de 94 % entre septembre 2021 et

(1) Rapport d'information n° 488 fait au nom de la délégation sénatoriale aux outre-mer sur la continuité territoriale outre-mer, par M. Guillaume Chevrollier et Mme Catherine Conconne, enregistré à la Présidence du Sénat le 30 mars 2023.

septembre 2022, ce qui représente un surcoût d'environ 120 euros pour un aller-retour sur une liaison entre les Antilles et la France hexagonale.

Dans ce contexte, la création de nouvelles aides pour les déplacements des ultramarins est impérative.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

L'article 1^{er} crée deux dispositifs ayant vocation à favoriser l'accompagnement des actifs dans leur mobilité entre l'outre-mer et l'hexagone au sein du chapitre III du titre préliminaire du livre VIII de la première partie du code des transports. Il complète également les missions de LADOM.

A. LA CRÉATION DE DEUX NOUVEAUX PASSEPORTS

L'introduction d'un nouvel article L. 1803-6-1 prévoit la création d'un « **passport pour le retour au pays** » pour les ultramarins résidents dans l'hexagone. Cette aide s'adresse aux actifs dont les centres des intérêts moraux et matériels ⁽¹⁾ sont la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte, La Réunion, la Polynésie française, Saint-Barthélemy, Saint-Pierre-et-Miquelon et Wallis-et-Futuna. L'aide est conditionnée à la justification d'une promesse d'embauche ou d'une création d'activité.

L'article 1^{er} de la proposition de loi prévoit en outre la création d'un « **passport pour la mobilité des actifs** » via la création d'un nouvel article L. 1803-6-2. Ce nouveau dispositif vise à accompagner la mobilité dans le cadre de la formation continue grâce au financement d'une partie des titres de transport des personnes actives inscrites dans un programme de formation en continue, lorsque l'inscription à ce programme est justifiée par l'impossibilité de suivre un tel cursus, pour la filière d'étude choisie, dans la collectivité de résidence.

La situation est certifiée dans des conditions fixées par voie réglementaire.

B. L'ÉLARGISSEMENT DES MISSIONS DE L'AGENCE DE L'OUTRE-MER POUR LA MOBILITÉ

Tirant les conséquences de la création des nouveaux passeports au 1^o de l'article 1^{er} de la proposition de loi, le 2^o du même article complète l'article L. 1803-10 du code des transports fixant les missions de LADOM, pour y intégrer l'accompagnement des résidents ultramarins vers leur collectivité d'origine.

*

* *

(1) La notion de centre des intérêts moraux et matériels s'inspire de la notion de centre des intérêts matériels et moraux, propre à la situation spécifique des fonctionnaires ayant de tels intérêts dans les cinq départements et cinq collectivités d'outre-mer au sens des articles 73 et 74 de la Constitution.

TITRE II ÉTENDRE LE DISPOSITIF D'AIDE À LA CONTINUITÉ TERRITORIALE

Article 2

(article L. 1803-4-1-1 [nouveau] du code des transports)

Refonte des montants de l'aide à la continuité territoriale par territoire

Cet article propose de nouveaux montants pour l'aide à la continuité territoriale.

I. LE DROIT EN VIGUEUR : LES MONTANTS DE L'AIDE À LA CONTINUITÉ TERRITORIALE SONT INSUFFISANTS

A. L'AIDE À LA CONTINUITÉ TERRITORIALE : UNE NÉCESSITÉ POUR LES ULTRAMARINS

Pilotée par LADOM, l'aide à la continuité territoriale, codifiée à l'article L. 1803-4 du code des transports, est destinée à **financer une partie des titres de transport des personnes résidant dans les collectivités d'outre-mer, entre leur collectivité de résidence et le territoire métropolitain**. Elle vise à préserver les liens familiaux entre les ultramarins et promouvoir les relations culturelles et économiques entre l'outre-mer et l'hexagone.

Ce dispositif s'adresse aux personnes dont le quotient familial du foyer de rattachement est inférieur ou égal à 11 991 euros (ou 14 108 euros dans les collectivités de l'océan Pacifique). Son montant est majoré pour les personnes présentant un quotient familial inférieur à 6 000 euros (ou 8 400 euros dans les collectivités de l'océan Pacifique).

