

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

107^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du jeudi 8 janvier 2026

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



**PREMIER
MINISTRE** Direction de l'information
légale et administrative
*Liberté
Égalité
Fraternité*

<http://www.assemblee-nationale.fr>

SOMMAIRE

PRÉSIDENTE DE M. CHRISTOPHE BLANCHET

1. Le fonctionnement des éco-organismes et la gestion des éco-contributions (p. 139)

Mme Anne-Cécile Violland, rapporteure
 Mme Manon Bouquin, rapporteure
 M. Charles Fournier, rapporteur
 M. Thierry Benoit (HOR)
 M. Julien Brugerolles (GDR)
 M. Théo Bernhardt (RN)
 Mme Graziella Melchior (EPR)
 Mme Sylvie Ferrer (LFI-NFP)
 M. Jiovanny William (SOC)
 M. Tristan Lahais (EcoS)
 M. Philippe Bolo (Dem)
 M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué chargé de la transition écologique
 M. Thierry Benoit (HOR)
 M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué
 M. Thierry Benoit
 M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué
 M. Julien Brugerolles (GDR)
 M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué
 M. Théo Bernhardt (RN)
 M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué
 Mme Danièle Obono (LFI-NFP)
 M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué
 Mme Danièle Obono
 M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué
 M. Philippe Bolo (Dem)
 M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué
 M. Philippe Bolo
 M. Charles Fournier, rapporteur

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué
 Mme Manon Bouquin, rapporteure
 M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué
 Mme Anne-Cécile Violland, rapporteure
 M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué

Suspension et reprise de la séance (p. 153)

2. Décarbonation des mobilités : quels enjeux, quels leviers ? (p. 154)

M. Jean-Luc Fugit (EPR)
 M. Sylvain Carrière (LFI-NFP)
 M. Gérard Leseul (SOC)
 M. Julien Brugerolles (GDR)
 M. Matthieu Marchio (RN)
 M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué chargé de la transition écologique
 M. Christophe Mongardien (EPR)
 M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué
 M. Christophe Mongardien (EPR)
 M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué
 M. Hadrien Clouet (LFI-NFP)
 M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué
 M. Emmanuel Fernandes (LFI-NFP)
 M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué
 Mme Marietta Karamanli (SOC)
 M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué
 Mme Marietta Karamanli (SOC)
 M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué
 M. Matthieu Marchio (RN)
 M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué
 M. Matthieu Marchio (RN)
 M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué

3. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 163)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. CHRISTOPHE BLANCHET

vice-président

M. le président. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quinze heures.)

1

LE FONCTIONNEMENT DES ÉCO-ORGANISMES ET LA GESTION DES ÉCO-CONTRIBUTIONS

M. le président. L'ordre du jour appelle le débat sur le thème : « Le fonctionnement des éco-organismes et la gestion des éco-contributions. »

Ce débat a été demandé par le groupe Horizons & indépendants dans le cadre de sa séance thématique. Conformément à l'organisation arrêtée par la conférence des présidents, nous entendrons dans un premier temps les rapporteurs, qui ont établi une note mise en ligne sur le site de l'Assemblée nationale, puis les orateurs des groupes et le gouvernement ; nous procéderons dans un second temps à une séance de questions-réponses.

La parole est à Mme Anne-Cécile Violland, rapporteure désignée par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Mme Anne-Cécile Violland, rapporteure. Avec mes collègues, nous avons souhaité mettre à profit cette semaine de contrôle de l'action du gouvernement pour évoquer un sujet dont les enjeux sont absolument majeurs sur les plans économique et écologique : la gestion des éco-organismes et des éco-contributions.

Depuis les années 1990, le rôle des éco-organismes a été renforcé, singulièrement depuis la loi Agec du 10 février 2020, qui a accru le nombre de filières à responsabilité élargie des producteurs (REP), réformé la gouvernance et le fonctionnement des éco-organismes, mais aussi relevé les exigences en matière de transparence et de performance tout en renforçant les pouvoirs de contrôle et de sanction de l'État.

La France compte aujourd'hui vingt-trois filières REP et vingt-six éco-organismes dans des secteurs divers, tels que les emballages, le textile, les équipements électriques, les jouets ou les matériaux de construction. Leur poids économique est significatif : les éco-contributions pourraient représenter jusqu'à 7 milliards d'euros en 2029, alors qu'elles ne s'élevaient qu'à 2,4 milliards en 2023.

Les travaux menés récemment, tant par les corps d'inspection que par le Parlement, notamment par la commission du développement durable de notre assemblée, ont mis en

lumière des résultats parfois décevants ou relevé des dysfonctionnements au sein des instances – non sans avoir souligné que certaines d'entre elles fonctionnaient très bien.

Forts de ces constats, nous voulions, avec le groupe Horizons & indépendants et l'appui de mon collègue Thierry Benoit, pouvoir conduire des travaux complémentaires. C'est la raison pour laquelle nous avons souhaité ce débat. Je tiens à remercier mes co-rapporteurs et les administrateurs Anaïs Vedovati et Geoffroy de Vitry, qui ont réalisé un travail de synthèse exceptionnel.

Il faut d'abord s'arrêter sur les modes de gouvernance des filières REP, d'une part, et des éco-organismes, d'autre part. Le système repose sur la logique vertueuse du principe pollueur-payeur : les metteurs sur le marché sont responsables de la fin de vie de leurs produits. Ils ont donc un rôle prépondérant, voire exclusif, dans l'administration des éco-organismes.

Ce rôle peut cependant susciter des conflits entre leurs intérêts propres et les intérêts de l'éco-organisme – de mission d'intérêt général – auquel ils adhèrent, qui représentent une charge supplémentaire pour eux. C'est notamment le cas en matière de prévention des déchets, de développement de la réparation et du réemploi.

C'est pourquoi peut se poser la question d'étendre la gouvernance des éco-organismes à d'autres parties prenantes, tels que les acteurs du réemploi, les opérateurs de gestion des déchets ou les collectivités territoriales. Cependant, ces acteurs, financés par les éco-organismes, pourraient eux aussi être placés en position de conflit d'intérêts.

À ce stade, la question reste ouverte pour nous, mais une gouvernance plus hybride pourrait être recherchée. Elle gagnerait aussi à être simplifiée, compte tenu de la multiplication des filières REP et des éco-organismes. Ces évolutions permettraient en outre de dessiner une vision stratégique industrielle de ces filières à moyen et long terme.

À cet égard, le rôle de l'État pourrait aussi être redéfini. Plusieurs services et opérateurs interviennent dans la gouvernance des filières REP, dont la direction générale de la prévention des risques (DGPR), la direction générale des entreprises (DGE) et la direction de supervision des filières REP de l'Agence de la transition écologique (Ademe). Un tel cloisonnement ne favorise pas le développement d'une économie structurée et incitative. La Commission interfilières de responsabilité élargie des producteurs (Cifrep) semble quant à elle saturée ; elle ne permet pas une véritable coconstruction des stratégies de filière. Décloisonner est nécessaire pour se doter d'une vision stratégique industrielle ambitieuse, la seule à même de mettre les enjeux environnementaux au service d'une politique économique afin de rendre la France plus prospère et puissante.

En l'absence d'un mécanisme d'incitation économique efficace au sein des filières REP, la performance de ces dernières repose notamment sur la capacité de l'administration à les contrôler rigoureusement et à mobiliser un régime de sanctions proportionné et dissuasif. Or les sanctions

prévues, du fait de leur application trop tardive, sont aujourd'hui peu dissuasives; en outre, elles sont dans certains cas difficiles à mettre en œuvre. Ce régime de sanctions pourrait lui aussi évoluer, tout comme les modalités de fixation des objectifs des cahiers des charges, parfois trop ambitieux.

Nos travaux montrent également que le fonctionnement actuel des éco-organismes pose d'importantes questions de fond. En termes de concurrence, les éco-organismes ont un pouvoir de structuration des investissements, parce qu'ils concentrent une offre et une demande qui étaient auparavant dispersées. De ce fait, ils risquent d'abuser de leur position dominante vis-à-vis des producteurs qui sont tenus d'y adhérer, vis-à-vis des acteurs du tri et de la collecte ainsi que des acteurs du réemploi. Actuellement, neuf éco-organismes sont en situation de monopole ou de quasi-monopole. Même lorsque plusieurs éco-organismes sont agréés pour une même filière, on constate une segmentation par catégories de produits, qui limite la concurrence. La multiplication des éco-organismes au sein d'une même filière alimente des logiques concurrentielles, parfois au détriment des objectifs de performance environnementale. Ce phénomène mérite une analyse approfondie.

Cinq ans après l'entrée en vigueur de la loi Agec, nous avons constaté des résultats décevants en matière de prévention, de soutien au réemploi et à la réutilisation ainsi qu'à la gestion des quantités de déchets. Si nous voulons soutenir les acteurs concernés, les collectivités et les citoyens, une évolution est nécessaire.

Enfin, notre travail a permis de mettre en exergue combien il était important que l'État partage une réelle vision globale et stratégique favorisant l'applicabilité du principe pollueur-payeur ainsi que son contrôle.

Pour résumer, le sujet est très important et renvoie à enjeux majeurs. Avec mes collègues rapporteurs, nous pensons qu'après les travaux menés par les inspections, par nos collègues Véronique Riotton et Stéphane Delautrette, par nos homologues sénateurs, il y a matière à approfondir la question – pourquoi pas sous la forme d'une commission d'enquête.

M. le président. La parole est à Mme Manon Bouquin, rapporteure désignée par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

Mme Manon Bouquin, rapporteure. Commençons par un constat simple. En matière de gestion des déchets, un même Français est aujourd'hui mis à contribution à tous les niveaux: il paye en tant que consommateur, à travers l'écocontribution; en tant que contribuable, à travers la taxe d'enlèvement des ordures ménagères (Teom); et encore une fois de manière indirecte lorsque la TGAP – taxe générale sur les activités polluantes –, sur les volets enfouissement et incinération, augmente.

Une question politique très claire se pose: à quel moment ce système est-il pleinement efficient pour les Français? Car ce que ces derniers constatent, c'est une injustice profonde. Ils paient toujours plus pour un service qui n'est plus si efficace ni si performant.

Les écocontributions ont explosé en quelques années. Dans la filière textiles d'habillement, linges de maison et chaussures (TLC), elles ont augmenté de 215 % entre 2019 et 2024. Dans le même temps, les résultats obtenus sont marginaux: la collecte a augmenté de 16 %, le tri de 5 %. Ce qui

n'empêche pas la TGAP de continuer à augmenter – preuve que le volume de déchets non valorisés ne diminue pas.

Faire payer plus ne peut pas tenir lieu de politique publique. L'augmentation des contributions s'est substituée à l'action, façon de masquer l'échec à atteindre des objectifs environnementaux déconnectés de la réalité du terrain. Soyons clairs: ce système ne résulte pas d'une dérive accidentelle mais d'un choix politique, lequel conduit parfois à affaiblir directement notre économie.

Prenons l'exemple de l'écomodulation, qui consiste à accorder des bonus à des produits dits vertueux. Pour les produits importés, ces bonus reposent sur de simples autodéclarations des exportateurs étrangers, sans contrôle effectif. Résultat: les Français financent indirectement des produits importés, au détriment de nos industriels, sans garanties environnementales sérieuses. C'est la conséquence d'un choix politique, celui de la naïveté plutôt que de la protection, de la concurrence déloyale plutôt que de la souveraineté industrielle.

Généraliser les filières REP en l'absence de stratégie industrielle est, de la même manière, voué à l'échec. Leurs cahiers des charges sont uniformes, ignorent les spécificités industrielles et logistiques de chaque filière et fixent des objectifs souvent irréalistes. Il n'existe pas de soutien structurant à l'écoconception, pas de vision industrielle claire.

Le système des filières REP et des éco-organismes, faut-il le rappeler, n'est pourtant pas une fin en soi, mais un outil au service de l'économie circulaire. Or cette dernière ne peut exister qu'à condition d'être rentable. Sans industrie, ce système devient un système financier stérile, qui brasse des flux mais ne crée ni valeur, ni capacité de traitement, ni emplois. L'État est défaillant à cet égard. Là encore, ce n'est pas un hasard. Cela s'explique par un pilotage technocratique. Dans plusieurs secteurs, les études de préfiguration de l'Ademe ont été très éloignées des réalités industrielles et territoriales. Malgré des moyens qui enflent d'années en années, les missions de l'Agence sont dispersées, le pouvoir de l'État est dilué et le sujet des déchets a clairement perdu son statut de priorité stratégique. Les objectifs sont fixés en pourcentage, jamais en tonnage, sans lien avec les capacités réelles de collecte et de traitement. Quant aux réalités territoriales, notamment en outre-mer, elles restent insuffisamment prises en compte. Là encore, cette situation résulte d'un choix politique.

Enfin, l'État est tout aussi défaillant en matière de contrôle et de sanctions. Selon l'éco-organisme Ecosystem, un quart des déchets électriques et électroniques, soit environ 450 000 tonnes, sont détournés chaque année vers des filières illégales, engendrant une perte de matériaux stratégiques, une perte de recettes ainsi qu'un désastre environnemental. Par ailleurs, les contrôles visant les passagers clandestins – les *free riders*, en bon français, à savoir ceux qui mettent des produits sur le marché sans payer d'écocontribution – sont insuffisants. En 2024, l'éco-organisme Refashion a transmis 125 signalements à la DGPR, c'est-à-dire aux services de l'État, sans qu'aucune suite leur soit donnée – la DGPR reconnaissant elle-même qu'elle n'a pas les moyens de poursuivre. Pendant ce temps, les entreprises françaises, qui, elles, jouent le jeu, sont contrôlées, contraintes et taxées.

La situation est claire: les Français payent toujours plus, l'État contrôle toujours moins et l'industrie française recule. Notre conviction est simple: la politique environnementale doit être au service de la politique économique, et non

l'inverse. Elle doit protéger les filières, sécuriser les approvisionnements, lutter contre les importations qui ne respectent pas nos normes et soutenir la réindustrialisation. Car sans industrie, il ne peut y avoir ni recyclage efficace ni développement économique, donc pas de développement durable.

