

A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

X I V <sup>e</sup>   L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission des affaires économiques

- Examen de la proposition de loi relative au remboursement des taxes d'aéroport (n° 3463) (*M. Jean-Marie Tétart, rapporteur*)..... 2
- Examen de la proposition de loi relative au débroussaillage (n° 3699) (*Mme Marie-Hélène Fabre, rapporteure*)..... 10

Mercredi

8 juin 2016

Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 85

SESSION ORDINAIRE DE 2015-2016

**Présidence  
de Mme Frédérique  
Massat,  
Présidente**



*La commission a examiné la proposition de loi relative au remboursement des taxes d'aéroport (n° 3463), sur le rapport de M. Jean-Marie Tétart.*

**Mme la présidente Frédérique Massat.** Mes chers collègues, nous examinons tout d'abord la proposition de loi relative au remboursement des taxes d'aéroport dont le rapporteur est M. Jean-Marie Tétart.

**M. Jean-Marie Tétart, rapporteur.** Madame la présidente, mes chers collègues, la loi du 17 mars 2014 relative à la consommation, dite « loi Hamon » a considérablement amélioré l'information des consommateurs et leurs possibilités de recours contre les pratiques abusives. Toutefois, elle n'empêche pas que se perpétuent des comportements inadaptés, assez répandus et auxquels certaines dispositions insuffisamment précises – et surtout non assorties des moyens visant à contrôler leur mise en œuvre – n'ont pu mettre fin.

La proposition de loi que je vous soumetts aujourd'hui complète les apports de la loi Hamon au terme d'une réflexion qui cherche à améliorer la loyauté des pratiques commerciales au bénéfice des consommateurs, et qui m'a également conduit à déposer une proposition de loi relative à la clarification des règles encadrant les contrats d'assurance emprunteur dans le cadre d'un crédit immobilier.

Ces deux propositions sont inspirées par une même préoccupation : l'amélioration du pouvoir d'achat des ménages. Tandis que celle que je vous présente aujourd'hui tend à mieux garantir le remboursement des taxes d'aéroport au consommateur qui n'a pas pu prendre son vol, la seconde le protège du risque de devoir continuer à rembourser l'assurance adossée à un prêt immobilier, malgré la fin de ce dernier. Toutes deux ont la même philosophie : loin de vouloir créer la polémique, elles visent à améliorer la vie quotidienne des Français par l'adoption de dispositifs de bon sens. Je m'inscris donc dans une démarche de consensus.

Les taxes d'aéroport représentent une partie parfois non négligeable du prix total d'un billet d'avion. Pourtant, deux constats s'imposent aujourd'hui. Premièrement, la composition du prix des billets d'avion reste la plupart du temps inconnue des consommateurs. Suivant les moyens d'acquisition du billet et selon les compagnies aériennes, la personne achetant un billet est peu, voire pas du tout, informée sur ce qui relève du prix du vol lui-même et des taxes et surcharges adossées à ce vol.

Par ailleurs, les consommateurs sont également peu nombreux à connaître leur droit à remboursement de certaines taxes en cas d'annulation de leur trajet, alors qu'une simple demande formulée auprès du vendeur du billet permet ce remboursement.

Ces deux constats justifient la présente proposition de loi : face à l'absence de transparence des pratiques des entreprises qui commercialisent des billets d'avion – transporteurs aériens, centrales de réservation ou agences de voyages –, un montant non négligeable du produit des taxes est perçu indûment au lieu d'être remboursé aux consommateurs dont le billet a été annulé.

Le dispositif juridique en vigueur est pourtant déjà relativement complet, puisqu'il se compose d'un règlement européen de 2008, d'un article du code de la consommation, adopté à l'initiative de notre collègue Catherine Vautrin lors de l'examen de la loi relative à la consommation ; et d'un autre article prévoyant des sanctions suffisamment sévères, mais largement inappliquées. En résumé, le droit existant prévoit une information sur le droit à remboursement, la faculté de demander ce remboursement gratuitement en ligne si le vol a été annulé, et la garantie d'être remboursé sous trente jours.

Je me dois cependant de vous donner quelques exemples de pratiques qui s'écartent dangereusement de la loi, comme tout un chacun peut le vérifier sur une grande partie des

sites de réservation de billets d'avion en ligne : aucune information sur le montant des taxes dans le prix total d'un billet ; une confusion entre les taxes, redevances et surcharges transporteur – qui ne vont pas à l'État – libellées sans distinction comme une « charge gouvernementale » ou des « impôts publics » ; une mention vague, figurant dans les conditions générales de transport, indiquant que les taxes, dans leur globalité, ne sont pas remboursables ; aucune information sur les modalités de remboursement, pas d'accès à un formulaire en ligne, ou aucune précision dans les conditions générales de vente ou de transport ; enfin, un prélèvement forfaitaire sur une demande de remboursement effectuée en ligne, alors que celle-ci devrait être totalement gratuite.

Aujourd'hui, la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) ne peut pas sanctionner ces pratiques. En effet, en raison d'un oubli juridique dans la loi relative à la consommation, que je souhaite corriger par un amendement, ses agents ne sont pas habilités à enquêter. En tout état de cause, le dispositif actuel ne serait pas suffisant pour améliorer la transparence sur le prix des billets d'avion et garantir une meilleure effectivité du droit à remboursement dont disposent aujourd'hui les consommateurs.

Cette proposition de loi vise donc à combler les lacunes du droit existant. Elle contient un dispositif simple, se déclinant en trois axes : premièrement, donner aux consommateurs la connaissance expresse de leur droit à demander un remboursement en cas d'annulation de leur vol, *via* un visa explicite au moment de l'achat du titre de transport ; deuxièmement, prévoir le remboursement automatique des taxes associées à l'embarquement effectif, si le moyen de paiement utilisé le permet ; troisièmement, enfin, mentionner de façon claire et intelligible l'ensemble des prélèvements obligatoires et surcharges transporteur adossées au prix du billet, ainsi que leur caractère remboursable ou non, au moment de l'achat ainsi que sur le reçu du paiement.