Aux termes du deuxième alinéa de l'article L. 1803-4 du code des transports, l'aide à la continuité territoriale finance aussi, sous conditions de ressources, une partie des titres de transport des résidents habituels régulièrement établis en France hexagonale lorsque la demande d'aide à la continuité territoriale est justifiée par un déplacement pour se rendre aux obsèques d'un parent, frère, sœur ainsi que de leur conjoint ou de leur partenaire lié par un pacte civil de solidarité.

Les ultramarins éligibles peuvent disposer d'un bon de réduction, le **bon de continuité**, valable sur un billet d'avion aller/retour en classe économique. Ce bon de réduction est à présenter auprès d'une compagnie aérienne. Un délai de carence de trois années pleines est observé entre deux demandes, sauf pour certains publics spécifiques : les doctorants (une aide par an), les artistes (deux aides par an) et les jeunes espoirs sportifs (quatre aides par an).

En 2021, 8 589 aides à la continuité territoriale ont été délivrées par LADOM.

B. DES MONTANTS D'AIDE INSUFFISANTS AU REGARD DE LA HAUSSE DES PRIX DES BILLETS D'AVION

En application de l'article 50 de la loi n° 2009-594 du 27 mai 2009 pour le développement économique des outre-mer, les montants de l'aide sont aujourd'hui définis par voie réglementaire. L'arrêté du 2 mars 2023 ⁽¹⁾ définit les montants aujourd'hui applicables.

Montant de l'aide à la continuité territoriale selon la collectivité de départ ou de destination (euros)	
Guadeloupe	340
Martinique	350
Guyane	390
La Réunion	475
Mayotte	535
Saint-Barthélemy	495
Saint-Martin	495
Saint-Pierre-et-Miquelon	530
Îles de Wallis-et-Futuna	1235
Polynésie Française	935
Nouvelle-Calédonie	980

Face à l'augmentation des prix des billets d'avion entre les territoires ultramarins et l'hexagone (exposée *supra*), il est essentiel de revaloriser le montant de l'aide à la continuité territoriale.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

L'article 2 de la proposition de loi prévoit l'insertion d'un nouvel article L. 1803-4-1-1 dans le code des transports définissant les **montants de l'aide à la continuité territoriale**. Ces montants sont applicables aux trajets de l'outre-mer vers la France hexagonale et de l'hexagone vers l'outre-mer.

(1) Arrêté du 2 mars 2023 portant modification de l'arrêté du 18 novembre 2010 pris en application de l'article 13 du décret n° 2010 1424 du 18 novembre 2010 fixant les conditions d'application des II, III, IV et V de l'article 50 de la loi n° 2009-594 du 27 mai 2009 pour le développement économique des outre-mer et les limites apportées au cumul des aides au cours d'une même année.

Montants actuel et proposé d'aide à la continuité selon la collectivité		
<i>Collectivité de départ ou de destination</i>	<i>Montant actuel de l'aide (en euros)</i>	<i>Montant d'aide proposé (en euros)</i>
Guadeloupe	340	950
Martinique	350	950
Guyane	390	975
La Réunion	475	950
Mayotte	535	1070
Saint-Barthélemy	495	990
Saint-Martin	495	990
Saint-Pierre-et-Miquelon	530	1060
Îles de Wallis-et-Futuna	1235	1235
Polynésie française	935	935
Nouvelle Calédonie	980	980

*
* *

TITRE III FACILITER L'ACCÈS À LA VENTE À DISTANCE

Article 3

(article 291 du code général des impôts)

Exonération de TVA pour les achats en ligne dont la valeur est inférieure à 150 euros

Cet article propose une exonération de taxe sur la valeur ajoutée pour l'achat de produits en ligne dont la valeur est inférieure à 150 euros.

I. LE DROIT EN VIGUEUR : UN RÉGIME FISCAL PARTICULIER APPLICABLE DANS LES TERRITOIRES D'OUTRE-MER

Les territoires régis par l'article 73 de la Constitution (Guadeloupe, La Réunion, Guyane, Martinique, Mayotte) et l'article 74 de la Constitution (Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon, les îles Wallis-et-Futuna ainsi que la Polynésie française) jouissent d'un régime fiscal particulier.

A. LES DÉPARTEMENTS ET RÉGIONS D'OUTRE-MER RÉGIS PAR L'ARTICLE 73 DE LA CONSTITUTION

1. Les achats en ligne depuis les départements et régions d'outre-mer sont considérés comme des importations

Les territoires régis par l'article 73 étant considérés comme des territoires tiers, les envois de biens vers les territoires ultramarins sont considérés comme des importations, soumis à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), en application de l'article 291 du code général des impôts.