M. le président. La parole est à M. Charles Fournier, rapporteur désigné par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.

M. Charles Fournier, rapporteur. Je remercie également les administrateurs qui nous ont accompagnés pour la qualité de leur travail, ainsi que mes deux co rapporteurs.

À l'origine, ce système conçu pour appliquer concrètement le principe pollueur-payeur était considéré comme vertueux. Il a permis des progrès en matière de collecte et de recyclage des déchets. Les efforts en ce domaine restent toutefois très insuffisants dans un monde aux ressources naturelles finies. En 2022, notre pays a produit 345 millions de tonnes de déchets, soit 5,1 tonnes par habitant.

Notre travail a permis de mettre en lumière de nombreux dysfonctionnements. La face visible de l'iceberg est constituée notamment – Anne-Cécile Violland aurait pu prendre cet exemple – par la filière textile et les difficultés liées à la fast fashion, qui produit des tonnes de déchets qu'on voit s'amonceler dans les structures de réemploi, dépassées par l'ampleur des volumes à absorber. On pourrait aussi mentionner les difficultés financières rencontrées par les éco-organismes dans le secteur du bâtiment, où des tonnes de déchets ne sont pas traitées, faute de réponses appropriées.

Une face moins visible de l'iceberg consiste en de multiples dysfonctionnements, qui laissent apparaître les limites du système. L'éléphant au milieu de la pièce tient au conflit d'intérêts structurel entre les missions des éco-organismes et les intérêts des metteurs sur le marché. Les premiers sont encore trop soumis aux intérêts des seconds, dont le modèle économique repose sur l'augmentation continue des volumes et qui gagnent à une gestion des déchets la moins chère possible.

Les éco-organismes ont été créés pour responsabiliser les producteurs face aux déchets que leurs ventes engendrent, mais leurs pratiques se détournent souvent de l'esprit de la loi, au profit des producteurs dont ils dépendent. Cette position dominante a été rendue possible par une forme de laissez-faire, ou d'incapacité à faire, de la part de l'État. Les ressources humaines consacrées à ces questions ne permettent pas de faire face et d'intervenir de manière efficace. Cela a produit certaines dérives : contributions financières moins contrôlées, sans contrepartie suffisante ; absence de transparence sur les prix ; difficultés d'accès aux gisements de déchets. Certaines structures en paient directement le prix, à l'instar du réseau Envie, qui doit licencier des salariés parce que ce système lui est très défavorable.

Face à ces dérives, le contrôle des manquements aux obligations qui incombent aux éco-organismes demeure insuffisant, et le recours aux sanctions fort limité – nous avons pu obtenir des éléments précis à ce sujet, qui révèlent par exemple qu'il faut parfois deux à trois ans entre une mise en demeure et la sanction finale, un délai bien trop long.

Outre son fonctionnement, c'est la finalité du système qu'il faut interroger. Cinq ans après la loi Agec, les résultats sont trop décevants en matière de prévention et de soutien au réemploi. Les filières REP restent focalisées sur la fin de vie des produits et le recyclage, et demeurent trop peu orientées vers l'amont, l'écoconception, la réparabilité, la durabilité et

le réemploi. Nous sommes loin d'un modèle de sobriété, qui allongerait la durée de vie des produits et permettrait de basculer vers une économie de la fonctionnalité. Quelques chiffres l'illustrent : alors que l'objectif de réemploi est fixé à 5 %, seuls 2,3 % du gisement de déchets traités par les REP sont réemployés ; alors que l'objectif de réduction des quantités de déchets ménagers produits par habitant est fixé à 15 % en 2030 par rapport à 2010, on constate au contraire que certaines filières historiques ont augmenté leurs mises sur le marché.

La quadrature du cercle est la suivante : la prévention invite à diminuer les volumes produits et les mises en vente, ce qui va à l'encontre de l'intérêt économique primaire des metteurs sur le marché. Le poids économique des filières REP s'accroît et pourrait atteindre 7 milliards d'euros en 2029 contre 2,4 milliards en 2023. Il est urgent d'aller voir à l'intérieur de la machine, de contrôler – c'est le sens de notre proposition de créer une commission d'enquête.

Des améliorations sont possibles – mes collègues rapporteurs en ont mentionné : je pense à la gouvernance des éco-organismes et à la gouvernance interfilières. Je prône le retour d'un État plus présent, qui fixe les règles du jeu – le marché ne s'imposera pas lui-même les règles pertinentes qui iraient dans le sens de la loi Agec. Les collectivités doivent aussi être embarquées dans ce système. Nous avons confié aux régions la planification en matière de déchets, dont la collecte revient aux collectivités locales. Ces dernières doivent être pleinement associées à l'ambition de réduction des déchets pour prévenir d'autres dysfonctionnements.

En second lieu, les limites évoquées impliquent un changement structurel et une modification de nos cadres de pensée. Le système des filières REP a été conçu dans les années 1980. Or le monde a connu depuis des bouleversements majeurs, notamment la raréfaction de l'accès aux ressources naturelles, avec pour corollaire un regain des tensions géopolitiques. La Chine est devenue une puissance industrielle et ses produits inondent nos marchés. Les volumes de déchets engendrés chaque année ont explosé : en continuant au même rythme qu'aujourd'hui, 200 milliards d'unités seront bientôt mises sur le marché français, ce qui imposerait de recycler 6 millions d'unités par seconde – c'est intenable. Un problème de volume de production et de mises sur le marché se pose donc.

Je conclurai sur notre souhait de créer une commission d'enquête. De nombreux rapports ont déjà été publiés – par le Sénat, la Cour des comptes ou l'Assemblée. Il est temps d'aller voir les choses de plus près, afin de ne pas se limiter à une information mais d'imaginer un autre système, en phase avec la réalité. Nous devons questionner la stratégie industrielle et l'orientation donnée par l'État, afin que la loi Agec devienne une réalité concrète et palpable.

M. le président. Nous en venons aux orateurs des groupes.

La parole est à M. Thierry Benoit.

M. Thierry Benoit (HOR). Tout d'abord, je tiens à saluer les rapporteurs, en particulier Anne-Cécile Violland, ainsi que ses deux co rapporteurs Manon Bouquin et Charles Fournier. Je remercie l'administration qui a contribué à établir la note thématique, très bien faite.

Je reprends à mon compte les propos des trois rapporteurs et souhaite de tout cœur que ce premier travail aboutisse à la création d'une commission d'enquête. Anne-Cécile Violland, ma collègue du groupe Horizons & indépendants, le sait : je parle des éco-organismes et des écocontributions depuis plusieurs années. C'est au moment de l'examen de ce qui

allait devenir la loi relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire – que j'ai pris la précaution de ne pas voter – que mes yeux et mes oreilles se sont véritablement éveillés.

Les éco-organismes existent depuis longtemps : l'entreprise Eco-Emballages en a été l'un des précurseurs. Celles et ceux qui ont eu la chance d'exercer des mandats locaux et de siéger dans des syndicats de collecte et de traitement des déchets ménagers savent comment fonctionnent les organismes de ce type.

Les éco-organismes constituent tout un écosystème qui a pris de l'ampleur et est devenu nébuleux. L'environnement, l'écologie, le recyclage et le réemploi devraient être le sujet principal ; mais au fil des années, la financiarisation et l'appât du gain ont pris le dessus – voilà ce qui me préoccupe.

Je ressens à ce sujet exactement la même impression que j'ai eue lorsque je présidais, en 2019, la commission d'enquête relative aux négociations commerciales : celle d'un déséquilibre total, dans les discussions et les négociations, entre les éco-organismes et certains opérateurs. Parmi ces derniers, certains me préoccupent plus particulièrement : les entreprises du tissu économique local, souvent familiales, qui se trouvent au gré des lois votées, des décrets et des arrêtés pris, gentiment exclues du recyclage et de la collecte des déchets. C'est ainsi tout un système d'économie de proximité qui se trouve fragilisé.

Nous avons créé une usine à gaz, qui nécessite – les rapporteurs l'ont dit – l'intervention de l'État à tous les niveaux : celui de la direction générale de la prévention des risques, de la direction de suivi des REP, de la direction générale des entreprises et de l'Ademe. Je fais partie de ceux qui soutiennent le premier ministre dans la création d'une mission « État efficace ». Je pense que certaines structures, notamment l'Ademe, ont besoin d'un regard attentif – bienveillant, mais attentif – et que ce petit monde doit être purement et simplement placé sous l'autorité des préfets de région. Je ne vois pas l'utilité d'un préfet de région si, à côté, se trouve maintenue une direction régionale de l'Ademe. J'ai eu l'occasion de le dire dans l'hémicycle, ce qui m'a valu immédiatement la rencontre de la direction de l'Ademe, à Paris et dans ma région de Bretagne – mais je persiste et je signe.

Je souhaite de tout cœur que cet écosystème fasse l'objet d'une plus grande transparence – c'est ce qui manque avant tout. Comme l'ont dit Anne-Cécile Violland et ses co-rapporteurs, lorsqu'on touche à un secteur qui drainait 2 milliards d'euros en 2023 et devrait en récolter 10 milliards en 2030, un problème se pose, au-delà de la question de la protection de l'environnement et de la limitation du gaspillage : celui de la contribution payée par nos concitoyens. Tout cela doit faire l'objet d'une commission d'enquête, qui permettra d'auditionner les acteurs, de les interroger et de formuler des propositions pour plus de simplicité et d'efficacité. Cela me semble possible et je salue le travail d'amorce réalisé dans le cadre de cette séance thématique.

M. le président. La parole est à M. Julien Brugerolles.

M. Julien Brugerolles (GDR). Au nom du groupe de la Gauche démocrate et républicaine et des députés communistes, je salue à mon tour l'organisation de cette séance de contrôle, ainsi que le travail réalisé dans le cadre de la note thématique.

Vertueux dans son principe, le dispositif de responsabilité élargie des producteurs, conforté par la loi Agec de février 2020, rencontre aujourd'hui de sérieuses limites. Comme le soulignait un rapport d'information du Sénat

en octobre 2025, le bilan des filières REP depuis 2020 est décevant : 40 % du gisement de déchets soumis à une filière REP échappent encore à la collecte, ce qui représentait 6,6 millions de tonnes en 2023. Sur les huit filières auxquelles a été fixé un objectif de collecte, seules trois l'ont rempli l'an passé ; pour ce qui concerne les objectifs de recyclage, seules deux filières sur cinq les ont atteints. Faute de stratégie d'ensemble, observait ce rapport, « aucun des nouveaux outils de la loi Agec (fonds réparation, fonds réemploi et réutilisation, écomodulations) n'a atteint ses objectifs ». Cela tient notamment à ce que le modèle en vigueur conduit à déléguer la gestion des déchets – qui devrait relever d'une politique publique de premier plan – à des acteurs privés, en l'occurrence des producteurs regroupés au sein de leurs éco-organismes ou de systèmes individuels, dont ils assurent le financement au moyen des écocontributions, sans régulation ni contrôle efficaces de la part de la puissance publique.

Les effets pervers sont désormais connus et documentés. Certains éco-organismes accumulent une trésorerie élevée, sans que cela se traduise à court terme par des investissements proportionnés dans la prévention, le réemploi ou l'écoconception. De graves difficultés de mise en œuvre sont aussi apparues dans les filières REP liées au secteur du bois – fortement touché par l'écocontribution – ou au secteur textile – de nombreuses remontées nous parviennent, de la part des associations qui collectent et trient les déchets, à propos de l'éco-organisme Refashion. Dans le secteur du bâtiment, un grand nombre d'entreprises – en particulier dans ma circonscription – s'exaspèrent, à juste titre, de ce que le paiement des écocontributions ne s'accompagne pas des services attendus. Dans tous les cas, le système actuel conduit les éco-organismes à arbitrer entre maîtrise des coûts pour leurs adhérents et atteinte d'objectifs environnementaux collectifs, sans qu'aucune vision industrielle partagée par tous les acteurs ne se dégage.

Au lieu de reconnaître que les éco-organismes sont insuffisamment pilotés, que certains d'entre eux thésaurisent, que les services ne sont pas rendus, l'Union européenne préfère réduire les exigences, diminuer les données collectées, espacer les contrôles et promettre une rationalisation future. Autrement dit, alors que le système dysfonctionne, on nous propose d'alléger les obligations des producteurs ! Ce n'est pas la voie à suivre : si nous souhaitons réellement accompagner les filières, nous devons réorienter la stratégie des éco-organismes au service des priorités industrielles, parmi lesquelles la réparation et le réemploi, en complément du recyclage. Nous devons impérativement remettre les éco-organismes au service de l'économie circulaire et de l'intérêt général.

Alors que notre pays s'est fixé pour objectif un taux de recyclage des déchets non minéraux non dangereux de 55 % en 2020 et de 65 % en 2025, seuls 46 % d'entre eux ont été recyclés en 2022. Dans le même temps, 32 % des déchets dangereux et 55 % des déchets minéraux ont été recyclés, selon les chiffres de l'édition 2024 du bilan environnemental de la France. Tous déchets confondus, le taux de recyclage atteint aujourd'hui 52 %, contre 48 % en 2010 – si c'est une amélioration, elle est lente et très insuffisante.

Nous devons cet échec à ce que la REP est aujourd'hui conçue – les rapporteurs l'ont souligné – comme un outil de gestion des flux de déchets en bout de chaîne, au lieu de constituer un outil de régulation de la production de ces déchets. Orienter massivement les financements vers la prévention, la réparation, le réemploi et la standardisation des produits représenterait un levier économique et écologique majeur. Remettre les milliards d'euros d'écocontribu-

tions au service du tissu industriel local suppose de sortir des simples logiques d'ajustements ponctuels, opérés au fil de l'eau, pour favoriser une reprise en main politique des filières REP, afin d'en faire de véritables instruments de reconversion industrielle et de soutien aux entreprises dans les territoires.

Je ne peux, enfin, que me réjouir que vous proposiez la création d'une commission d'enquête parlementaire sur le fonctionnement des éco-organismes et des filières REP : ce sera faire œuvre d'utilité publique.