J'ai mené des auditions afin d'aménager ma proposition de loi initiale. Nos échanges ont permis de la compléter au moyen de cinq amendements de fond, que je présenterai dans un instant. L'adoption de cette proposition de loi obligerait sans doute à procéder à quelques adaptations des logiciels de réservation et de suivi des sites comparateurs, mais elle constituerait également, pour les compagnies déjà vertueuses, le gage de ne plus subir une concurrence déloyale dans leur propre pays.

Enfin, la DGCCRF nous a indiqué qu'il lui faudrait un peu de temps pour mettre en place une observation rigoureuse des pratiques des compagnies aériennes, des émetteurs de billets et des comparateurs en ligne, et éventuellement appliquer des sanctions. Je propose donc d'adresser dès maintenant aux professionnels ne respectant ni l'esprit, ni la lettre de la loi relative à la consommation un signal fort de notre volonté d'apporter un peu de transparence dans un secteur se caractérisant jusqu'à présent par une opacité très marquée.

**M. Jean Grellier.** Nous sommes amenés à étudier la proposition de loi visant à accroître les obligations des compagnies aériennes vis-à-vis de leurs clients, en rendant automatique le remboursement des taxes d'aéroport lorsque le titulaire d'un billet d'avion n'a pas pu voyager sur le vol qu'il avait réservé.

Comme l'a dit M. le rapporteur, notre assemblée a déjà adopté, dans le cadre de la loi de 2014 relative à la consommation, un dispositif confortant le droit du consommateur afin de lui permettre de demander le remboursement par la compagnie aérienne des taxes aéroportuaires individualisées lorsqu'il n'a pas effectivement voyagé. Ainsi, le code de la consommation, dans son article L. 113-8, permet d'encadrer le remboursement des taxes d'aéroport en cas de vol payé mais non pris. Au 1<sup>er</sup> janvier 2016, cette disposition a été déplacée, par la loi relative à la transition énergétique, à l'article L. 121-118 du même code

avant d'être recodifiée dans le nouveau code de la consommation : la présente proposition devra intégrer cette modification, étant précisé que celle-ci porte sur le caractère automatique du remboursement.

Cette proposition de loi comporte un article unique, segmenté en deux axes : d'une part, le principe d'un remboursement automatique, d'autre part, l'information du client sur ce dispositif.

Pour ce qui est de la mise en œuvre de l'automatisme du remboursement des taxes d'aéroport payées aux compagnies aériennes, le texte qui nous est soumis en pose le principe pour les billets payés et non utilisés, lorsque le client a utilisé un moyen de paiement permettant la traçabilité des données bancaires. La taxe d'aéroport, due par toute entreprise de transport aérien public, est affectée sur chaque aéroport ou groupement d'aéroports au financement des services de sécurité, notamment en matière d'incendie, de sauvetage et de lutte contre le péril animalier.

L'automatisme du système proposé par ce texte peut poser des problèmes de mise en œuvre technique. On peut en effet se demander comment s'effectuera le remboursement au client lorsque celui-ci sera passé par un intermédiaire pour acheter son billet, lorsque ses données bancaires auront été modifiées, ou lorsque l'achat aura été effectué à l'étranger, ce qui implique des conditions de vente différentes.

Pour ce qui est de l'information du client, elle induit un ajout de mesures n'allant pas dans le sens de la simplification. Enfin, si les dispositions prises en 2014 dans le cadre de la loi relative à la consommation prévoient une amende administrative de 3 000 euros pour une personne physique et de 15 000 euros pour une personne morale en cas de manquement aux obligations, ces sanctions n'ont, semble-t-il, jamais été appliquées, en dépit du fait que de nombreux opérateurs ne respectent pas les dispositions de la loi : en effet, les contrôleurs de la DGCCRF ne sont pas habilités actuellement à réaliser les contrôles nécessaires à l'exécution des peines encourues. Afin de remédier à cette situation, notre groupe a déposé un amendement à la loi Sapin II, visant à permettre d'habiliter les agents de la DGCCRF à contrôler les mesures s'imposant aux compagnies aériennes et plateformes de vente de billets d'avion.

Nous considérons que cette proposition de loi a des aspects positifs et proposons que certains de ses aspects techniques soient discutés avec le Gouvernement avant la séance publique. Sous cette réserve, le groupe Socialiste, écologiste et républicain, a décidé d'adopter une attitude d'abstention constructive, afin de permettre que cette proposition soit discutée dans l'hémicycle.

**M. Daniel Fasquelle.** La question soulevée par cette proposition de loi ne date pas d'hier. En 2011, dans le cadre du projet de loi présenté par M. Frédéric Lefebvre renforçant les droits, la protection et l'information des consommateurs, dont j'étais le rapporteur, un amendement visant à y répondre avait été adopté. D'autres mesures ont été votées dans le cadre de la loi Hamon, mais de toute évidence ces dispositions ne suffisent pas, c'est pourquoi nous devons profiter de cette proposition de loi pour régler enfin une situation qui reste insatisfaisante. La protection des consommateurs l'exige, d'autant que ceux qui achètent leurs billets sur internet – ils sont de plus en plus nombreux à le faire – sont moins bien protégés que ceux le faisant en agence, qui disposent d'un interlocuteur en cas de problème.

Cette proposition est également de nature à mettre fin à des pratiques s'assimilant à de la concurrence déloyale entre les professionnels respectant la loi et les règlements européens et ceux qui exercent leur activité au mépris de ces textes : dans la mesure où ils ne

sont pas sanctionnés, ces derniers bénéficient d'un avantage concurrentiel par rapport à ceux qui font l'effort d'être en conformité avec la loi, ce qui n'est pas acceptable.

Le groupe Les Républicains soutient cette proposition de loi en ses deux volets, à savoir celui prévoyant l'automatisme du remboursement des taxes et celui relatif au renforcement de l'information du consommateur. Dans le cas où le remboursement automatique est impossible, je rappelle que l'article L. 113-8 du code de la consommation a toujours vocation à s'appliquer. Pour ce qui est de l'information du consommateur, elle est renforcée à la fois sur le remboursement et sur le détail de la composition du prix du billet.