Ainsi, lors de l'achat d'un bien, le client ultramarin réalise une importation soumise à la TVA du territoire de destination. En Guadeloupe, en Martinique et à La Réunion, le taux normal est de 8,5 % et le taux réduit de 2,1 %. En Guyane et à Mayotte, la TVA n'est pas applicable.

2. Les régimes de franchise de TVA existants

Il existe des régimes de franchise de TVA pour les importations de biens.

Dans le cadre de l'achat sur le site internet d'un professionnel depuis un département ou une région d'outre-mer, l'acheteur bénéficie d'une exemption de TVA et d'octroi de mer pour les biens dont la valeur est inférieure à 22 euros ⁽¹⁾.

Dans le cadre de l'envoi d'un colis entre particuliers, il existe une franchise de TVA pour l'envoi des colis d'un État membre de l'Union européenne vers un département ou une région d'outre-mer, dont la valeur est inférieure à 400 euros depuis le 1^{er} avril 2023 (205 euros auparavant). Les échanges pouvant bénéficier de cette franchise doivent toutefois être adressés sans aucune contrepartie et présenter un caractère occasionnel.

B. LES COLLECTIVITÉS D'OUTRE-MER RÉGIES PAR L'ARTICLE 74 DE LA CONSTITUTION

Les collectivités d'outre-mer régies par l'article 74 de la Constitution ne font pas partie du territoire douanier communautaire et, par conséquent, les obligations douanières sont identiques à celles appliquées dans les échanges de biens avec les pays tiers.

Ces collectivités obéissent à des régimes spécifiques selon les territoires. La TVA ne s'applique qu'en Polynésie française. Elle n'est pas applicable à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon et aux îles Wallis-et-Futuna. Seule la TVA immobilière s'applique à Saint-Barthélemy.

En Polynésie française, il existe trois taux de TVA : le taux normal de 16 % qui s'applique à tous les produits, notamment importés, le taux intermédiaire de 13 % pour les prestations de services et le taux réduit de 5 % pour les produits alimentaires ou les prestations de services relatives au transport de voyageurs, à la fourniture d'électricité et à l'hébergement dans les établissements hôteliers.

En Polynésie française, pour un montant inférieur à 20 000 FCP, soit environ 155 euros, le consommateur n'a pas de droits et de taxes à payer. Les biens importés d'une valeur supérieure à ce montant sont soumis à la TVA.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

Le II de l'article 291 du code général des impôts prévoit des exonérations au régime d'assujettissement à la TVA des importations de biens. Sont concernés par cette exonération, les biens importés définitivement dans le cadre des franchises fiscales communautaires et désignés par arrêté.

L'article 3 de la proposition de loi complète les dispositions relatives aux exonérations de TVA prévues par l'article 291 du code général des impôts. Il

(1) Directive (UE) 2017/2455 du Conseil du 5 décembre 2017 modifiant la directive 2006/112/CE et la directive 2009/132/CE en ce qui concerne certaines obligations en matière de taxe sur la valeur ajoutée applicables aux prestations de services et aux ventes à distance de biens.

précise le contenu de l'arrêté fixant la liste des biens concernés par l'exonération de TVA en indiquant que celle-ci s'applique aux biens d'une valeur de moins de 150 euros achetés en ligne, dans les collectivités relevant des articles 73 et 74 de la Constitution.

*

* *

PROJET

TITRE IV
ACCOMPAGNER LA MOBILITÉ DES FAMILLES FAISANT FACE À LA
MALADIE D'UN ENFANT

Article 4

(article L. 544-9 du code de la sécurité sociale)

Cumul d'aides pour la mobilité des familles faisant face à la maladie d'un enfant

Cet article prévoit le cumul entre l'allocation journalière de présence parentale avec le complément et la majoration de l'allocation d'éducation de l'enfant handicapé pour les parents résidant dans un territoire d'outre-mer ou en Corse.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

A. L'ALLOCATION JOURNALIÈRE DE PRÉSENCE PARENTALE PERMET AU PARENT D'ASSISTER UN ENFANT MALADE OU HANDICAPÉ

L'allocation journalière de présence parentale (AJPP) est une aide octroyée aux parents qui cessent une activité professionnelle afin de s'occuper d'un enfant atteint d'une maladie, d'un handicap ou victime d'un accident d'une particulière gravité rendant indispensables une présence soutenue et des soins contraignants. Les conditions d'obtention de l'AJPP sont codifiées au chapitre IV du titre IV du livre V du code de la sécurité sociale (articles L. 544-1 à L. 544-10).