M. le président. La parole est à M. Théo Bernhardt.

M. Théo Bernhardt (RN). Le dispositif des éco-organismes illustre parfaitement les ambiguïtés de notre politique environnementale : un principe louable – celui du pollueur-payeur –, mais une mise en œuvre qui soulève de graves questions d'efficacité, d'équité et de souveraineté. Avec près de 2 milliards d'euros collectés chaque année auprès de nos concitoyens et de nos entreprises, il est de notre responsabilité de demander des comptes.

Ces écocontributions, souvent invisibles, font augmenter le prix de milliers de produits du quotidien. Une famille française paie ainsi à ce titre plusieurs dizaines d'euros par an, sans même le savoir. À l'heure où nos compatriotes subissent une inflation persistante et des fins de mois toujours plus difficiles, cette accumulation opaque pèse lourdement sur le pouvoir d'achat. Comme Mme la rapporteure Bouquin l'a rappelé, cette triple ponction subie par les Français est d'autant plus inacceptable qu'elle ne produit pas les résultats annoncés quand le montant des écocontributions ne cesse d'augmenter. Les Français ont le droit de savoir précisément ce qu'ils paient ; aujourd'hui, pourtant, cette transparence fait défaut. L'opacité règne et nos compatriotes financent un système dont ils ne comprennent pas le fonctionnement et dont ils ne peuvent pas apprécier les résultats réels.

La preuve la plus éclatante de cet échec est connue de tous : la France est aujourd'hui menacée d'une amende de 1,5 milliard d'euros pour non-respect des objectifs européens de recyclage des bouteilles plastiques. Autrement dit, alors même que les Français paient toujours plus d'écocontributions, notre pays échoue à atteindre ses objectifs. Dès lors, une question simple se pose : qui est responsable de cette situation ? L'État, qui fixe des objectifs irréalistes sans se donner les moyens de les atteindre ? Les éco-organismes, qui collectent des milliards pour des résultats qui ne sont pas à la hauteur ? Les deux ? Cette sanction financière européenne démontre une défaillance systémique du pilotage public et du fonctionnement même des filières REP.

Pendant ce temps, nos entreprises suffoquent sous la bureaucratie : des dizaines de filières différentes, des cahiers des charges uniformisés et souvent contradictoires, des obligations déclaratives répétitives. Nos très petites, petites et moyennes entreprises (TPE-PME) mobilisent un temps et des ressources considérables pour se conformer à ces contraintes kafkaïennes, pendant que leurs concurrentes étrangères y échappent largement. Cette distorsion de concurrence est inadmissible et affaiblit délibérément notre tissu économique.

Le système comporte par ailleurs une faille majeure : il finance directement nos concurrents étrangers. Censée récompenser les produits vertueux, l'écomodulation repose, pour les importations, sur de simples autodéclarations, sans contrôle effectif aux frontières. Nos entreprises nationales subissent des audits rigoureux et des contraintes lourdes,

tandis que des importateurs bénéficient d'avantages tarifaires financés *in fine* par les consommateurs français, sans la moindre garantie environnementale vérifiable.

Ce système à deux vitesses pénalise systématiquement nos producteurs et l'explosion du e-commerce transfrontalier aggrave encore cette injustice. Des plateformes internationales inondent notre marché de produits sans s'acquitter des écocontributions, pour un manque à gagner atteignant chaque année des centaines de millions d'euros. Cette situation est intolérable. Tous ceux qui vendent en France doivent contribuer équitablement. C'est une question élémentaire de justice, mais aussi une question de souveraineté économique.

À cela s'ajoute un pilotage public profondément défaillant. Les objectifs sont fixés de manière technocratique, en pourcentages, et sont totalement déconnectés des capacités réelles de nos territoires en matière de collecte et de traitement. On impose des ambitions chiffrées sans jamais vérifier si les infrastructures existent pour les atteindre. Cette déconnexion est particulièrement criante outre-mer, où les contraintes logistiques, géographiques et industrielles spécifiques sont systématiquement ignorées par un pilotage centralisé, dispersé et aveugle.

Enfin, ce système est incapable de contrôler efficacement la fraude. Les éco-organismes signalent régulièrement des centaines d'entreprises qui commercialisent leurs produits sans payer la moindre contribution. Ces passagers clandestins sont à l'origine d'une concurrence déloyale massive, d'une perte de recettes considérable et d'un véritable désastre environnemental. Pendant ce temps, les entreprises françaises respectueuses de leurs obligations sont surcontrôlées, tracées et parfois lourdement sanctionnées pour des erreurs mineures. Cette asymétrie est aussi révoltante qu'insupportable.

Au Rassemblement national, notre conviction est claire : l'économie circulaire doit être un levier de réindustrialisation, jamais un outil de désindustrialisation. L'économie circulaire n'est pas seulement une réponse écologique, c'est un impératif stratégique, qui permet de conserver, de recycler et de valoriser sur notre sol des matériaux critiques indispensables à notre industrie et à notre souveraineté.

Tant que ce système continuera à pénaliser nos entreprises, à enrichir nos concurrents et à échouer à atteindre ses propres objectifs – comme en témoigne l'amende de 1,5 milliard d'euros dont la France est menacée – il ne servira ni l'écologie, ni l'économie, ni la France.

M. le président. La parole est à Mme Graziella Melchior.

Mme Graziella Melchior (EPR). Permettez-moi de commencer par remercier notre collègue Anne-Cécile Violland d'avoir porté, pour le groupe Horizons & indépendants, cette demande de débat sur le fonctionnement et la gestion des éco-organismes. Je remercie également ses co-rapporteurs et les administrateurs qui les ont accompagnés.

La question de la prévention, de l'organisation et de la gestion des déchets est en effet devenue fondamentale dans la société de consommation – voire de surconsommation – qui est la nôtre : il s'agit de contribuer à la réduction de son impact sur notre planète.

Après avoir été corapporteur de la loi Agec, j'ai continué à suivre ce dossier. Je le fais également aujourd'hui en tant que membre du Conseil national de l'économie circulaire, au sein duquel je représente l'Assemblée nationale.

Par la loi Agec, nous avons souhaité confier aux éco-organismes un rôle davantage structurant et augmenter le nombre des filières REP. La France compte ainsi vingt-trois filières REP et vingt-six éco-organismes agréés, chargés de récolter les écocontributions auprès des metteurs sur le marché.

La trésorerie des éco-organismes est aujourd'hui colossale. Elle représente plus de 1 milliard d'euros, soit la moitié des écocontributions, alors que 40 % du gisement de déchets soumis à une REP échappent encore à la collecte. D'après les projections, le montant des écocontributions collectées par les éco-organismes devrait atteindre 8 milliards d'euros en 2029, contre 2,3 milliards en 2024.

Eu égard aux insuffisances constatées et des sommes d'argent en jeu, nous avons le devoir de nous interroger de façon continue sur l'efficacité et l'efficience de ce modèle. Je considère qu'il ne doit pas être cassé; mais il nous faudra l'adapter, au vu de la conclusion de plusieurs rapports – plus particulièrement celui de nos collègues Véronique Riotton et Stéphane Delautrette, auquel il faut ajouter le rapport du Sénat, ceux du gouvernement et de la Cour des comptes.

Ces travaux d'évaluation convergent sur plusieurs points et font, d'abord, un même constat: si la loi Agec fait partie des lois structurantes et que nous lui devons de nombreuses avancées et de nombreuses réussites, les résultats en matière de prévention, de réduction et de réemploi ne sont pas à la hauteur des objectifs fixés. Ils aboutissent aux mêmes conclusions: la gouvernance des filières REP et des éco-organismes doit être révisée; la fixation des tarifs des écocontributions et leur utilisation doivent faire l'objet d'une plus grande transparence; les écocontributions doivent soutenir davantage la prise en charge des investissements nécessaires au sein d'une filière REP.

S'il convient donc d'améliorer le système, une plus grande implication de l'État dans son fonctionnement ne saurait être l'unique réponse. Il ne faut pas nécessairement « plus d'État », mais « mieux d'État ». Le rôle de ce dernier est d'abord de fixer pour l'économie circulaire une vision stratégique de long terme, ambitieuse, et qui repose sur trois piliers forts. Ces piliers sont les 3R – réduction, réemploi, recyclage.

La stratégie de l'État doit donc être éminemment écologique, mais aussi industrielle, car l'économie circulaire représente un réel vivier d'emplois. C'est pourquoi je tiens à rappeler que le ministère de l'industrie doit être pleinement impliqué.

Au-delà, l'État devra prendre ses responsabilités dans la réforme de la gestion des éco-organismes. Nombre de leurs représentants sont prêts à cette réforme, qu'il s'agisse de la gouvernance, des procédures d'agrément, du suivi des objectifs et des sanctions au cas où ceux-ci ne seraient pas respectés. Je suis convaincue qu'il nous faut écouter les éco-organismes pour bâtir cette réforme, notamment sur les questions des procédures d'agrément et sur la définition des cahiers des charges. Nous devons néanmoins être plus exigeants à leur égard, en fixant des indicateurs de performance ambitieux, en assurant un contrôle indépendant et, enfin, en sanctionnant. Car, disons-le, il ne peut y avoir de système vertueux s'il n'est pas accompagné de sanctions.

Les éco-organismes, autre sujet fondamental, sont aujourd'hui essentiellement tournés vers les questions de recyclage; or ils doivent davantage orienter leurs investissements vers les deux autres piliers de la stratégie des 3R, la réduction et le réemploi. La réglementation prévoit qu'au moins 5 % des écocontributions sont affectés aux fonds de réemploi. Cependant, ce seuil est le plus souvent appréhendé

par les éco-organismes comme un plafond plutôt que comme un plancher, signe d'une ambition insuffisante. Il ne faut pas s'interdire de questionner ce seuil. Nous devons faire en sorte que les REP et les éco-organismes prennent leur part dans l'investissement pour le réemploi ou encore l'écoconception.

Pour conclure, monsieur le ministre, je ne crois pas au grand soir pour les éco-organismes; mais je crois que nous pouvons avancer ensemble pour soutenir l'économie circulaire. Cela est d'ores et déjà possible, si nous commençons par adopter ces mesures en discussion dans le cadre des débats budgétaires: une taxe plastique, une « TGAP amont », la contribution visible – *visible fee* – ou encore la TVA circulaire.

M. le président. La parole est à Mme Sylvie Ferrer.

Mme Sylvie Ferrer (LFI-NFP). Au nom de mon groupe, je tiens à vous remercier, mesdames les rapporteuses, monsieur le rapporteur, pour ce travail visant à éclairer le fonctionnement des éco-organismes et la gestion des écocontributions.

La France continue de ne pas recycler ses plastiques à hauteur des objectifs fixés par l'Union européenne, ce qui lui vaut une amende de 1,6 milliard d'euros par an. Sur ce sujet, elle se place en vingt-sixième position sur les vingt-sept États que compte l'Union européenne. Comment en sommes-nous arrivés là?

Nos regards se tournent aujourd'hui vers la gouvernance des filières REP. Au fil des auditions, nous avons entendu l'ensemble des acteurs – hors producteurs –, partant d'un même constat, poser une même question: comment a-t-on pu imaginer mettre un tel système à la seule main des metteurs sur le marché et donc à la seule main des pollueurs? Son résultat n'est pas un principe « pollueur-payeur », mais bien plutôt un principe « pollueur-payé », des éco-organismes étant suspectés de thésauriser l'argent des écocontributions, sans report sur la chaîne de l'économie circulaire.

En France, pour l'expliquer brièvement, la gouvernance des éco-organismes a été confiée aux producteurs eux-mêmes, afin qu'ils définissent l'écocontribution, autrement dit la somme censée garantir la collecte, le tri, le recyclage, la réparation et le réemploi du bien mis sur le marché. Les auditions menées en préparation de ce débat nous ont éclairés sur les défaillances tous azimuts de ce système.

Pour commencer, les producteurs poussent à la plus faible écocontribution possible – en toute logique, puisque ce sont eux qui s'en acquittent. Or une faible écocontribution se traduit par des montants faibles pour toute la chaîne précédemment décrite, de la collecte au réemploi. L'exemple le plus frappant et le plus criant est celui de l'éco-organisme unique pour le textile, Refashion, qui se rebelle contre toute augmentation de son écocontribution. Elle ne s'élève pourtant qu'à 143 millions d'euros, soit pas même 1 % du chiffre d'affaires du secteur, évalué à 16 milliards d'euros, et alors que son taux de déchets, de plus de 25 %, explose en comparaison de celui des autres filières.

Il faut ajouter à cela, dans certaines filières, une mise en concurrence des éco-organismes entre eux, laquelle produit mécaniquement une baisse supplémentaire des moyens alloués. Les entreprises adhèrent à l'éco-organisme le moins cher – et forcément le moins-disant pour le recyclage et le réemploi. *In fine*, c'est moins d'argent dépensé pour tous ces postes.

De l'aveu même de l'Institut national de l'économie circulaire (Inec), comptant 150 membres – organismes publics et privés dont des entreprises, des collectivités, des institutions, des associations, des ONG et des universités –, cette écocon-

tribution a été déléguée à des entités qui dépensent peu pour le réemploi ou pour la réparation. Nos interlocuteurs pendant les auditions – hormis les metteurs sur le marché – plaident unanimement pour une écocontribution qui ne soit pas à la main des producteurs mais qui soit décidée par une entité nationale, loin de tout conflit d'intérêts.

Si tout cela n'était pas suffisant, l'opacité du fléchage des fonds par les éco-organismes est également pointée du doigt. Dans d'autres pays européens fonctionnant avec des éco-organismes, comme la Belgique, ce sont les collectivités territoriales qui leur donnent la facture; chez nous, alors qu'ils devraient être des exécutants, ils se comportent, contre toute logique, comme des décisionnaires. L'Inec a surenchéri en affirmant que les filières REP se sentaient libres, en l'absence de toute sanction, de faire ce qu'elles veulent. Jean-Charles Caudron, directeur de la supervision des filières REP pour l'Ademe, a clairement indiqué que la moitié des données de l'année 2024 manquait toujours au 1^{er} juin 2025, ce qui empêche de savoir si ces filières ont atteint leurs objectifs. Il indique également que seule la DGPR est compétente pour sanctionner. Une fois de plus, nous découvrons qu'un de nos services publics est à l'os: ils ne sont que douze agents pour assurer le suivi des vingt et une filières REP. En Allemagne, ils sont 200 fois plus nombreux, avec 100 personnes affectées au contrôle d'une seule filière.