Je pense que nous pouvons tous nous retrouver sur ce texte technique, visant à instaurer une plus grande transparence, à protéger le consommateur et à mettre fin à des pratiques de concurrence déloyale. Pour notre part, nous soutenons sans réserve ce texte et les amendements déposés par son rapporteur. Le dialogue avec le Gouvernement permettra peut-être de l'améliorer encore mais, en tout état de cause, nous y voyons un dispositif de bon sens visant à mieux protéger les consommateurs, ainsi qu'un signal fort adressé aux professionnels.

**M. André Chassaigne.** Il n'existe pas de petite loi, et nous ne pouvons qu'être favorables à un texte répondant aux attentes des consommateurs en leur apportant une réponse concrète, car c'est bien de cela que nous avons besoin aujourd'hui.

À l'heure actuelle, les multiples taxes entrant dans la composition d'un billet d'avion constituent un dispositif extrêmement complexe. Certaines, assises sur le nombre de passagers et n'étant dues qu'en cas d'embarquement effectif, doivent donner lieu à remboursement quand l'acheteur du billet ne l'a pas utilisé. Le fait de clarifier les choses, donc d'améliorer la transparence, doit avoir pour effet d'aider les consommateurs à faire valoir leurs droits.

Les principes de transparence des prix et d'information des consommateurs sont déjà inscrits aux articles L. 113-3 et L. 113-8 du code de la consommation. L'article L. 113-8 dispose notamment que « *les transporteurs aériens (...) remboursent les taxes et redevances individualisées et affichées comme telles dans le prix du titre qu'ils ont vendu, dont l'exigibilité procède de l'embarquement effectif du passager, lorsque le titre n'est plus valide et n'a pas donné lieu à transport.* » Le problème est que la composition du prix des billets d'avion reste la plupart du temps inconnue du grand public – le système de codification des cinq taxes existantes est en effet très obscur –, ce qui fait que les consommateurs sont mal informés des éléments qui peuvent donner lieu à remboursement.

La proposition de loi propose donc de faire apparaître « *clairement et de manière intelligible* » le montant de « *chacune des taxes dont le client s'acquitte avant et après le paiement* », mais aussi « *d'informer le client au moment de l'achat que ces taxes peuvent lui être remboursées* ».

Par ailleurs, les clients sont souvent mal informés de la possibilité de remboursement. Il est donc proposé de rendre automatique le remboursement des taxes d'aéroport pour les clients ayant utilisé un moyen de paiement permettant la traçabilité de leurs données bancaires. Les autres ayant été informés au préalable, ils pourront en faire la demande gratuitement en ligne.

Le groupe de la Gauche démocrate et républicaine ne peut *a priori* qu'être favorable à une proposition de loi devant se traduire par une amélioration de l'information des consommateurs et des conditions d'exercice de leurs droits, et votera donc cette proposition.

**M. Alain Suguenot.** Avec le développement de la vente de billets d'avion sur internet, le grand public ignore généralement tout de la composition du prix qui lui est

demandé. Nous soutenons donc cette proposition de loi destinée à permettre une plus grande transparence en la matière et espérons qu'il fera l'unanimité, compte tenu de l'amélioration de la situation des consommateurs qu'il doit apporter.

Les amendements déposés par le rapporteur sont eux aussi importants pour mettre fin aux pratiques de concurrence déloyale de certaines compagnies *low cost* qui ne remboursent jamais les taxes, alors qu'Air France le fait : je pense notamment à l'amendement CE9, ayant pour objet de prévenir la démarche abusive de certaines compagnies aériennes ou agences de voyages, qui indiquent aux consommateurs n'ayant pu embarquer que le remboursement des taxes d'aéroport est de toute façon couvert par leur assurance annulation : en réalité, le remboursement doit être automatique et ne dépendre en aucun cas de la souscription d'une assurance.

Le fait pour certaines compagnies de ne pas procéder au remboursement des taxes constitue un enrichissement sans cause – cela vaut aussi bien, d'ailleurs, pour la surcharge carburant, que les compagnies *low cost* ne remboursent jamais. De ce point de vue, la présente proposition de loi va améliorer la transparence et permettre au consommateur de mieux s'y retrouver.

**Mme Michèle Bonneton.** Nous estimons intéressant que le consommateur soit informé de ses droits de façon claire et précise. Au sujet de la phrase indiquant, à l'article unique que « *Le remboursement est automatique pour les personnes qui ont utilisé un moyen de paiement le permettant, (...)* », je souhaite cependant demander au rapporteur si cette condition n'est pas trop restrictive.

Par ailleurs, l'amendement CE6 indique que « *la possibilité et, le cas échéant, le caractère automatique du remboursement font l'objet d'une information claire et indépendante (...)* ». Là encore, je souhaite m'assurer que cela n'aboutisse pas à des conditions de mise en œuvre trop restrictives : pouvez-vous donc nous préciser ce qu'il faut entendre par « *le cas échéant* » ?

Enfin, ne pensez-vous pas que le fait qu'un certain nombre d'aéroports – notamment Toulouse, Lyon et Nice – soient en cours de privatisation risque d'entraîner des contestations de la part des compagnies privées qui ne souhaiteraient pas procéder aux remboursements, ou de la part des contribuables, qui ne voudraient pas régler les taxes qui leur seraient demandées par des compagnies privées ?

**M. Éric Straumann.** L'aéroport international Bâle Mulhouse Fribourg est un aéroport qui connaît un trafic très important grâce à la compagnie *low cost* Easyjet, qui représente près des deux tiers de son trafic, avec des billets souvent vendus à 30 ou 40 euros – un prix essentiellement constitué par le montant de la taxe d'aéroport. Bon nombre de personnes prennent un billet à l'avance sans être certaines de pouvoir effectuer le voyage correspondant, partant du principe que le faible prix qui leur est demandé constitue un risque très limité, ce qu'ils intègrent dans le calcul du coût économique de cette pratique.