L'article L. 544-2 précise que la particulière gravité de la maladie, du handicap ou de l'accident est attestée par un certificat médical détaillé, établi par le médecin suivant l'enfant. Le droit à la prestation est soumis à un avis favorable du service de contrôle médical relevant de l'article L. 315-1 du code de la sécurité sociale. Les articles L. 544-3 du même code et L. 1225-62 du code de travail limitent le nombre de jours d'allocation à trois cent dix jours ouvrés mais la loi n° 2021-1484 du 15 novembre 2021 visant à améliorer les conditions de présence parentale auprès d'un enfant dont la pathologie nécessite un accompagnement soutenu a introduit la possibilité de renouveler cette durée si la pathologie de l'enfant nécessite que l'accompagnement soit prolongé.

Le décret n° 2022-88 du 28 janvier 2022 relatif à l'allocation journalière du proche aidant et à l'allocation journalière de présence parentale fixe, à l'article D. 544-6 du code de la sécurité sociale, les nouvelles modalités de calcul

de l'AJPP. Le montant de l'AJPP s'élève aujourd'hui à 62,4 euros par jour, à l'exception de Mayotte où le montant de l'AJPP est de 53,97 euros par jour ⁽¹⁾.

L'AJPP peut être versée simultanément ou alternativement aux deux membres du couple de parents dans la limite de 22 jours par mois. Depuis le décret n° 2020-1208 du 1^{er} octobre 2020 relatif à l'allocation journalière du proche aidant et l'allocation journalière de présence parentale, les parents peuvent fractionner l'allocation en demi-journée.

L'article L. 544-7 du code de la sécurité sociale établit également qu'un complément pour frais est attribué au ménage ou à la personne dont les ressources ne dépassent pas un certain plafond, variable en fonction du nombre d'enfants à charge et de la composition du ménage, lorsque la maladie, le handicap ou l'accident visés exigent des dépenses à la charge desdits ménage ou personne, supérieure, à un montant déterminé (120,65 euros). Actuellement, ce complément mensuel s'élève à 120,65 euros, à l'exception de Mayotte où il s'élève à 121,25 euros.

Le second alinéa de l'article L. 544-8 du même code précise que les travailleurs à la recherche d'un emploi ou en formation professionnelle rémunérée bénéficient d'une AJPP versée mensuellement sur la base d'un nombre de jours fixés par décret.

B. L'ALLOCATION JOURNALIÈRE DE PRÉSENCE PARENTALE EST AUJOURD'HUI UNIQUEMENT CUMULABLE AVEC LE MONTANT DE BASE DE L'ALLOCATION D'ÉDUCATION DE L'ENFANT HANDICAPÉ

L'article L. 544-9 du code de la sécurité sociale établit la liste des indemnités avec lesquelles l'AJPP n'est pas cumulable pour un même bénéficiaire. Cette liste comprend à son 7° le complément et la majoration de l'allocation d'éducation de l'enfant handicapé (AEEH), perçus pour le même enfant. Ainsi, si l'AJPP peut être cumulée avec l'allocation de base de l'AEEH, elle ne peut pas l'être avec ses compléments.

L'allocation d'éducation de l'enfant handicapé (AEEH) est une aide financière destinée à compenser les dépenses liées à la situation de handicap d'un enfant de moins de vingt ans. Les modalités d'obtention de cette allocation sont codifiées aux articles L. 541-1 à L. 541-4 du code de la sécurité sociale.

Actuellement, le montant de base de l'AEEH s'élève à 142,70 euros par mois. L'article L. 541-1 du code de la sécurité sociale précise qu'un complément d'allocation est accordé pour l'enfant atteint d'un handicap dont la nature ou la gravité exige des dépenses particulièrement coûteuses ou nécessite le recours fréquent à l'aide d'une tierce personne. Selon l'importance des dépenses

(1) Décret n° 2022-1311 du 12 octobre 2022 étendant et adaptant à Mayotte les dispositions réglementaires du code de la sécurité sociale relatives à l'allocation journalière de présence parentale et l'allocation journalière du proche aidant.

supplémentaires engagées ou la permanence de l'aide nécessaire, le montant du complément varie de 105 euros à 1 193 euros.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

L'AJPP et l'AEEH doivent permettre aux parents accompagnants de financer l'ensemble des dépenses liées à la maladie ou au handicap de leur enfant. Or, ces dépenses sont souvent démultipliées pour les parents résidant dans un territoire d'outre-mer ou en Corse car certaines maladies ne sont pas traitables sur le territoire de résidence, faute de structure ou de spécialiste.