Les collectivités territoriales ont dressé le constat que nombre d'objets étant classés comme non recyclables – éponges, ustensiles de cuisine, rasoirs jetables, brosses à dents –, elles sont taxées sur ces ordures ménagères qu'il faut stocker et incinérer. Pendant ce temps, l'éco-organisme chargé de ces déchets économise 838 millions d'euros par an car ce sont autant de tonnes qui n'entrent pas dans ses usines. Les éco-organismes ont ainsi tout intérêt à ce que les produits ne soient pas recyclables. Les collectivités subissent donc une double peine, qui se font taxer par l'État quand elles ne recyclent pas assez, tandis que les filières REP ne paient pas ce qu'elles leur doivent.

Nous avons donc mis au jour, lors de ces auditions, les défaillances totales d'un système laissé à la main des producteurs-payeurs sans qu'aucun objectif clair leur soit donné et sans que la procédure de vérification de ces objectifs comporte une sanction viable.

L'ensemble des acteurs, à l'exception des producteurs, s'interroge sur l'absence manifeste de l'État dans le contrôle et la sanction à l'égard des filières de REP. Au vu de l'ampleur des défaillances soulevées, un État stratège doit rapidement remplacer ces éco-organismes et, comme l'ont suggéré à plusieurs reprises les rapporteurs, une commission d'enquête sur le fonctionnement des éco-organismes doit être créée pour faire toute la lumière sur ces manquements.

M. le président. La parole est à M. Jiovanny William.

M. Jiovanny William (SOC). Je suis d'accord avec les orateurs sur tous les points qu'ils ont évoqués. Certains d'entre vous connaissent le travail que je mène actuellement sur les éco-organismes, notamment dans les territoires d'outre-mer. Absence de contrôle des fonds de réemploi ou des fonds dits exceptionnels, non-respect des cahiers des charges, coercition insuffisante, manque de visibilité s'agissant des investissements ou de la participation aux investissements public... Je ne vais pas répéter ce que vous avez dit, mais vous parler de ce qui se passe chez nous.

Thierry Benoit a parlé d'écosystème nébuleux; il a raison, et c'est encore plus vrai dans les territoires ultramarins. Monsieur le ministre, nous nous sommes entretenus à ce sujet. Je remercie au passage votre administration, la DGPR et la DGE pour le travail que nous avons effectué ensemble.

En effet, nos territoires ne sont pas connectés. Cela signifie que nos déchets restent chez nous. Nous devons les gérer sur place, d'autant que le droit international limite les possibilités de les transférer – imaginez un instant ce que cela suppose pour les batteries au lithium. CMA-CGM, unique armateur en mesure de les transporter, s'y refuse.

Même la Guyane n'est pas un territoire connecté, contrairement à ce que l'on pourrait penser. En raison d'une différence de normes, elle rencontre elle aussi des difficultés pour gérer ses déchets et se trouve soumise au bon vouloir des éco-organismes. À Mayotte, qui a connu le cyclone Chido, les éco-organismes refusent de gérer les déchets en affirmant qu'ils ne s'occupent que de ceux issus de leurs produits. La volonté manque de créer un fonds exceptionnel pour leur collecte. Les difficultés administratives sont également importantes.

Il faut évidemment faire quelque chose, et avant tout décentraliser – c'est mon credo. Il faut davantage impliquer les collectivités, fixer des objectifs territorialisés et replacer l'industrie au cœur de la machine. En effet, des porteurs de projets existent mais ne peuvent pas travailler. Pourquoi? Parce que les éco-organismes refusent de participer à l'investissement au prétexte qu'avec un agrément de cinq ans, ils ne pourraient pas se le permettre. Il faut revenir sur ce point.

Je souscris à l'idée d'une commission d'enquête, mais il faut agir rapidement: en ce moment, en Martinique, une partie de la population est bloquée par les sargasses, car le pays vit en quatre fois sans frais. Cela signifie qu'il faut toujours acheter à cause des sargasses, ce qui cause des déchets, qu'il faut également gérer.

Il faut beaucoup plus de cohérence entre les services de l'État. Par exemple, 90 % de ce que nous consommons vient de l'importation. Or nous ne disposons pas de données sur les produits manufacturés qui arrivent chez nous. Nos collectivités ont donc du mal à calibrer les outils de gestion des déchets. Il faut donc les aider, décentraliser, fixer des objectifs territorialisés et renforcer les outils coercitifs, car on observe un renversement de la puissance publique: les éco-organismes font ce qu'ils veulent.

Je ne reviens pas sur le cas de Refashion: nous savons ce qu'il en est. Mais de grâce, chers collègues, agissons rapidement! Il faut adapter la loi Agec aux territoires ultramarins, car la situation y est catastrophique.

M. le président. La parole est à M. Tristan Lahais.

M. Tristan Lahais (EcoS). La loi Agec avait une ambition claire: réduire le gaspillage, préserver nos ressources et faire du réemploi une priorité, pour des raisons écologiques bien sûr, mais également de souveraineté de nos modèles économiques – que l'on découvre avec vertige ces dernières années et ces derniers mois.

Cinq ans plus tard, un constat s'impose: les éco-organismes et leur gouvernance constituent l'une des principales fragilités de cette ambition. Cela ressort clairement de tous les diagnostics, notamment des travaux de nos collègues parlementaires, les députés Sébastien Delautrette et Véronique Riotton et les sénateurs Marta de Cidrac et Jacques Fernique.

La gouvernance déséquilibrée fait partie des problèmes et difficultés identifiés. En effet, les éco-organismes sont presque exclusivement pilotés par les metteurs en marché. Autrement dit, ceux qui vivent de la vente des produits décident seuls des politiques censées réduire leur mise sur le marché. La contradiction est flagrante. Conséquences directes : le prix est systématiquement privilégié, le recyclage prend le pas sur le réemploi et la prévention, et les écocontributions, pourtant payées par les consommateurs au nom de l'intérêt général, ne servent pas suffisamment la transition écologique.

Les écocontributions constituent une forme de détournement de l'esprit de la loi. Ce n'est pas une taxe de rendement mais un outil de transformation de notre modèle économique. Or les objectifs sont régulièrement renégociés à la baisse et les sanctions pour non-atteinte, peu dissuasives. Ce système pénalise par ailleurs les collectivités, qui voient leurs coûts augmenter, et les acteurs du réemploi solidaire, pourtant indispensables à la réussite de la loi Agec.

Les cas locaux d'opposition entre Ecosystem et Envie et entre Refashion et Le Relais sont des illustrations concrètes de ce problème. Dans ma circonscription, le récent appel d'offres logistique d'Ecosystem pour la collecte et le transport des déchets d'équipements électriques et électroniques est révélateur : en attribuant massivement des marchés à un opérateur privé lucratif, au détriment du réseau Envie, il a détruit près de 70 emplois à Rennes, fragilisés des dizaines de parcours d'insertion et mis fin aux collectes préservantes, pourtant indispensables à un réemploi effectif.

La même logique opère pour la collecte textile : l'acteur reconnu Le Relais est asphyxié par les prix imposés par l'éco-organisme Refashion. Celui-ci ne verse que 156 euros par tonne collectée, quand le coût réel du tri s'élève à 304 euros par tonne, soit un reversement de 33 millions d'euros, alors que l'éco-organisme détient plus de 200 millions d'euros en trésorerie accumulée grâce aux écocontributions payées par les consommateurs. Cette pratique agressive concerne 200 emplois liés à l'insertion en Bretagne, dont 135 rien qu'au siège d'Acigné, dans ma circonscription d'Ille-et-Vilaine.

Les changements à apporter et les pistes de travail sont les suivants : adopter des règles claires et contraignantes ; rééquilibrer la gouvernance des éco-organismes, en associant réellement les collectivités, les acteurs de l'économie sociale et solidaire et les associations ; sanctuariser les objectifs de réemploi pendant toute la durée des agréments ; instaurer de réelles sanctions pour non-atteinte des objectifs ; privilégier la collecte préservante, condition préalable au réemploi effectif des produits ; fléchir davantage les écocontributions vers le réemploi local et solidaire.

Nous devons nous poser la question des ambitions de cette assemblée dans les dix-huit mois qui lui restent avant les prochaines élections, notamment celle de compléter la loi Agec, pour la rendre effective et permettre que ces écocontributions servent pleinement les objectifs de réemploi – un objectif écologique que s'était fixé l'Assemblée nationale en adoptant de cette loi dont il convient de corriger les imperfections.

M. le président. La parole est à M. Philippe Bolo.

M. Philippe Bolo (Dem). Les filières REP ont fait l'objet de plusieurs rapports au cours des derniers mois, et tous dressent un bilan contrasté qui appelle à la lucidité et à l'action. Certes, ils montrent que les dispositifs adoptés ont permis des avancées en matière de développement du tri, de la collecte et du recyclage des déchets, qu'ils ont structuré des

filiales auparavant inexistantes en mobilisant des financements importants, mais ils pointent aussi des insuffisances : une faible performance de la collecte et du recyclage, une gouvernance perfectible, fermée et insuffisamment transparente, une absence de régulation et un manque de contrôle des fraudes et d'application des sanctions.

Ces rapports montrent donc que le système, dans son état actuel, ne tient pas toutes ses promesses. Les solutions sont connues : davantage de régulation publique, des stratégies de filière et une meilleure efficacité des fonds collectés, qui se chiffrent à plusieurs milliards d'euros, payés par les consommateurs.

Autre point fondamental, l'article L. 541-10 prévoit que les producteurs pourvoient ou contribuent « à la prévention et à la gestion des déchets ». Nous avons donc deux objectifs à atteindre, et non un seul : prévenir et gérer. Or nous pouvons constater que les débats se focalisent sur l'objectif unique de leur gestion, parfois même seulement sur leur recyclage.

Cela est dommageable car le recyclage, aussi indispensable soit-il, n'est pas l'unique solution que les éco-organismes doivent soutenir. Cette focalisation conduit même certains éco-organismes à une remise en cause du système, car ils estiment que le niveau des écocontributions est décorrélé des résultats en termes de recyclage. C'est oublier l'importance des autres leviers pour prévenir les déchets : le réemploi, la réparation et l'écoconception.

Les éco-organismes sont-ils les seuls responsables de ces faiblesses ? Non. Nous avons ici, à l'Assemblée nationale, une part de responsabilité, ainsi que le gouvernement. Pour illustrer la nôtre, je prendrai l'exemple de la difficulté à légiférer sur la *visible fee* – contribution visible. Si l'encombrement législatif est invoqué, c'est plutôt la posture de certains collègues, au motif d'une prétendue complexité, qui freine une évolution pourtant essentielle, notamment pour les acteurs économiques nationaux.

S'agissant des responsabilités du gouvernement, je répète ce que j'ai déjà dit à plusieurs reprises : il doit prendre les arrêtés plus rapidement, simplifier les procédures, contrôler et sanctionner ceux qui ne respectent pas la loi et accompagner la transition vers l'économie circulaire – avec la TVA circulaire, une meilleure intégration de l'économie sociale et solidaire, l'acceptation de la « TGAP amont » et la coopération avec les collectivités territoriales.

Avec notre débat se joue aussi la capacité de l'État à voir dans l'économie circulaire une chance sur le plan fiscal, social et industriel. Nous restons trop souvent enfermés dans un modèle linéaire où toujours plus de déchets entraînent toujours plus de coûts, payés par les consommateurs et les contribuables. Les Français paient les écocontributions. Ils paient les taxes locales de gestion des déchets. Ils paient également, par leurs impôts, une partie de la taxe plastique européenne, et leurs efforts de tri ne sont ni reconnus ni récompensés.

Dans le contexte budgétaire que nous connaissons, pouvons-nous nous permettre d'augmenter les coûts des déchets qui pèsent déjà des dizaines de milliards d'euros ? Les dépenses évitées seraient certainement plus utiles à l'école, à la santé, à la recherche ou à l'aide publique au développement. La récente séquence sur l'arrêté reportant l'interdiction des gobelets jetables contenant du plastique est révélatrice du changement de logiciel qu'il est urgent de réaliser. Cet arrêté, publié rapidement, ne réduira pas les déchets, il ne générera ni économies pour l'État, ni économies pour les Français.

À l'inverse, des arrêtés que nous demandons avec insistance, comme celui permettant le remboursement des orthèses et des prothèses réemployées, ne sont toujours pas pris, alors qu'ils créeraient de l'activité, des recettes fiscales et des cotisations sociales et seraient sources d'économies. Il faut changer de cap. Le *statu quo* n'est plus une option. Monsieur le ministre, à défaut de pouvoir inscrire une loi Agec 2 dans un calendrier législatif contraint, ma question est simple et directe : quelles mesures concrètes, rapides et ambitieuses entendez-vous mettre en œuvre pour remédier aux faiblesses que nous venons tous d'évoquer ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé de la transition écologique.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué chargé de la transition écologique. Je remercie le groupe Horizons d'avoir inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale ce sujet essentiel, très encadré par le droit européen, et qui relève à la fois des champs public et parapublic, puisque les éco-organismes sont des structures de droit privé.

Il ne faudrait pas que nous ressortions de cet échange en pensant que toutes les filières REP sont en difficulté, ou que ce système – partagé par nos voisins européens – serait globalement dysfonctionnel. Il est incontestablement sous-performant et votre rapport le démontre avec acuité. Mais, en 2024, grâce aux REP, 12 millions de tonnes de déchets ont tout de même été collectés.

Notre constat, partagé avec les rapporteurs, est le suivant : le service environnemental rendu par la gestion de ces déchets est sous-optimal, et économiquement sous-performant. À cela s'ajoute un manque évident de transparence et de traçabilité de la part des éco-organismes.