Il ne faudrait pas que ce modèle économique, correspondant aux besoins de certains clients – plutôt des jeunes et des retraités que des hommes d'affaires –, se trouve remis en cause par une disposition législative venant entraver l'activité des compagnies *low cost*, fondamentale à la vie économique de certaines régions – c'est notamment le cas dans le sud de mon département, le Haut-Rhin.

**M. Jean-Claude Bouchet.** Cette proposition de loi va dans le bon sens puisqu'elle permet de protéger le consommateur. Mais il ne s'agit pas, bien sûr, de créer une usine à gaz. Le remboursement s'effectuerait-il pour tous les vols domestiques et internationaux dès lors qu'ils concernent un aéroport français ?

**M. Jean-Claude Mathis.** Alain Suguenot m'a en partie « coupé l'herbe sous le pied »... Cela fait longtemps que la question du remboursement de la surcharge carburant fait polémique. Selon vous, devrait-elle faire partie des taxes remboursables en cas de vol non effectué ou annulé ?

**M. le rapporteur.** Vos interventions montrent que vous êtes conscients que l'information et le respect des droits du consommateur posent quelque peu problème. Vos principales préoccupations rejoignent celles que j'ai eues au cours des auditions, et qui m'ont conduit à déposer un certain nombre d'amendements.

Le principe du remboursement automatique est assez simple. Si l'on connaît le compte bancaire de celui qui a acheté un billet, il n'y a aucun problème pour le rembourser. Si, entre-temps, le client a changé de compte bancaire, la banque lui dira comment procéder. Par contre, quand on ne connaît pas le compte bancaire du client parce qu'il est passé par un site comparateur, il faut rendre automatique la demande de remboursement par le consommateur. Pour ce faire, je propose qu'il puisse cocher, au moment où il achète un billet, une case qui indiquerait qu'il a bien pris connaissance qu'il a droit à un remboursement automatique et qu'il dispose d'un formulaire de demande en ligne pour le faire. Il s'agit là d'un dispositif très simple et non d'une usine à gaz. Je précise que la loi Hamon prévoit que le remboursement est gratuit en ligne.

Quant à la surcharge carburant, qui ne fait pas l'objet de cette proposition de loi, ce n'est pas une taxe imposée par la loi. Ce sont les compagnies aériennes qui l'ont instituée lorsque le prix du baril de pétrole était incertain. Comme elles vendent des billets d'avion six mois ou un an à l'avance, elles se protègent ainsi de l'évolution du prix de revient des transports. Il devrait y avoir diminution des charges quand le prix du baril de pétrole baisse... Les charges prévues par la loi sont les taxes d'aéroport dont Monsieur Jean Grellier a rappelé tout à l'heure l'utilité.

Monsieur Jean-Claude Bouchet, les demandes de remboursement ne concernent que les vols au départ ou à l'arrivée sur des aéroports français. Contrairement à la France, certains pays n'obligent pas les compagnies à rembourser les taxes d'aéroport. Jouant avec les mots, j'aime utiliser cette formule : « Pas de vol, pas de vol ». Autrement dit, si l'on n'a pas pris l'avion, la compagnie ne doit pas conserver le montant de la taxe d'aéroport.

Quant aux compagnies *low cost*, parfois, en effet, elles ne vendent pas un billet d'avion mais des taxes d'aéroport, ce qui leur permet de compenser la non-prestation de vol quand il y a un certain pourcentage d'annulations. Ce modèle économique tient peut-être la route pour la compagnie en question, mais il n'est pas très moral. Notre compagnie nationale a fait l'effort de passer son logiciel de gestion de 3.0 à 4.0. Elle rembourse de plus en plus fréquemment les taxes d'aéroport tandis que beaucoup de compagnies ne le font pas. Ce que je propose permettra de défendre ceux qui font cet effort.

Les amendements que je présente, et qui visent à améliorer le texte, résultent des auditions que j'ai effectuées. Si vous adoptez ce texte aujourd'hui, nous nous mettrons bien volontiers en rapport avec les services du ministre concerné pour discuter des aspects techniques d'ici à son examen en séance publique.

*La commission en vient à l'examen de l'article unique de la proposition de loi.*

**Article unique (art. L. 224-66 du code de la consommation, dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n° 2016-301 du 14 mars 2016 relative à la partie législative du code de la consommation) : *Transparence du droit au remboursement des taxes adossées à un billet d'avion***

*La commission est saisie de l'amendement CE1 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Il s'agit de réparer une erreur que M. André Chassaigne et moi-même avons faite, l'article L. 113-8 du code de la consommation devenant, au 1<sup>er</sup> juillet prochain, l'article L. 224-66.

**M. Jean Grellier.** Je précise que le groupe Socialiste, écologiste et républicain aura la même attitude d'abstention constructive sur l'ensemble des amendements. Il faudra se rapprocher du Gouvernement pour discuter de certains aspects techniques que j'ai soulevés tout à l'heure.

Il conviendra également de mettre en cohérence l'amendement CE10 et l'amendement que notre groupe a déposé sur le projet de loi Sapin II.

**Mme la présidente Frédérique Massat.** L'examen en séance publique du projet de loi Sapin II a lieu cette semaine. Comme la présente proposition de loi sera discutée dans l'hémicycle le 16 juin prochain, cela laisse le temps de procéder, le cas échéant, aux ajustements nécessaires.

**M. le rapporteur.** Il m'importe peu que la mesure soit inscrite dans la loi Sapin II ou dans le présent texte, le principal étant d'habiliter les agents de la DGCCRF.

**Mme la présidente Frédérique Massat.** C'est juste un ajustement technique.

*La commission adopte l'amendement.*

*Puis elle adopte l'amendement de coordination juridique CE4 du rapporteur.*

*La commission en vient à l'amendement CE8 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Dans le droit actuel, les consommateurs souhaitant être remboursés des taxes d'aéroport peuvent adresser leur demande par voie postale, en boutique ou en ligne. Cependant, une lecture restrictive de cette disposition par certaines compagnies aériennes et agences de voyages les conduit à ne proposer à leurs clients qu'une procédure de remboursement physique, autrement dit principalement par courrier, moyennant des frais de dossier souvent dissuasifs.