Les soins en France hexagonale sont alors une question vitale pour les enfants. Contrairement aux parents résidant en France hexagonale, les parents ultramarins ou corses ne peuvent pas faire des allers-retours quotidiens entre leur domicile et l'hôpital pour être auprès de leur enfant malade. Ils n'ont pas d'autre choix que de quitter leur territoire et de venir s'installer à proximité du lieu de soins. Ils doivent alors faire face au coût d'une installation tout en conservant leur logement pour leur retour.

Ils sont contraints en même temps de quitter leur emploi et se retrouvent donc sans aucun revenu de leur travail alors que leurs charges ont doublé.

Afin de permettre aux parents de répondre à ces frais supplémentaires et ainsi leur donner la possibilité d'accompagner leurs enfants dans les meilleures conditions possibles, le texte propose une dérogation à l'interdiction du cumul de l'AJPP avec le complément et la majoration de l'AEEH.

L'article 4 de la proposition de loi complète à cet effet le 7° de l'article L. 544-9 du code de la sécurité sociale en précisant que cette disposition n'est pas applicable au bénéficiaire de l'allocation journalière de présence parentale résidant dans une collectivité régie par l'article 73 de la Constitution, soit les départements et régions d'outre-mer, ou dans les collectivités de Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon ou de Corse.

*

* *

Article 5

(chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services)

Compensation des charges pour l'État et la sécurité sociale

Cet article de gage prévoit les dispositifs de compensation des charges induites par la proposition de loi pour l'État et la sécurité sociale.

L'article 5 de la présente proposition de loi tire les conséquences des dispositions de l'article 40 de la Constitution.

Le I de l'article 5 prévoit la compensation de l'exonération de TVA, prévue pour les achats en ligne dont la valeur est inférieure à 150 euros de l'article 3 de la présente proposition de loi, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

Le deuxième paragraphe de l'article 5 vise à compenser l'introduction de deux nouvelles aides à la mobilité à l'article 1^{er} de la proposition de loi ainsi que la revalorisation des montants de l'aide à la continuité territoriale prévue à l'article 2 par la création d'une taxe additionnelle sur les produits du tabac prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre II du code des impositions sur les biens et les services.

Enfin, le dernier paragraphe de l'article 5 gage les conséquences financières pour les organismes de sécurité sociale de la dérogation à l'interdiction de cumul de l'allocation journalière de présence parentale avec le complément et la majoration de l'allocation d'éducation de l'enfant handicapé introduite à l'article 4 de la proposition de loi par une majoration de l'accise sur les tabacs.

*

* *

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

(par ordre chronologique)

L'agence de l'Outre-mer pour la mobilité (LADOM)

M. Saïd Amada, directeur général

Audition conjointe

– Association « Réunionnais de retour au pèi »

Mme Lindsay Gopal, présidente

– Association Alé Vini

M. Yann Céranton, président

Mme Rita Hurgon, chargée de communication

Région Guadeloupe

M. Normane Omarjee, vice-président délégué au désenclavement aérien, maritime et numérique

M. Frantz Blard, responsable administratif et financier

Compagnies aériennes

M. Eric Michel, directeur général « Antilles » d'Air Caraïbes

M. Lionel Rault, directeur régional Caraïbes d'Air France*

M. Aurélien Gomez, directeur des affaires parlementaires et territoriales d'Air France*

Chambres de commerce et d'industrie (CCI)

M. Patrick Vial Collet, président de la CCI des Îles-de-Guadeloupe, président du conseil de surveillance de Corsair *

M. Eric Kourry, président Gai air Antilles/air Guyane *

Mme Mariana Royer, membre associé de la CCI de Guyane *

Direction générale des douanes de Guadeloupe et des Îles du Nord

M. Philippe Richard, directeur

Syndicat des compagnies aériennes autonomes (SCARA)

M. Philippe Dandrieux, vice- président

M. Georges Lachenaud, délégué général aux affaires aéroportuaires

** Ces représentants d'intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique.*