Face à ce constat, que pouvons-nous faire, notamment en matière de sanctions, dans le cadre du droit existant, adopté par le législateur il y a maintenant cinq ans ? Vous l'avez tous souligné, le régime de sanctions est assez peu immédiat : il fonctionne à un horizon de dix-huit à vingt-quatre mois pour les sanctions liées à la performance. Pour celles relatives au respect du cahier des charges, les délais peuvent être un peu plus courts – à l'issue de notre rendez-vous avec M. Giovanni William, nous avons ainsi déclenché une mise en demeure, et l'éco-organisme dispose désormais d'un mois pour présenter ses observations.

Le régime actuel de sanctions n'est donc manifestement pas performant et, vos interventions l'ont illustré, nous hésitons entre plusieurs modèles. Le premier consisterait à confier à l'État la gestion intégrale des contributions, et donc du service environnemental rendu. Ce modèle ne serait ni opérationnel ni performant, car il supposerait des choix de politique publique.

Un second modèle, proposé me semble-t-il par le Rassemblement national – sans être clairement assumé –, consisterait à sortir des REP pour aller vers une gestion filière par filière.

Une troisième voie, qui me semble la plus efficace sur le plan du service rendu, et la plus réaliste, consiste, comme l'a rappelé Mme Melchior, à ne pas sortir totalement des filières, mais à améliorer notamment leur gouvernance. Or, pour cela – pour donner plus de responsabilités aux éco-organismes tout en prévoyant plus de sanctions –, nous ne pouvons pas agir à droit constant.

Dans l'immédiat, nous devons répondre à deux urgences puisque deux filières REP sont en difficulté : celle des produits et matériaux de construction du bâtiment ; celle des textiles, avec les enjeux liés à l'économie sociale et solidaire évoqués par M. Lahais.

Nous allons donc prendre des mesures d'hygiène administrative vis-à-vis de ces éco-organismes. Il est incompréhensible que certains disposent d'une telle trésorerie. Mme Melchior a évoqué un total de 1 milliard d'euros ; dans certaines filières en situation de monopole, les montants atteignent plusieurs dizaines de millions d'euros. C'est évidemment incompréhensible.

Il faut également plafonner les frais de communication et de fonctionnement des éco-organismes, tout en leur donnant davantage de latitude et de responsabilité dans l'emploi de leurs fonds, afin qu'ils puissent respecter leurs objectifs.

Le droit actuel est contradictoire : nous exigeons des éco-organismes un pilotage fondé sur la performance, alors que la loi leur impose des enveloppes financières prédéterminées pour atteindre leurs objectifs. Peut-être faut-il envisager de leur laisser la liberté d'atteindre les objectifs fixés par le législateur, sans les contraindre *ex ante* dans l'usage de leurs moyens, tout en renforçant le régime de sanctions ?

En outre, nous devons nous placer du côté des consommateurs et des entreprises françaises : l'évolution du coût des écocontributions ne sera soutenable que si elle s'accompagne d'une augmentation réelle de la performance environnementale – si vous me permettez de l'exprimer de manière diplomatique. Dans certaines filières, les *free riders* sont nombreux. Je ne défends évidemment pas les fraudeurs, mais les écocontributions représentent parfois jusqu'à 20 % du prix des produits. Ce n'est pas économiquement tenable, notamment dans la filière bois.

Pour répondre précisément à vos questions sur la coordination entre les services de l'État, je remercie la direction générale de la prévention des risques, qui accomplit un travail considérable – de mise à jour des arrêtés ou d'instruction des sanctions, par exemple. Vous avez évoqué, madame la rapporteure, 195 sanctions qui n'auraient pas été suivies d'effet. Ce n'est pas du fait de la DGPR mais des éco-organismes, qui ont transmis des dossiers incomplets. La DGPR a d'ailleurs mis en place un nouveau régime de transmission des manquements pour faciliter l'application des sanctions.

La DGE travaille de concert avec la DGPR. L'Autorité de la concurrence a d'ailleurs été saisie conjointement par les deux directions.

L'harmonisation entre les filières, point important de votre rapport, est essentielle pour assurer l'efficacité des REP et renforcer la gouvernance des éco-organismes, d'autant que certaines entreprises participent à plusieurs filières REP, et que certaines filières comportent plusieurs éco-organismes qui n'exercent pas tous les mêmes missions, notamment dans le bâtiment.

Il faut donc améliorer la convergence et aller plus loin s'agissant de la gouvernance. Je rejoins pleinement l'une des préconisations du rapport : le comité des parties prenantes doit se tenir au niveau des filières, afin que tous les acteurs concernés par les REP disposent d'un pouvoir de décision sur leur avenir.

En même temps, la position dominante des metteurs sur le marché s'explique – il s'agit de filières à responsabilité élargie des producteurs. Il est donc logique que ceux qui financent soient représentés dans les conseils d'administration. Il ne

faut pas pour autant exclure les autres acteurs, mais cette structuration est consubstantielle à la conception même du dispositif par le législateur.

S'agissant de l'économie sociale et solidaire, je répondrai à M. Lahais que le gouvernement, par mon entremise, a pris un arrêté fin décembre pour relever le plafond de versement par tonne collectée pour les entreprises du secteur. Nous ne sommes plus à 150, mais à 223 euros pour les collectes effectuées en 2025. Si des ajustements sont nécessaires pour 2026, le gouvernement prendra ses responsabilités. Il ne laissera en tout cas pas tomber ce volet important de l'économie nationale.

Enfin, un mot sur les gobelets pour répondre à M. Bolo – même si cela nous éloigne un peu des éco-organismes. La loi Agec prévoyait une clause de revoyure pour vérifier la faisabilité industrielle des objectifs fixés. Nous avons réuni les acteurs avec les ministères chargés des questions économiques et il est apparu que les industriels ne pouvaient pas aller plus loin. Cela ne signifie pas que nous renonçons à l'ambition, ni que nous ne sommes pas mieux-disants que certains pays européens.

Quant à la commission d'enquête, elle est une prérogative du Parlement. Le gouvernement se tient à votre disposition pour fournir tous les éléments nécessaires.

M. le président. Nous en venons aux questions des orateurs des groupes.

La durée des questions, comme celle des réponses, est limitée à deux minutes, sans droit de réplique.

La parole est à M. Thierry Benoit, pour deux questions.

M. Thierry Benoit (HOR). Dans l'écosystème issu de la loi Agec, plusieurs acteurs sont identifiés : les éco-organismes, les metteurs en marché – par exemple, dans le secteur du bâtiment, ceux qui vendent du parpaing, du ciment, des plaques de plâtre ou des fenêtres –, les entreprises de recyclage – qui existaient dans nos territoires avant la mise en place de cet écosystème –, les associations qui interviennent dans le secteur de l'économie sociale et solidaire, pour le tri et la collecte, et les collectivités.

Mes deux questions concernent les recycleurs indépendants, et plus particulièrement les entreprises familiales, petites structures dont le modèle économique est bousculé depuis la promulgation de la loi Agec.

Certaines vont tout simplement disparaître, parce que leur seul interlocuteur est l'éco-organisme. Or, dans une filière donnée, ce sont les mastodontes du secteur qui construisent l'éco-organisme, rédigent le cahier des charges, fixent les règles et décident des prix.

Bien souvent, nos entreprises locales de collecte, de tri et de recyclage ne sont pas en mesure de répondre aux attentes des éco-organismes. Elles négocient les prix, mais cela ressemble à ce qui se passe avec la grande distribution : elles sont contraintes d'accepter des prix bas, ce qui fragilise leur modèle économique. Que peut faire la puissance publique pour garantir des négociations commerciales équilibrées ?

Ma deuxième question porte sur la gouvernance des filières. Dans chaque filière, les éco-organismes sont peu nombreux ; ils se trouvent donc en situation d'oligopole, voire de quasi-monopole. Nos trois rapporteurs le soulignent très clairement dans leurs conclusions.

Le gouvernement envisage-t-il d'intégrer les recycleurs indépendants – entreprises historiques de nos territoires, je le répète – au sein de la Cifrep, alors qu'ils en sont actuellement tenus à l'écart ?

Plus largement, puisque le système réunit de nombreux acteurs – associations, collectivités, metteurs en marché, entreprises de recyclage –, ne devrait-on pas créer un espace de dialogue structuré, où toutes les parties prenantes pourraient se rencontrer régulièrement, anticiper les difficultés et ajuster les dispositifs, afin de garantir les équilibres économiques ?

Ma préoccupation, lorsque la loi Agec a été votée, était double. D'un côté, on retrouvait les associations et les collectivités, c'est-à-dire l'espace public ; de l'autre, l'espace privé, avec les entreprises historiques. Je ne parle pas des grandes entreprises – je ne citerai pas de noms, elles font leur publicité, on les voit sur les voiliers de la transat Jacques-Vabre par exemple. Je parle des petites entreprises familiales, entreprises de taille intermédiaire (ETI) ou PME, de 50 à 250 salariés. Ce sont elles qui irriguent notre tissu local et je crains que, dans les cinq prochaines années, leur modèle économique soit très fortement fragilisé.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. Je partage votre volonté de défendre les entreprises familiales françaises et suis ouvert à toutes les propositions, notamment celles qui figurent dans le rapport, pour améliorer la gouvernance et l'élargir à l'ensemble des parties prenantes ; mais pour que les décisions deviennent opposables, on a besoin, me semble-t-il, d'une évolution législative.

Je souhaite, comme vous, que la gestion des déchets soit la plus locale possible mais les règles sont les mêmes pour tous et les mastodontes, comme vous les appelez, y sont soumis comme les autres entreprises – même s'il est sans doute plus simple pour eux de les appliquer. Je suis en tout cas à votre disposition pour écrire aux éco-organismes et leur donner, non pas une consigne, mais une orientation claire : celle de ne pas perturber cet écosystème économique et de ne pas mettre sa viabilité en danger.

M. Thierry Benoit. Monsieur le président, il me restait cinquante secondes...

M. le président. Il vous en restait vingt, mais on a dit : « sans droit de réplique ». Cependant, je veux bien vous redonner la parole, si tout le monde en est d'accord et si vous ne dépassez pas le temps qui vous est attribué. Je devrai cependant accorder à tout le monde la même possibilité.

M. Thierry Benoit. Monsieur le ministre, dans votre propos liminaire, vous disiez que les metteurs sur le marché payaient ; mais ils ne font que facturer le service auprès des citoyens et ce sont ces derniers qui paient.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. Vous avez raison de le rappeler ; c'est bien pour cela que, comme je l'ai indiqué, il faut tenir compte non seulement du service environnemental mais aussi de la rationalité économique qui pèse sur le consommateur et sur les entreprises.

M. le président. La parole est à M. Julien Brugerolles, pour deux questions.

M. Julien Brugerolles (GDR). Je voudrais revenir sur les difficultés de deux filières REP que vous avez déjà évoquées.

Ma première question concerne le déploiement de la REP dans la filière bois – ma circonscription compte beaucoup de scieries et d'autres entreprises de la première transformation du bois. Le niveau de l'écocontribution fixé pour la filière a provoqué une véritable levée de boucliers. En effet, le bois est un matériau très performant, recyclé depuis des années. La quasi-intégralité des grumes débitées en scierie est valorisée, les résidus sont minimes, et pourtant les entreprises sont lourdement pénalisées. Je sais qu'il y a eu des concertations à la suite du moratoire sur la REP pour les produits et les matériaux de construction du secteur du bâtiment (PMCB), mais je voulais connaître votre vision quant à l'évolution de la REP dans la filière bois pour essayer de rassurer celle-ci.

Ma deuxième question porte sur la filière textile. Beaucoup de collègues ont évoqué les problèmes rencontrés par l'éco-organisme Refashion. Nous avons été sollicités à la fois par les entreprises d'insertion – Le Relais, Emmaüs, la Croix-Rouge – et par les collectivités, qui pointaient l'insuffisance des montants reversés aux associations chargées de la collecte et du tri. Comme pour le bois, vous avez partiellement répondu à cette inquiétude mais je voudrais avoir des précisions sur l'avancement du dossier.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. La REP PMCB est une obligation légale qui s'impose à toutes les entreprises du secteur, mais le système manque de rationalité économique. En effet, le coût de la filière est exponentiel alors que le service rendu n'évolue pas à la même vitesse, notamment pour les matériaux matures comme le bois. Une solution qui a été présentée aux parties prenantes consisterait à recentrer la REP sur la collecte des déchets – à l'exception de l'outre-mer, pour lequel l'intégralité du service rendu serait prise en charge – et à traiter leur valorisation filière par filière. Cependant, comment mettre cette solution en œuvre ? Comment, concrètement, quand du bois est transporté dans une déchetterie, celle-ci pourrait-elle facturer la valorisation environnementale de ces déchets à la filière bois ? C'est en tout cas l'une des options qui ont été transmises aux parties prenantes et le gouvernement, par ma voix, s'est engagé à hâter la résolution de cette crise. Nous avons notamment pour ambition de redéfinir le cahier des charges d'ici à la fin du mois.

S'agissant du textile, la crise est liée à un problème plus conjoncturel : les associations de collecte, de tri et de recyclage, qui appartiennent majoritairement au secteur de l'économie sociale et solidaire, ont du mal à exporter. Je suis cependant convaincu – j'aurais dû le dire dès le début – que cette filière a un avenir, à condition de renforcer ses capacités industrielles. Au lieu d'avoir un siège avenue Montaigne, l'éco-organisme ferait mieux d'investir dans les entreprises françaises pour essayer de monter en puissance dans ce domaine !

La seule question qui se pose est celle du montant de l'écocontribution par tonne collectée – les entreprises de l'économie sociale et solidaire, la direction générale de la prévention des risques et les metteurs sur le marché évoquent chacun des montants différents. Pour lever cette ambiguïté, je souhaite confier à l'Ademe le soin d'objectiver les coûts. Il faut surtout profiter de la réouverture du cahier des charges pour muscler l'outil industriel et faire en sorte que les acteurs de l'économie sociale et solidaire continuent à avoir toute leur place dans la gestion des déchets.