Cela revient à appliquer une obligation prévue par la loi en la rendant tellement complexe qu'elle aboutit à faire renoncer le client à l'exercice de ses droits. Nous proposons de ne pas permettre cette pratique, qui n'est pas contraire à la loi mais abusive par rapport au client.

**Mme Brigitte Allain.** Cet amendement permettra effectivement à la loi d'être appliquée convenablement.

Les compagnies *low cost* évoquées par Monsieur Eric Straumann doivent être soumises aux mêmes règles que les autres. Si elles fonctionnent, c'est parce qu'elles font du *dumping* social. Quel peut être l'apport pour notre pays si elles se livrent, de surcroît, à du



*dumping* fiscal ? Il est sain que toutes les sociétés aériennes soient soumises aux mêmes dispositifs.

**M. Éric Straumann.** Je vous rappelle que ces compagnies *low cost* donnent aujourd'hui accès aux transports aériens à des gens qui, il y a encore cinq ou dix ans, n'auraient jamais envisagé de prendre l'avion !

**Mme Brigitte Allain.** Mais elles ne payent pas leurs salariés !

**M. Éric Straumann.** Si, ils sont payés.

**Mme la présidente Frédérique Massat.** Restons-en à l'objet de la présente proposition de loi.

*La commission adopte l'amendement.*

*Puis elle adopte l'amendement de coordination juridique CE2 du rapporteur.*

*La commission étudie l'amendement CE6 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Cet amendement prévoit qu'une information expresse sera délivrée au consommateur qui achète un titre de transport en ligne sur le remboursement des taxes d'aéroport en cas d'annulation du vol. Les informations doivent être claires et le client doit avoir accès en direct à un formulaire de demande de remboursement en ligne. Ce dispositif est moins compliqué qu'une demande par écrit ou par lettre recommandée.

*La commission adopte l'amendement.*

*Puis elle adopte successivement l'amendement rédactionnel CE5 et l'amendement de coordination juridique CE3, tous deux du rapporteur.*

*La commission examine ensuite l'amendement CE9 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Tout à l'heure, M. Alain Suguenot a indiqué que certaines compagnies ne procèdent pas au remboursement automatique des taxes au motif que les consommateurs ont souvent souscrit une assurance annulation. Pourquoi inciter les consommateurs à agir ainsi alors que le risque est couvert par un remboursement automatique de la taxe ? Faisons évoluer le dispositif, cela permettra – et je ne rêve pas – de faire diminuer le tarif des assurances qui n'auront plus à couvrir ce risque...

En fait, c'est une sur-assurance, comme il y en a beaucoup en matière de prestations particulières.

*La commission adopte l'amendement.*

*Puis elle adopte l'article unique modifié.*

**Après l'article unique**

*La commission examine l'amendement CE7 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Avec cet amendement, nous abordons la troisième dimension de la réservation en ligne. Comme les sites comparateurs de prix, qui sont par ailleurs de plus en plus utilisés, ne vendent pas directement le billet, se contentant de rediriger les consommateurs, ils se défont de leurs responsabilités et considèrent qu'ils n'ont pas à mettre en œuvre toutes les obligations de la loi. Dès ce stade, nous souhaitons qu'il n'y ait pas tromperie du consommateur et nous demandons que les comparateurs de prix donnent une information transparente et loyale, mais peut-être pas aussi détaillée que sur le billet. Il faut éviter que le consommateur ne se retrouve au final à payer un billet qui n'aura rien à voir avec le prix d'appel qui aura été affiché sur le site comparateur. Nous essayons de faire un peu évoluer la pratique des comparateurs en ligne.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle en vient ensuite à l'amendement CE10 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Je n'ai pas encore pris connaissance de la rédaction de l'amendement que le groupe Socialiste, écologiste et républicain a déposé sur le projet de loi Sapin II, mais il a le même esprit que le mien : il s'agit d'habiliter rapidement les agents de la DGCCRF. Je vous demande d'adopter cet amendement. Puis, nous verrons comment faire évoluer les choses.

*La commission adopte l'amendement.*

*Puis elle adopte l'ensemble de la proposition de loi modifiée.*

**M. le rapporteur.** Mes chers collègues, je vous remercie de l'intérêt que vous portez à cette proposition de loi.

\*

*La commission a examiné la proposition de loi relative au débroussaillage (n° 3699), sur le rapport de Mme Marie-Hélène Fabre.*

**Mme Marie-Hélène Fabre, rapporteure.** Madame la présidente, mes chers collègues, les forêts françaises couvrent 16,5 millions d'hectares, soit plus du quart de notre territoire. Elles sont souvent en proie à des feux de forêts dont la limitation passe d'abord par la prévention. Parce que les feux ne connaissent pas les limites des propriétés, la législation de la prévention des risques incendie prévoit des obligations de débroussaillage qui se concentrent sur les zones à risque, c'est-à-dire les zones à urbaniser et celles qui entourent les constructions, fréquemment à l'origine des départs de feux.

Le partage des responsabilités et les types de végétaux concernés posent des problèmes d'application de la législation. L'objet de la présente proposition de loi est de préciser la notion de débroussaillage et, ce faisant, de clarifier les obligations qui incombent aux particuliers propriétaires de terrains proches des bois et forêts. Plus précisément, l'article 1<sup>er</sup> clarifie la notion de débroussaillage en désignant les végétaux concernés, afin de confirmer aux propriétaires la nécessité d'élaguer les arbres et de couper ou tailler les arbustes et non de débroussailler sur les seules strates basses.