M. le président. La parole est à M. Théo Bernhardt, pour deux questions.

M. Théo Bernhardt (RN). Ma première question concerne les outre-mer.

Les territoires ultramarins subissent un pilotage environnemental profondément inadapté. Les objectifs de collecte et de valorisation des déchets leur sont imposés selon les mêmes pourcentages qu'en métropole, sans aucune prise en compte de leurs contraintes spécifiques. Or ces territoires font face à des réalités que l'administration centrale semble ignorer : l'insularité et l'éloignement géographique extrême ; l'absence d'infrastructures industrielles de traitement ; des volumes de déchets limités qui ne permettent pas d'atteindre les seuils de rentabilité des installations ; des coûts logistiques prohibitifs pour acheminer les matériaux vers des sites de valorisation, souvent situés à des milliers de kilomètres. Demander aux outre-mer d'atteindre des performances équivalentes à la métropole sans jamais vérifier si les capacités de traitement existent n'est pas une ambition, c'est un déni de réalité. Ces objectifs uniformes conduisent mécaniquement à l'échec, gaspillent les ressources publiques locales et découragent les acteurs de terrain, qui savent d'avance qu'ils ne pourront jamais les atteindre.

Cette approche centralisée contraste avec le laxisme dont bénéficient les importations : pendant que nos territoires ultramarins sont sanctionnés pour ne pas atteindre des objectifs fixés sans considération de leurs moyens réels, des produits étrangers entrent librement sur le territoire national en bénéficiant de bonus d'écomodulation sur simple déclaration et sans contrôle.

Monsieur le ministre, pourquoi l'État persiste-t-il à imposer aux outre-mer des objectifs identiques à ceux de la métropole alors qu'il sait pertinemment que les capacités de traitement n'existent pas ? Comment justifiez-vous cette double logique – une exigence maximale pour nos territoires malgré l'absence de moyens et une confiance aveugle envers les déclarations d'importateurs étrangers ?

La deuxième question porte sur l'Union européenne.

Des milliers de produits soumis à l'écocontribution entrent quotidiennement en France via le commerce en ligne sans qu'aucune contribution ne soit versée. Cette fraude massive prospère parce que l'État n'a institué aucun dispositif de contrôle. Pourtant de tels dispositifs existent dans d'autres domaines : pour la TVA, les normes sanitaires ou la sécurité des produits, l'État impose des obligations déclaratives, des contrôles aux frontières et des sanctions ; mais pour les écocontributions, rien.

Le rapport d'information de Julien Guibert sur les contrôles des produits importés en France identifie des solutions élémentaires : imposer un identifiant unique pour chaque produit soumis à la REP ; obliger les plateformes à l'afficher ; rendre obligatoire l'affichage d'un montant de l'écocontribution sur les sites de vente pour que l'État puisse le vérifier ; mettre en place des contrôles au point d'entrée du territoire. Ces dispositifs ne sont ni révolutionnaires ni impossibles, ils existent déjà ailleurs mais, pour les écocontributions, l'État refuse de les appliquer. Nos entreprises sont donc surcontrôlées et sanctionnées tandis que la fraude étrangère prospère sans entraves.

Monsieur le ministre, pourquoi l'État refuse-t-il d'appliquer aux écocontributions les dispositifs de contrôle qu'il impose dans bien d'autres domaines ? Jusqu'à quand nos entreprises devront-elles subir seules le coût d'un système que leurs concurrents étrangers contournent librement ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. Vous avez raison d'appeler notre attention sur la situation des outre-mer. Les objectifs sont en effet définis au niveau national mais une expérimentation est en cours, notamment pour la filière meubles, pour définir des objectifs régionaux. Nous en attendons les résultats ; si elle est concluante, on pourra la généraliser pour ne pas pénaliser les outre-mer, notamment du point de vue du transport. Dans ce domaine, l'action de la France à l'échelle européenne a d'ailleurs été efficace : la demande était forte pour faciliter les exportations vers la métropole ; la disposition va entrer en vigueur en milieu d'année.

S'agissant des tensions relatives au régime de sanctions, j'ai évoqué tout à l'heure, consistant à faciliter la transmission des données de fraude potentielle – on ne parle pas de metteurs sur le marché qui sous-déclarent leurs volumes mais de ceux qui n'adhèrent pas du tout à un éco-organisme – permettra, me semble-t-il, de renforcer les types de mise en demeure possibles, avec des sanctions au bout d'un mois et non de vingt-quatre mois. La proposition de loi de Mme Violland devrait faciliter le transfert des données sur ce point entre administrations.

Pour ce qui est du commerce en ligne, le problème ne vient ni du droit français ni du droit communautaire ; ceux qui ne paient pas sont simplement des fraudeurs.

M. Théo Bernhardt. Il faut lutter contre !

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. La mesure que j'ai évoquée tout à l'heure, consistant à faciliter la transmission des données de fraude potentielle – on ne parle pas de metteurs sur le marché qui sous-déclarent leurs volumes mais de ceux qui n'adhèrent pas du tout à un éco-organisme – permettra, me semble-t-il, de renforcer les types de mise en demeure possibles, avec des sanctions au bout d'un mois et non de vingt-quatre mois. La proposition de loi de Mme Violland devrait faciliter le transfert des données sur ce point entre administrations.

M. le président. La parole est à Mme Danièle Obono, pour deux questions.

Mme Danièle Obono (LFI-NFP). Les ressourceries et recycleries sont des piliers du réemploi solidaire. Pour 10 000 tonnes traitées, elles créent 850 emplois non délocalisables. Dans le 18^e arrondissement de Paris, on trouve par exemple la ressourcerie Le Poulpe ; il s'agit en réalité de bien plus que d'une ressourcerie puisqu'elle fait vivre le quartier de la Goutte d'Or et au-delà, avec toute une série d'activités, d'actions de prévention et d'éducation populaire aux questions liées au recyclage et à l'environnement.

Contrairement aux filières classiques de traitement des déchets, qui sont financées majoritairement par l'État, les ressourceries et recycleries n'ont pas de modèle économique autonome et dépendent des éco-organismes tels que Refashion pour le textile. Ces sociétés récupèrent les contributions des producteurs pour financer la collecte, le tri et le recyclage, et les redistribuent ensuite aux opérateurs locaux. Mais les montants versés restent insuffisants pour couvrir les coûts réels qui incombent aux ressourceries et recycleries : l'écoparticipation annoncée par Refashion pour 2026 serait de 228 euros par tonne, soit moins que ce que demandaient les acteurs et actrices du secteur, qui estiment les besoins à 304 euros par tonne.

Le réemploi du textile repose surtout sur les associations et acteurs et actrices de l'économie sociale et solidaire mais la fast fashion a bouleversé ce modèle. Avec des volumes de vêtements qui explosent et une qualité en chute, nous touchons même aux limites du système. Les flux de textiles de mauvaise qualité dépassent les capacités de réemploi et de

recyclage ; la filière risque de basculer vers l'incinération massive, ce qui constituerait un véritable recul environnemental.

La crise du textile est bien connue mais elle s'aggrave et le soutien de Refashion aux opérateurs de tri reste limité. Cet éco-organisme ne récupère pas toujours les textiles usagés et les ressourceries peinent à trouver des solutions pour les textiles non réemployables.

Il est inacceptable que l'économie sociale et solidaire supporte seule cette crise, alors que c'est la responsabilité de l'éco-organisme de financer la collecte. Nous défendons une transition vers une économie du réparable et du durable. Il faut réduire et contrôler l'influence des industriels dans les éco-organismes en les mettant au service de l'intérêt général et faire évoluer leur cahier des charges, en donnant la priorité au réemploi et à la réutilisation.

Monsieur le ministre, quels moyens envisagez-vous pour soutenir les filières et garantir la pérennité de leur activité ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. Votre question me donne l'occasion de saluer à nouveau le travail des acteurs de l'économie sociale et solidaire dans cette filière, mais aussi dans d'autres, comme la filière des équipements électriques et électroniques (3E).

La filière REP des textiles fait face à une double crise. Tout d'abord, la mise sur le marché en masse de produits de basse qualité issus de la fast fashion qu'il est impossible – ou presque – de recycler. Ensuite, une crise de l'export, puisque l'exportation est de moins en moins rentable.

Face à cela, Agnès Pannier-Runacher avait, dès juillet 2025, demandé un renforcement des moyens mobilisés au service de l'économie sociale et solidaire et j'ai moi-même poursuivi ce mouvement pour 2025, en déplaçant le volume de tonnes financées à hauteur de 223 euros la tonne. Je l'ai dit en répondant à M. Lahais : nous ne laisserons pas tomber les entreprises de l'économie sociale et solidaire. C'est une évidence.

Cependant, à problèmes structurels, réponse structurelle : il est impératif que cette filière se réforme. Les metteurs en marché répercutent les éco-contributions sur les consommateurs, et donc sur les Français. On ne peut pas uniquement piloter par la dépense, avec des éco-contributions qui risquent de mettre en danger le modèle économique et le pouvoir d'achat des Français.

Pour que cette filière se réforme, il faut que l'éco-organisme – puisqu'il est seul dans cette filière – investisse massivement dans l'industrialisation du recyclage du textile. S'il ne le fait pas, le modèle est voué à disparaître. Mais, fort heureusement, des porteurs de projets, des entreprises ont envie de faire grandir l'économie circulaire et l'industrialisation du recyclage du textile en France. Utilisons cette possibilité. Le cas échéant, l'État mettra à disposition tous les outils nécessaires pour réduire l'écart de compétitivité entre un produit recyclé et un produit non recyclé, par exemple par l'entremise de bonus, comme on l'a fait pour la filière plastique. En tout cas, il faut changer de modèle et sortir de cette situation de crise permanente. De nouveau, pour répondre clairement à votre question, nous n'abandonnerons pas les acteurs de l'économie sociale et solidaire.

M. le président. La parole est à Mme Danièle Obono.

Mme Danièle Obono. Je note avec satisfaction votre engagement d'augmenter les moyens. Je rappelle que les acteurs ont estimé les besoins à 304 euros par tonne. Par ailleurs, ce que

vous dites sur la nécessaire industrialisation du secteur peut s'entendre, tout comme la nécessité de changer de système. Cependant, nous considérons pour notre part, qu'il faut pour cela engager des moyens publics, parce que les éco-organismes sont des sociétés privées qui ne suivent pas la même logique que l'investissement public.

Si l'on prend au sérieux la nécessité d'une bifurcation écologique, l'investissement public est nécessaire, tout comme la structuration du secteur. Dans tous les domaines industriels stratégiques, c'est l'État qui a mis les moyens, entraînant ensuite un écosystème privé. Mais le premier opérateur doit être l'État, si l'on veut changer de paradigme, faire face à la nécessaire bifurcation écologique et créer un véritable secteur du recyclage et du réemploi.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. Nous devons objectiver le coût du recyclage grâce à une expertise technique. Je ne suis pas capable de dire, aujourd'hui, si les 150 euros proposés par les metteurs sur le marché couvrent les coûts de collecte, ou s'il faut les 304 euros demandés par les éco-organismes. C'est pourquoi nous allons demander à l'Ademe de définir les besoins véritables.

Enfin, sur la question des crédits publics, nous avons une divergence d'appréciation : je ne pense pas que l'État doive contribuer à industrialiser le pays sur les deniers publics. Mais si j'étais taquin, je vous dirais que la France a besoin d'un budget pour investir dans la transition écologique et pour aider les entreprises d'insertion par l'activité économique que vous évoquiez tout à l'heure.

M. le président. La parole est à M. Philippe Bolo qui posera deux questions.

M. Philippe Bolo (Dem). La première concerne les écocontributions négatives ; la deuxième, la taxe plastique. La loi Agec a introduit le principe de prime et pénalités sur les écocontributions, fondées sur des indices de réparabilité ou de durabilité des produits. Dans certains cas, les primes peuvent être supérieures au montant de l'écocontribution, ce qui peut conduire à des écocontributions nulles, voire – cas plus étonnants – négatives.

Cette situation crée plusieurs difficultés. Elle engendre d'abord une illisibilité des dispositifs, ensuite un risque d'effet d'aubaine, les indices reposant sur les déclarations des producteurs sans contrôle systématique. Cette situation nous amène aussi à nous interroger sur le principe même du financement de la fin de vie des produits. En effet, même un produit réparable ou durable génère *in fine* un coût de collecte et de traitement. Or l'existence d'une surprime pourrait laisser croire, à tort, que cette fin de vie n'aurait pas de coût. Enfin, cela pose aussi la question de l'application du droit fiscal avec une TVA négative.

Ma première question est donc la suivante, monsieur le ministre : quelle est la position du gouvernement sur les primes supérieures aux écocontributions et plus encore sur les exonérations d'écocontribution ?

S'agissant de la deuxième question, nous avons tous fait le même constat sur au moins trois points. Le premier, c'est que les résultats, dans les filières REP, n'étaient pas à la hauteur des objectifs. Le deuxième, c'est que la gouvernance est à revoir et qu'il ne faut pas laisser trop de pouvoirs aux metteurs en marché. Le troisième, c'est l'absence de régulation publique. Or le traitement de la taxe plastique, dans le cadre du projet de loi de finances 2026, répondait à ces trois problèmes. On essayait de favoriser l'augmentation du recyclage, pour que les objectifs soient mieux atteints, on

tentait de transformer le système en faisant désormais payer les producteurs et non les contribuables, et on instaurait la régulation publique. Malheureusement, et malgré le constat partagé par l'ensemble des groupes, nos réflexions sur la taxe plastique n'ont pas abouti dans l'hémicycle lors des débats sur le PLF pour 2026.

Monsieur le ministre, allez-vous à nouveau soutenir la taxe plastique dans les débats sur le budget ? Elle est à 30 euros, mais j'espère que vous la soutiendrez à 100 euros et au-delà parce que 30 euros, ce n'est qu'une toute petite part affectée aux éco-organismes, alors que les contribuables continueront à payer. Je vous rappelle que les contribuables paient l'écocontribution, les taxes locales sur la gestion des déchets et la taxe plastique avec leurs impôts, alors que ces impôts pourraient être mieux employés pour financer l'école, l'aide publique au développement, la recherche et la santé.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. Tout d'abord, les indices de réparabilité font l'objet de contrôles accrus de la part de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF), mais ils peuvent peut-être être renforcés. Ensuite, je suis un peu en désaccord sur ce que vous dites des effets d'aubaine des bonus – cela figure dans la note des rapporteurs, me semble-t-il – dans la mesure où le bonus compense un surcoût. Par ailleurs, c'est une obligation ou, du moins, une possibilité offerte par la loi et confortée par un avis du Conseil d'État. De manière générale, si l'on veut que les éco-organismes et les metteurs sur le marché soient mieux responsabilisés, il ne me semble pas absurde d'appliquer un régime de malus pour ceux qui ne respectent pas leurs obligations, notamment en matière d'écocontribution, et un système de bonus pour celles et ceux qui sont plutôt vertueux. La question, c'est de savoir où placer les seuils.

Sur la seconde question, il faut que l'on puisse renforcer le pilotage par la performance des éco-organismes. C'était le sens du projet de taxe proposé par le gouvernement au Parlement dans le projet de loi de finances pour 2026. Mais le Parlement est évidemment souverain et le projet de budget est encore en cours d'examen devant votre assemblée.

M. le président. Monsieur Bolo, vous disposez encore d'un temps de parole d'une minute.

M. Philippe Bolo. Je voudrais aller dans le même sens que mon collègue Thierry Benoit sur les écocontributions. Ce ne sont pas les metteurs en marché qui les paient, mais les Français. Tout le monde doit bien comprendre cela, en particulier les metteurs en marché et les éco-organismes. Les entreprises qui paient l'écocontribution trouvent les recettes pour les compenser. Les consommateurs paient donc l'écocontribution, les impôts locaux et, par leurs impôts, une taxe qui pourrait être évitée si les éco-organismes adoptaient de meilleures pratiques.

M. le président. Les questions sont terminées.

Comme nous avons vingt minutes d'avance, je vous propose que les rapporteurs qui ont ouvert le débat puissent poser des questions à son issue. Ils disposeront donc chacun de trois minutes pour le faire.

La parole est à M. Charles Fournier, rapporteur.

M. Charles Fournier, rapporteur. Merci pour votre générosité, monsieur le président. Il est utile pour nous, après ce débat, plutôt que de poser des questions, de proposer quelques réflexions.

La première est relative à la logique économique. Il n'est pas efficace de vouloir faire jouer aux REP tous les rôles. Les filières REP sont l'un des moyens pour réguler notre production et nos modes de consommation, mais pas le seul moyen. Un enjeu majeur, qui a été trop peu abordé, concerne les volumes de ce qui est mis en marché, que ce soient des productions locales ou des importations. Je ne voudrais pas que l'on trace une ligne de démarcation : les producteurs étrangers sont parfois vertueux, et les producteurs français ne le sont pas toujours. On ne peut pas laisser croire que ce qui vient de l'étranger pose un problème alors que ce qui vient de chez nous n'en pose pas : c'est bien plus compliqué que cela. Nous ne sommes pas nécessairement d'accord sur ce point, mais il y a aussi la question de savoir s'il faut fixer des quotas de mise en marché.

Pour réduire les mises en marché, il y a un autre sujet – sur lequel nous avons peu avancé : l'économie de la fonctionnalité, qui en reste à un stade théorique. Son principe est de privilégier l'usage des biens plutôt que leur possession, donc de les faire durer. Elle fait porter au producteur la responsabilité, dans son modèle économique, de garantir qu'un bien durera longtemps. Cela existe pour les photocopieurs depuis longtemps, mais peu dans d'autres domaines. Il y aurait là matière à avancer de manière très sérieuse, mais ce n'est encore pas le cas. Des contradictions subsistent dans la logique économique, comme le montrent les passagers clandestins.

Cela m'amène à ma deuxième réflexion relative à la nécessité de l'intervention de la puissance publique, dans toutes ses dimensions – il ne s'agit pas seulement de l'État. C'est elle qui, selon moi, doit fixer l'orientation, donner le cap, être capable de dire quels sont les objectifs et de contrôler en tant que de besoin. La formule « mieux d'État, moins d'État » est applicable dans certains domaines – on l'a entendu de manière neutre lors des auditions, les services ayant été respectueux de leur rôle – mais, en l'espèce, la capacité à contrôler n'existe pas. Avec douze ou quinze postes, cela ne peut pas tenir. Il faut mettre le paquet dans certains domaines. On n'a pas le choix. Il faut choisir ce qui est prioritaire ; c'est essentiel.

La question de la puissance publique nous amène aussi à l'enjeu de la territorialisation des objectifs. J'ai piloté un plan régional de prévention de gestion des déchets qui fixait des objectifs, mais les éco-organismes nous ont dit qu'ils suivaient des objectifs nationaux. La planification a été confiée aux régions, mais on ne leur a pas donné les moyens de la mettre en cohérence à l'échelle régionale. Pour que cela puisse fonctionner, l'enjeu est de réimplanter la puissance publique dans toutes ses dimensions.

M. le président. Merci de bien vouloir conclure !

M. Charles Fournier, rapporteur. Troisième réflexion : je pense que l'écomodulation produit des effets d'aubaine, même s'il faut le vérifier – puisqu'il faut tout expertiser. Mais surtout, il y a peu de malus et beaucoup de bonus.

Enfin, il faut sécuriser les acteurs de l'économie sociale et solidaire et les PME ; c'est le même combat. Vous les avez placés du côté de l'État, alors que les acteurs de l'ESS et les petites et moyennes entreprises et industries (PME-PMI) sont dans le même bateau.

M. le président. Merci, monsieur le rapporteur, je précise que je n'ai pas fait preuve de « générosité » vous donnant la parole, mais de logique afin que nos débats soient réellement éclairés, ce qui me semble essentiel pour une semaine de contrôle.

La parole est à M. le ministre délégué.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. Monsieur le rapporteur, vous avez évoqué la réduction des volumes, c'est un point essentiel. Je ne pense pas qu'il faille aller jusqu'à instaurer des quotas, mais il est indispensable que les filières d'économie circulaire puissent rétroagir sur les effets de sobriété, sur les coûts de conception et sur le réemploi. Ma seule interrogation est de savoir si on est efficace en inscrivant des quotas dans la loi, parfois de dépense en valeur absolue. À mon avis, il vaut mieux laisser aux éco-organismes la liberté de s'organiser comme ils le souhaitent, mais que l'on ait la capacité, en aval, d'imposer une sanction si les objectifs ne sont pas atteints.

S'agissant du contrôle et des effectifs dédiés, c'est d'abord aux éco-organismes de l'assurer. Certains emploient 200 salariés, voire 300. C'est donc à eux qu'il revient de se prononcer sur l'échelle de valeur et les équivalents temps plein (ETP). Je répète que certaines missions accessoires exercées par les éco-organismes entraînent des dépenses – je pense à celles consacrées à la communication, par exemple – qui devraient être employées pour investir ou procéder à davantage de sanctions.

L'ambivalence du recours à un système de malus s'explique par le fait que les éco-organismes craignent que les malus empêchent les metteurs sur le marché de s'agréer et qu'on perde ainsi la totalité de l'écocontribution. C'est un risque.

M. le président. La parole est à Mme Manon Bouquin, rapporteure.

Mme Manon Bouquin, rapporteure. Je remercie tout d'abord mes co-rapporteurs, tous ceux qui ont participé aux débats ainsi que les administrateurs de la commission, ce que j'aurais dû faire plus tôt.

Nous avons tous constaté que le système est difficilement compréhensible, y compris pour ses propres acteurs. Il ressort de nos échanges la nécessité de mener un travail de refonte de ce système, constat que partagent de nombreux groupes, puisque le système doit être plus efficace pour une meilleure utilisation de l'argent. Que ce soit celui des éco-organismes ou des entreprises, cet argent est, rappelons-le, celui des consommateurs, des contribuables, c'est-à-dire des Français.

L'État, ou, du moins, la puissance publique au sens large, doit reprendre sa place dans ce système pour mieux encadrer les objectifs et assurer une meilleure mise en place des outils pour les atteindre.

Je reviens sur un petit contresens commis par M. le ministre : je ne souhaite pas abandonner le système des REP. Je défends l'idée que les REP et les éco-organismes ne sont pas une fin en soi, mais des outils, qui doivent être davantage pensés, je l'ai déjà dit, au service des industries, parce que ce sont elles qui permettront l'instauration d'un modèle d'économie circulaire. Je me distingue donc aussi des propos de mon collègue Charles Fournier, puisque cela suppose d'encourager la production. Pour prendre l'exemple espagnol, c'est parce qu'on trouve dans ce pays une industrie du papier qu'il y existe une technologie de recyclage du papier.

Cette approche industrielle suppose certaines réformes du système. Il est ainsi proposé par exemple, à la fin de notre note, de remplacer la multitude de comités des parties prenantes au sein de chaque éco-organisme par un « conseil de la stratégie industrielle » unique au niveau de la filière REP, lequel pourrait opérer un pilotage en amont.

C'est un sujet complexe, raison pour laquelle je réitère, comme mes co rapporteurs, mon appel à la création d'une commission d'enquête qui permettrait d'identifier des éléments clés pour cette refonte.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. Dont acte, madame la députée. C'est ce que j'avais cru comprendre de votre propos puisque vous sembliez refuser le principe de l'écocontribution.

Mettre en place une stratégie industrielle? Bien sûr. C'est pourquoi j'ai indiqué être favorable à ce que les comités des parties prenantes se réunissent filière par filière, afin de mieux associer les acteurs selon une logique industrielle. Il est certain que pour atteindre l'efficience économique, la grande difficulté du modèle économique des filières de l'économie circulaire est d'aboutir à un produit recyclé dont l'écart de compétitivité soit suffisamment faible avec un produit non recyclé. La puissance publique n'a pas à se substituer à ce modèle, ce n'est pas son rôle. C'est plutôt d'amorcer l'instauration de ce modèle.

Enfin, je ne voudrais pas que nous nous quittions sans que soient évoquées certaines réussites. Ce que nous avons réalisé pour la filière du plastique, notamment par la création de primes pour l'incorporation de plastique recyclé, est utile. Si j'étais taquin, madame la députée, je rappellerais que nous avons besoin des crédits de l'Ademe pour monter en puissance dans ce type d'industrie.

M. Jean-Luc Fugit. Eh oui!

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. J'ai visité un certain nombre d'entreprises qui, à l'amorçage, ont bénéficié de crédits publics par l'intermédiaire de l'Ademe, lesquels leur ont permis de changer d'échelle.

M. le président. La parole est à Mme Anne-Cécile Violland, rapporteure.

Mme Anne-Cécile Violland, rapporteure. Un grand merci pour vos contributions, chers collègues, et pour vos réponses, monsieur le ministre. Nous partageons un même constat et nous sommes d'accord sur la nécessité de repenser le fonctionnement des éco-organismes. Faut-il une refonte absolue? Je ne sais pas, mais, malgré notre constat commun, je note des divergences. Elles ne doivent pas cependant masquer l'essentiel, à savoir que nous partageons une responsabilité face aux défis environnementaux, économiques et sociaux.

C'est un sujet éminemment politique. Il est donc fondamental que le gouvernement conserve l'ambition initiale de la loi Agec, en particulier en ce qui concerne le principe pollueur-payeur. Ce n'est ni un pis-aller ni une contrainte idéologique, mais un véritable pilier qui sert des objectifs vertueux de justice, d'équité économique et de crédibilité environnementale – tout du moins à l'origine. Il faut garder cette ambition première.

Vous avez rappelé le travail utile commencé par la ministre Agnès Pannier-Runacher, notamment en ce qui concerne la remise à plat des cahiers des charges, et que vous poursuivez. À ce titre, je tiens à saluer vos équipes – celles ici présentes, comme celles restées à au ministère, à l'hôtel de Roquelaure –, puisque je travaille régulièrement avec elles. Nous avons la chance d'avoir des administrations très engagées et pertinentes. Il est important de le rappeler.

Nous l'avons tous dit, cette étape doit s'inscrire dans une vraie stratégie structurelle de long terme qui permette de donner aux acteurs de la visibilité, des moyens adaptés et une véritable trajectoire industrielle et économique.

En ce qui concerne les *free riders*, il est effectivement indispensable de donner davantage de moyens pour contrôler et sanctionner. Mais vous avez également parlé des metteurs en marché qui, bien que déclarés, sous-déclarent les quantités d'emballages. C'est un vrai sujet, pour lequel la problématique de la transparence est terrible.

La territorialisation est certes un combat de mon collègue Charles Fournier, mais je rappelle que l'ambition de la loi Agec ne pourra être réalisée que si elle est pensée avec les collectivités territoriales, lesquelles portent ces politiques et en assument souvent les conséquences. La transition écologique ne peut pas être décrétée en haut: elle doit se faire sur le terrain.

En matière de tri, de collecte et de recyclage, les territoires ne fonctionnent pas tous de la même manière. Certains sont extrêmement vertueux – généralement les territoires ruraux – plutôt que les grandes villes.

M. le président. Merci de bien vouloir conclure!

Mme Anne-Cécile Violland, rapporteure. Monsieur Bolo, bien sûr que la taxe plastique est intéressante, mais, au bout du bout, ce sont les Français qui la paient – toujours.

Comment prendre en considération les territoires qui agissent correctement et ne pas proposer des solutions trop générales?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. Je vous remercie pour la qualité du travail collectif que vous avez mené et qui permet de nourrir les travaux que nous menons ensemble sur ces sujets. Nous partageons le constat. Remettre en cause la structuration des filières dans leur totalité serait une erreur; à l'inverse, ne rien changer le serait aussi. Le gouvernement est à la disposition du Parlement s'il souhaite se donner les moyens de refonder la gouvernance des filières d'économie circulaire, puisque cela supposera nécessairement de modifier la loi.

Nous sommes évidemment attachés à associer les collectivités territoriales que vous venez de mentionner. Nous parlons effectivement d'une politique publique qui ne peut pas uniquement venir d'en haut, car la gestion des déchets est propre à chaque territoire. Cela plaide plutôt pour la poursuite du travail conduit par l'intermédiaire des éco-organismes, lesquels connaissent les territoires, avec qui ils sont en lien, certes pas toujours de façon harmonieuse, mais toujours de façon directe.

Un dernier mot sur les passagers clandestins: ce n'est pas l'État qui sanctionne le phénomène de sous-déclaration, mais bien l'éco-organisme lui-même. Je ne peux donc qu'approuver votre souhait d'aller plus loin en ce sens.