Dans les zones de France classées à risque incendie – le sud de la France, c'est-à-dire les anciennes régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées,

Aquitaine – et pour les parcelles situées à moins de 200 mètres d'un bois ou d'une forêt, seuls sont tenus à l'obligation légale de débroussaillage les propriétaires de parcelles situées en zone urbaine et, quel que soit le classement de la parcelle, les propriétaires de biens construits dans une limite de dix mètres de part et d'autre de la voie privée qui y mène et dans un rayon de cinquante mètres autour du bâti. Ce rayon de cinquante mètres, qui peut être porté à cent mètres, ne s'arrête pas à la limite de la parcelle du propriétaire du bâti. Cette législation partage curieusement les responsabilités : les propriétaires de constructions sont responsables du débroussaillage au-delà même de leur limite de propriété, ce qui conduit à faire reposer sur eux une charge d'entretien excessive lorsqu'ils sont tenus de débroussailler les parcelles de voisins situés en zones non urbaines et non construites. Ces complexités sont à l'origine de nombreux conflits de voisinage.

C'est pour simplifier, clarifier et rendre plus équitables les obligations des propriétaires privés que l'article 2 étend l'obligation de débroussailler aux zones à urbaniser, afin de limiter les interventions d'un propriétaire sur la parcelle d'un voisin. En clair, le propriétaire d'un terrain non bâti dans une zone à urbaniser serait désormais tenu de le débroussailler et ce ne serait donc plus son voisin occupant une parcelle bâtie qui devrait intervenir.

J'espère que cette proposition de loi, si elle est adoptée, apaisera les relations entre propriétaires fonciers et diminuera les conflits qui en résultent.

**Mme la présidente Frédérique Massat.** La parole est aux représentants des groupes, en commençant, pour le groupe Socialiste, écologiste et républicain, par Madame Karine Daniel, à qui nous souhaitons la bienvenue au sein de notre commission.

**Mme Karine Daniel.** Nous débattons aujourd'hui d'une proposition de loi susceptible d'améliorer le quotidien de nombreux Français et d'assurer ou de renforcer la sécurité de nos territoires. Alors que les incendies apparaissent désormais comme des conséquences induites par le réchauffement climatique, il est en effet essentiel de veiller à ce que les normes de sécurité et d'entretien des propriétés garantissent la protection des habitants et des infrastructures. L'exemple récent de l'incendie monstre qui a ravagé Fort McMurray, au Canada, doit nous servir de leçon et nous alerter.

Dès lors, je remercie Madame la rapporteure de nous avoir proposé le présent texte et d'avoir engagé une réflexion sur l'entretien des propriétés, car le débroussaillage est une question à la fois technique et civique. L'article L. 131-10 du code forestier définit le débroussaillage comme une pratique qui vise notamment à « assurer une rupture suffisante de la continuité du couvert végétal » pour « diminuer l'intensité et limiter la propagation des incendies ». Dans les faits, cette notion demeure ambiguë, car elle est souvent perçue comme limitée aux couches basses de la végétation, omettant du même coup l'entretien des houppiers, c'est-à-dire de la partie constituée par l'ensemble des branches de l'arbre. De ce point de vue, Madame la rapporteure vient de clarifier opportunément les obligations de débroussaillage.

L'article L.134-6 du code forestier instaure l'obligation de débroussaillage dans un périmètre de cinquante mètres autour du bâti pour les propriétaires de terrains situés à moins de deux cents mètres des bois et forêts. Cette règle s'applique même au-delà de la parcelle détenue, ce qui engendre de nombreuses tensions et présente un risque de conflits de voisinage, comme vous l'avez indiqué, Madame la rapporteure. Vous proposez donc que chaque propriétaire soit responsable du débroussaillage de sa parcelle ; c'est une évolution souhaitable pour assurer l'entretien des parcelles, la sécurité de nos territoires et une plus grande tranquillité dans les relations de voisinage.

Pour toutes ces raisons, le groupe Socialiste, écologiste et républicain soutient cette proposition de loi.

**M. Daniel Fasquelle.** Le groupe Les Républicains n'a aucune raison de ne pas soutenir cette proposition de loi pragmatique. La législation actuelle, imprécise, n'est pas suffisamment respectée. Il est donc utile d'en clarifier certains aspects. De ce point de vue, la présente proposition de loi est adaptée, puisqu'elle précise la définition du débroussaillage fixée à l'article L.131-10 du code forestier, et qu'elle étend opportunément l'obligation de débroussaillage aux zones à urbaniser. Nous soutiendrons donc ce texte.

**M. André Chassaigne.** Comme la première proposition à l'ordre du jour de notre réunion relative aux taxes d'aéroport, cette proposition de loi répond à un besoin des citoyens, et je ne conteste aucunement la nécessité de régler le problème visé. Toutefois, je m'interroge encore sur deux points. D'une part, la végétation ainsi définie englobera les strates basses, les arbustes et les arbres dans leur ensemble, quelle que soit leur essence. Peut-on regrouper ainsi tous les arbres d'une parcelle dans une sorte de pot commun, même si leurs caractéristiques diffèrent en fonction des sols, des terroirs ou encore du climat ? On ne peut omettre le problème de l'articulation de ce dispositif avec l'ambition de créer des corridors écologiques et des zones vertes.

D'autre part, qu'advierait-il des personnes ayant fait le choix de ne pas construire sur un terrain leur appartenant ou de ne pas vendre ce terrain et se trouvant à côté d'un terrain construit, ce qui les obligerait à débroussailler malgré leur choix d'aménagement ? Je pense en particulier à des personnes âgées aux revenus modestes, qui auront des difficultés à assurer le débroussaillage de leur propre parcelle non construite. Ajoutons-y un problème supplémentaire, qui touche sans doute moins les régions méridionales directement concernées par le risque d'incendie, mais qui existe dans une région comme la mienne, l'Auvergne, où les petites parcelles abondent : il est parfois difficile, voire impossible, d'en retrouver les propriétaires – certains ignorant même qu'ils possèdent telle ou telle parcelle –, ce qui entrave les opérations de gestion de la forêt. Dès lors, le fait d'imposer l'obligation de débroussaillage au propriétaire du terrain, et non à celui du bâti, peut être problématique.

**Mme la présidente Frédérique Massat.** Nous en venons aux questions des députés.

**M. Germinal Peiro.** Chacun comprend l'importance de la question du débroussaillage, en particulier dans les zones très sensibles aux incendies. En France, il existe des zones urbanisées où l'habitat, dispersé dans les forêts, est détruit par le feu. En clair, le débroussaillage n'est pas seulement une question de commodité, de paysage ou de bien-être ; c'est une question de sécurité.

En l'état actuel, la législation est presque impossible à appliquer. S'il appartient à un propriétaire de débroussailler son propre terrain, il lui est néanmoins très difficile de faire admettre à ses voisins qu'ils doivent débroussailler les leurs en raison de leur proximité avec son bâti, en particulier s'il s'agit de terrains non constructibles.

Il me semble donc très pertinent d'imposer aux propriétaires l'obligation de débroussailler l'ensemble des terrains constructibles. Qu'advient-il néanmoins dans le cas où un terrain jouxtant une parcelle pavillonnaire – située dans le bassin d'Arcachon, par exemple, où les risques d'incendie sont élevés – ne serait pas classé en zone à urbaniser ? Le propriétaire devra-t-il en débroussailler la partie mitoyenne ? Dans ce cas, cette obligation s'étendrait à un nombre croissant de propriétaires de terrains mitoyens à mesure que les zones constructibles s'étendent dans les communes. Je saisis l'occasion pour signaler que nous n'avons aucun moyen de faire cesser le développement d'innombrables hectares de friches.

**M. Philippe Le Ray.** J'approuve pleinement cette proposition de loi qui contribuera à apaiser les relations de voisinage et à limiter les risques d'incendie. Je tiens, toutefois, à appeler votre attention sur les secteurs littoraux, où se trouvent de nombreuses friches non boisées qui présentent un risque réel pour les riverains. Avec la loi relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, certains terrains autrefois urbanisés ne sont désormais plus constructibles et, dans l'espoir que les terrains voisins le redeviennent à l'avenir, les propriétaires ne les entretiennent pas. Ils se transforment donc en friches, étant donné que le vent empêche les bois de se développer. Il serait utile de tenir compte de cette situation – peut-être en amendant la proposition de loi, par exemple. Songez que la commune de Locmariaquer compte trois cents hectares en friches dans des secteurs urbanisés, chaque hectare pouvant être partagé entre vingt-cinq propriétaires référencés – encore faut-il les retrouver. Le même problème se pose à Belle-Île et sur l'île de Groix.

**Mme Brigitte Allain.** Il est vrai que cette proposition de loi est susceptible d'améliorer les relations entre voisins. Cependant, le texte qui nous est proposé établit-il une distinction assez claire entre débroussaillage et déboisement ? Il ne faudrait pas, en effet, qu'il soit interprété comme imposant l'obligation de déboiser.

Je m'inquiète, d'autre part, du sujet de l'élimination des rémanents de coupe. J'entends qu'il soit nécessaire de les éliminer lorsqu'il s'agit de branchages secs risquant de provoquer des incendies, mais, dans d'autres cas, ils peuvent, recouverts d'herbes, limiter la prolifération de plantes adventices. Or, on peut justement s'interroger sur l'absence d'enherbement dans certaines régions méridionales, où il permettrait pourtant de limiter les incendies. À trop vouloir élaguer et éliminer les rémanents de coupe, je crains que l'on n'aboutisse à un résultat inverse à l'objectif recherché dans des zones qui ne sont pas encore urbanisées ou qui ne le seront jamais. Je crois au contraire que de nombreuses zones mériteraient d'être enherbées, voire pacagées.

**M. Alain Suguenot.** Le débroussaillage ne vise pas à réduire uniquement le risque d'incendie, mais aussi le risque de vermine et de populations animales qui posent problème aux riverains.

Cette proposition de loi a le mérite d'englober les arbres – même si l'on peut contester le périmètre de la notion – dans la définition du débroussaillage, ce qui permet de supprimer des croûts parfois importants, sans qu'il soit naturellement question d'abattre les arbres eux-mêmes.

Cependant, l'extension de l'obligation de débroussaillage aux seules zones à urbaniser, si elle est pertinente, risque d'être insuffisante, car il peut se trouver des zones proches qui ne sont pas à urbaniser et où les propriétaires se heurteront aux mêmes difficultés.

**Mme Michèle Bonneton.** Le présent texte clarifie les responsabilités entre voisins et, de ce fait, devrait faciliter leurs relations. Je m'interroge néanmoins sur le fait que les obligations prévues seraient applicables partout en France pour les zones urbanisées et les zones à urbaniser. La délimitation du périmètre normatif de cinquante mètres devrait en effet, à mon sens, faire l'objet d'une plus grande souplesse selon les conditions particulières de tel ou tel territoire – ce à quoi peut d'ores et déjà s'employer le préfet aux termes des textes en vigueur.

La proposition de loi prévoit, à la première phrase du premier alinéa de l'article L. 131-10 du code forestier, d'ajouter, après le mot : « végétaux », les mots : « notamment broussailles, strates basses et arbres. ». Mais que signifie précisément l'idée de débroussaillage concernant les arbres ? Je me suis en effet livrée à un petit calcul : si une maison est située au centre d'un terrain carré et si le périmètre normatif retenu est bien de

cinquante mètres, les arbres devraient être débroussaillés sur une superficie d'un hectare ! Ce qui signifie que tous les arbres d'un lotissement seraient touchés, qu'en ville il faudrait débroussailler tous les arbres ...

Nous devons donc prendre la mesure de ce que signifie l'ajout des arbres dans le dispositif en question et éventuellement apporter des précisions sur ce que recouvre la notion de débroussaillage pour les arbres.

Pour le reste, je m'associe à tout ce qu'a déclaré notre excellent collègue André Chassaing. J'insiste à nouveau sur les couloirs écologiques qui peuvent se situer à moins de cinquante mètres d'une parcelle à urbaniser.

**M. Lionel Tardy.** Le présent texte aurait pu être intégré dans le projet de loi relatif à la biodiversité en première lecture ; reste qu'il me paraît tout à fait positif. L'article 2, surtout, me semble nécessaire : il appartient au propriétaire d'une parcelle de procéder à son débroussaillage, y compris en zone à urbaniser. Au-delà, le débroussaillage est souvent le fait d'arrangements et de bonne entente entre les voisins d'une parcelle. Dans la plupart des cas, tout se passe bien. C'est sur l'effectivité du débroussaillage qu'il faut se montrer vigilant et, à cet égard, je salue le travail quotidien des maires, en particulier des maires ruraux. En tout cas, pour ce qui me concerne, je voterai cette proposition de loi.

**Mme la rapporteure.** L'article 1<sup>er</sup> vise à apporter des précisions quant à la notion de débroussaillage. Dans les régions du Sud, on considère en effet souvent que le débroussaillage consiste uniquement à nettoyer ce qui se trouve au sol. Les arrêtés préfectoraux précisent éventuellement les modalités du débroussaillage mais sans que l'on soit parvenu à une clarté suffisante. Si l'on vous autorise, en zone forestière ou en zone urbanisée, à planter des arbres, vous les espacez, lorsqu'ils sont petits, de cinq mètres les uns des autres. Seulement un arbre grandit, son houppier prend du volume et, au bout de dix ans, la limite de cinq mètres ne vaut plus et le feu passera d'autant plus facilement d'un arbre à l'autre.

La proposition n'impose pas de déboiser, Madame Michèle Bonneton, loin de là, mais d'entretenir les arbres, en les élaguant notamment. Ce sont les arrêtés préfectoraux qui détermineront les arbres éventuellement à abattre. Les directions départementales des territoires attendent avec impatience la clarification que nous souhaitons apporter.

L'idéal, en effet, Madame Brigitte Allain, serait d'introduire dans nos forêts des lamas, des moutons pour que le débroussaillage soit naturel.

Pour ce qui est, Monsieur Germinal Peiro, du conflit éventuel entre propriétaires, vous savez que la législation en vigueur prévoit que le propriétaire doit s'auto-protéger : il a l'obligation de nettoyer sa parcelle et d'aller au-delà dans un rayon de cinquante mètres, quitte à devoir pénétrer dans la parcelle de son voisin. Or, si le propriétaire d'une parcelle ne peut pas s'opposer à l'action de débroussaillage, il n'en faut pas moins obtenir de sa part l'autorisation préalable de pénétrer chez lui. Aussi le texte vise-t-il à rendre responsable de sa propre parcelle chaque propriétaire dès lors qu'elle se trouve en zone à urbaniser.

S'il n'y a pas de bâtiment sur une parcelle, cette dernière doit malgré tout être entretenue. Le dispositif en vigueur prévoit que si une parcelle est située en zone non urbanisée, elle n'a pas à être entretenue, au contraire des parcelles qui la jouxteraient et qui seraient, pour leur part, en zone urbanisée ou à urbaniser. Or sur cette parcelle en zone non urbanisée peuvent se trouver des arbres, des ronces, brefs des végétaux susceptibles de propager le feu. Aussi le texte doit-il permettre de placer chaque propriétaire face à ses responsabilités.

Pour les cas n'entrant pas dans le cadre défini à l'article 2, ce sont les dispositions en vigueur qui continueront à s'appliquer : le périmètre normatif au sein duquel un propriétaire doit procéder au débroussaillage est de cinquante mètres à partir du bâti.

Dans les zones non urbanisées, Madame Michèle Bonneton, la distance est de 200 mètres à proximité des forêts ou des massifs forestiers.

*La commission en vient à l'examen des articles de la proposition de loi.*

**Article 1<sup>er</sup> (article L. 131-10 du code forestier) :** *Clarification de la notion de débroussaillage*

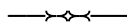
*La commission adopte l'article 1<sup>er</sup> sans modification.*

**Article 2 (article L. 134-6 du code forestier) :** *Extension de l'obligation légale de débroussaillage dans les zones à urbaniser*

*La commission adopte successivement les amendements rédactionnels CE1 et CE2 de la rapporteure.*

*Puis elle adopte l'article 2 modifié.*

*La commission adopte l'ensemble de la proposition de loi modifiée.*



## Membres présents ou excusés

### Commission des affaires économiques

Réunion du mercredi 8 juin 2016 à 9 h 30

*Présents.* – M. Damien Abad, Mme Brigitte Allain, Mme Delphine Batho, Mme Marie-Noëlle Battistel, M. Thierry Benoit, M. Yves Blein, Mme Michèle Bonneton, M. Marcel Bonnot, M. Christophe Borgel, M. Jean-Claude Bouchet, M. André Chassaigne, M. Dino Cinieri, M. Jean-Michel Couve, Mme Karine Daniel, M. Yves Daniel, Mme Fanny Dombre Coste, Mme Jeanine Dubié, Mme Corinne Erhel, Mme Sophie Errante, Mme Marie-Hélène Fabre, M. Daniel Fasquelle, M. Christian Franqueville, M. Franck Gilard, M. Georges Ginesta, M. Jean Grellier, M. Antoine Herth, M. Henri Jibrayel, M. Philippe Kemel, Mme Laure de La Raudière, M. Thierry Lazaro, Mme Annick Le Loch, M. Philippe Le Ray, M. Jean-Pierre Le Roch, Mme Jacqueline Maquet, Mme Marie-Lou Marcel, M. Philippe Armand Martin, Mme Frédérique Massat, M. Jean-Claude Mathis, M. Kléber Mesquida, M. Yannick Moreau, M. Germinal Peiro, Mme Josette Pons, M. François Pupponi, M. Franck Reynier, M. François Sauvadet, M. Michel Sordi, M. Éric Straumann, M. Alain Suguenot, M. Lionel Tardy, M. Jean-Marie Tétart, Mme Catherine Troallic

*Excusés.* – M. Bruno Nestor Azerot, M. Laurent Furst, Mme Pascale Got, M. Jean-Luc Laurent, M. Serge Letchimy, Mme Audrey Linkenheld, M. Philippe Naillet, M. Bernard Reynès, M. Thierry Robert, Mme Béatrice Santais, M. Jean-Paul Tuaiva, Mme Catherine Vautrin

*Assistaient également à la réunion.* – M. Paul Salen, M. François Vannson