M. le président. Le débat est clos.

Suspension et reprise de la séance

M. le président. La séance est suspendue.

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

M. le président. La séance est reprise.

2

DÉCARBONATION DES MOBILITÉS : QUELS ENJEUX, QUELS LEVIERS ?

M. le président. L'ordre du jour appelle le débat sur le thème : « La décarbonation des mobilités : quels enjeux, quels leviers ? »

Ce débat a été demandé par le groupe Ensemble pour la République. La conférence des présidents a décidé de l'organiser en deux parties : dans un premier temps, nous entendrons les orateurs des groupes, puis le gouvernement. Nous procéderons ensuite à une séance de questions-réponses.

Nous commençons donc par les orateurs inscrits.

La parole est à M. Jean-Luc Fugit.

M. Jean-Luc Fugit (EPR). Dans le cadre de cette semaine de contrôle, notre groupe a proposé un débat sur le thème : « La décarbonation des mobilités : quels enjeux, quels leviers ? »

Il s'agit d'un sujet majeur, qui est au carrefour d'enjeux climatiques, sociaux et industriels, régulièrement évoqués dans les débats parlementaires. Notre assemblée a d'ailleurs spécifiquement débattu cette semaine de la défense de la filière automobile française.

La décarbonation des mobilités a fait l'objet de différents textes, qui ont fixé des objectifs et des trajectoires. Il s'agit principalement de loi d'orientation des mobilités (LOM), adoptée par notre parlement en 2019, et de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC), régulièrement mise à jour. Ces textes donnent une feuille de route précise : d'ici à 2030, réduire les émissions de CO₂ induites par les transports de près de 30 % par rapport à 1990 ; atteindre la neutralité carbone en 2050 ; améliorer durablement la qualité de l'air que nous respirons.

Ces dernières années, on observe une baisse des émissions de CO₂ liées à la mobilité, mais le transport routier reste le premier émetteur de gaz à effet de serre (GES) en France. Pour cette raison, nous concentrerons notre propos sur ce type de transport.

Cette réalité doit nous interpeller et montre que les transformations nécessaires ne vont sûrement pas assez vite. Notre responsabilité politique est désormais d'accélérer.

La stratégie nationale bas-carbone, en cours de révision, traduit cette ambition. Elle trace, pour le secteur des transports, une trajectoire claire : réduire significativement les émissions d'ici à 2030, en cohérence avec l'objectif national d'une neutralité carbone en 2050 ; augmenter fortement la part des voitures à faible ou sans émissions dans les ventes de véhicules neufs, comme le prévoit l'article 73 de la LOM ; introduire de nouvelles orientations pour favoriser l'efficacité énergétique, le report modal et l'usage de solutions décarbonées dans l'ensemble des mobilités.

Où en sommes-nous aujourd'hui ? Prenons l'exemple de l'électrification du parc automobile. Ces derniers mois, la part des véhicules électriques dans les ventes de véhicules neufs en France a atteint 25 %. Les aides publiques à l'achat de véhicules électriques neufs, appliquées ces dernières années, ont contribué à ce résultat.

Notons que depuis cet été, le bonus écologique a été remplacé par une prime « coup de pouce véhicules particuliers électriques » financée par les certificats d'économie

d'énergie (C2E). Nous devons suivre l'impact de ce changement, car ces certificats, en tant que dispositifs extrabudgétaires, échappent au contrôle du Parlement.

Aussi, nous pensons que le gouvernement doit présenter chaque année au Parlement un rapport précisant le volume et les montants alloués aux politiques publiques de mobilités, de rénovation thermique ou autre financées par les C2E. C'est un sujet sensible, sur lequel j'appelle votre attention, monsieur le ministre.

Malgré les aides, l'achat d'un véhicule électrique neuf reste hors de portée pour de nombreux ménages. La mise en place du leasing social a constitué une première réponse, qui a permis à plus de 50 000 ménages d'acheter une voiture électrique pour moins de 150 euros par mois. C'est une aide majeure pour favoriser l'accès à la mobilité électrique, mais il faut rappeler que le gouvernement a fixé un objectif de 100 000 bénéficiaires par an.

Pour aller plus loin, nous pensons qu'il serait utile de créer un guichet unique pour les aides à la mobilité, afin de simplifier les démarches des citoyens et des entreprises. En effet, la complexité administrative est trop souvent un frein majeur à l'adoption des véhicules les moins polluants.

Quant à l'électrification des flottes d'entreprises, elle progresse. Selon les données disponibles, la part de marché des véhicules électriques dans les immatriculations neuves des entreprises a nettement augmenté en 2025, notamment sous l'effet des incitations fiscales et réglementaires. Pourtant, en 2025, seulement 34,3 % des entreprises seraient en conformité avec les objectifs de verdissement de leur flotte de véhicules fixés par la LOM de 2019 et la loi « climat et résilience » de 2021.

L'électrification plus importante de ces flottes permettrait de développer le marché des véhicules électriques d'occasion et de rendre ces derniers plus accessibles aux particuliers.

Nous pensons donc qu'il est nécessaire de renforcer encore les obligations de verdissement des flottes d'entreprise, avec, peut-être, des mécanismes d'obligations, voire de sanctions, plus contraignants. C'est ainsi que la décarbonation des flottes deviendra une réalité tangible pour l'ensemble des entreprises.

Parmi les freins à l'électrification et à la décarbonation des mobilités, on peut aussi évoquer la disponibilité insuffisante des stations de recharge ouvertes au public. La France en compte aujourd'hui plus de 170 000, pour un objectif fixé par l'État de 400 000 à l'horizon 2030 – leur maillage ne laisserait alors plus aucun territoire de côté.

Pour accélérer la décarbonation des mobilités, au-delà de l'électrification, d'autres solutions complémentaires existent : le retrofit ou l'utilisation de l'hydrogène ou du biogaz, en particulier pour les véhicules utilitaires et les flottes lourdes. Nous proposons de miser sur cette dernière solution pour les bus, les poids lourds et les véhicules utilitaires qui parcourent de longues distances, car les batteries électriques ne leur sont pas toujours adaptées.

Les filières concernées ne décolleront que si nous investissons plus massivement dans les stations de recharge, y compris en milieu rural, et dans la production d'hydrogène bas-carbone et de biogaz.

Nous retrouvons ces objectifs dans la nouvelle programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE 3), fruit d'un travail de concertation mené depuis trois ans avec de nombreux acteurs. Nous demandons au gouvernement de la publier au plus vite. Elle permettra de donner de la visibilité aux

fières et de sortir d'une instabilité qui laisse trop de place à des débats dépassés qui opposent les modes de production d'énergie bas-carbone que sont le nucléaire et les énergies renouvelables alors que le débat doit porter sur l'accélération de la sortie progressive de notre trop forte dépendance aux énergies fossiles.

Je voudrais aborder un sujet connexe à celui de la décarbonation des mobilités, sujet qui est parfois oublié.

Les transports qui utilisent des énergies fossiles sont non seulement émetteurs de CO₂ mais aussi d'oxyde d'azote et de particules fines qui ont des conséquences sur notre santé respiratoire, notamment en milieu urbain dense. Santé publique France (SPF) estime que, chaque année, près de 50 000 décès prématurés sont liés à la pollution de l'air ambiant. C'est pour cette raison que nous avons créé en 2019 un cadre législatif – celui de la LOM – pour permettre aux collectivités concernées par des dépassements réguliers des normes de qualité de l'air de mettre en place progressivement des zones à faibles émissions mobilité (ZFE-m). Nous regrettons qu'elles soient remises en cause par certains groupes politiques qui ne se soucient guère de la santé respiratoire de nos concitoyens.

Ces ZFE-m existent depuis de nombreuses années dans des pays voisins tels que l'Allemagne ou l'Italie. Elles permettent de réduire en même temps – si je peux m'exprimer ainsi – les émissions de CO₂ avec leurs conséquences climatiques et les émissions d'oxyde d'azote et de particules fines avec leurs conséquences sanitaires avérées. Ces questions sont différentes, mais complémentaires. Là aussi, nous devons renforcer, dans les zones concernées, les mesures d'accompagnement social pour aider au changement des véhicules les plus polluants.

Par ailleurs, les enjeux de décarbonation demandent un cap européen clair, notamment compte tenu de la concurrence internationale déloyale qui fragilise l'équilibre entre transition climatique et compétitivité industrielle. L'Union européenne est revenue ces dernières semaines sur l'interdiction de la vente de véhicules thermiques neufs dès 2035 pour protéger la production européenne de véhicules à faible émission et faire ainsi face à l'offensive des constructeurs étrangers subventionnés, qui cassent les prix sur le marché européen. Cette distorsion de concurrence crée une incertitude majeure qui freine les investissements de nos constructeurs et sape la confiance des consommateurs.

L'assouplissement de l'orientation européenne reste compatible avec l'objectif de la France inscrit dans la LOM de « la fin de la vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles, d'ici à 2040 ». Je rappelle que l'article 73 de cette loi prévoit une évaluation régulière par l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (Opecst) des mesures de décarbonation du secteur des transports terrestres afin de contrôler leur application, d'en mesurer l'efficacité sur le terrain et de les ajuster si nécessaire. Cette démarche de transparence et d'amélioration continue sera mise en œuvre pour la première fois en 2026, comme en a décidé le bureau de l'Office ce mardi.

Enfin, n'oublions pas que la décarbonation des mobilités passe aussi par l'amplification du report modal car la voiture individuelle domine encore largement nos modes de déplacement. Nous notons avec satisfaction que la stratégie nationale bas-carbone, actuellement en consultation, prévoit un doublement de la part modale du fret ferroviaire et fluvial d'ici à 2030 ainsi qu'un développement massif des transports en commun et des pistes cyclables.

La décarbonation des mobilités n'est pas une option, c'est une nécessité absolue pour notre climat, pour notre santé et pour l'avenir industriel de notre pays. Les objectifs sont fixés, nous disposons des outils et nous commençons à avoir des résultats, mais le rythme doit s'accélérer. Cette accélération se fera avec de la volonté politique et des moyens financiers, notamment pour accompagner au mieux nos concitoyens, nos collectivités et nos entreprises.

Le premier ministre a annoncé en décembre que le gouvernement travaillait à l'élaboration d'un plan national pour amplifier l'électrification des usages dans les principaux secteurs à décarboner – l'industrie, le logement et les mobilités. Le groupe EPR soutient cette volonté. Monsieur le ministre délégué, pouvez-vous nous donner les premières orientations retenues, plus particulièrement celles qui contribueront à la décarbonation des mobilités ?

M. le président. La parole est à M. Sylvain Carrière.

M. Sylvain Carrière (LFI-NFP). Justice sociale et géographique, santé publique, écologie et souveraineté industrielle : la décarbonation des mobilités est une question centrale aux enjeux multiples. Les transports représentent en effet 30 % des émissions de gaz à effet de serre de notre pays. L'automobile, à elle seule, en représente 17 %. La pollution de l'air est responsable de 40 000 morts par an ainsi que d'une forte progression du développement des maladies chroniques, notamment cardiovasculaires et respiratoires. Il est donc urgent de décarboner nos mobilités mais, pour cela, il nous faut des moyens. Or, depuis huit ans de macronisme, nous n'en voyons pas la couleur.

La conférence Ambition France transports est parvenue à un consensus transpartisan sur la nécessité d'investir 3 milliards d'euros supplémentaires chaque année pour améliorer la performance et la résilience des infrastructures de transport, dont 2 milliards pour le réseau ferroviaire.

Or les moyens prévus dans le projet de loi de finances (PLF) pour 2026 sont largement en deçà de ces ambitions. Il ne suffit pas de prendre des photos sur lesquelles on sourit avec un rapport à la main : il est temps d'en appliquer les recommandations. De plus, les moyens que le gouvernement accepte de débloquer sont utilisés pour des projets inefficaces et écicides. Tout ce que vous nous proposez, ce sont des autoroutes et des lignes à grande vitesse. La LGV Montpellier-Perpignan, par exemple, coûtera plus de 6 milliards d'argent public et entraînera une destruction environnementale majeure. Tout ça pour ne desservir que deux gares, traverser le bassin de Thau sans s'y arrêter et économiser seulement trente minutes. L'A69 coûtera en tout plusieurs centaines de millions d'euros et le nouveau projet de LGV Lyon-Bordeaux s'obstine à éviter le centre de la France qui a pourtant un besoin pressant de désenclavement. Et ce ne sont que quelques exemples.

Il faut partir des besoins. C'est la condition d'une planification efficace et d'une vision cohérente. Pour cela, monsieur le ministre, vous avez annoncé un projet de loi de programmation de financement des infrastructures de transport. Pour quand est-il prévu ? Il est constamment repoussé. Il est peut-être nécessaire, mais encore faudrait-il qu'il arrive au terme de son parcours législatif, ce qui n'est toujours pas le cas du texte sur la programmation pour l'énergie. Il faudra aussi s'assurer qu'une telle loi sera respectée, ce qui n'est pas le cas de la loi d'orientation des mobilités, à laquelle les sanctions font défaut, notamment pour les voitures de fonction. Nous devons donc prévoir des sanctions lorsque nous légiférerons.

Nous avons besoin d'une planification claire, mais surtout ambitieuse. Le forum Vies mobiles nous en donne un exemple avec le modèle de système alternatif de mobilité qu'il a construit. Il n'est plus question d'additionner des infrastructures différentes en espérant qu'elles suffisent : il nous faut penser à une articulation précise des différents réseaux qui assurent la continuité géographique pour toutes et tous.

Je rappelle que notre système de transport centré sur la voiture coûte 300 milliards d'euros chaque année, dont 210 milliards aux usagers. Un système centré sur les transports en commun serait largement moins onéreux. Nous devons nous appuyer sur les infrastructures existantes pour réorganiser leurs usages. Nous pourrions nous reposer sur trois piliers.

D'abord, une offre cadencée de trains du quotidien. Il faut augmenter les fréquences des trains existants, remettre en état les lignes abandonnées et créer de nouvelles infrastructures si cela est nécessaire. Ensuite, l'utilisation du réseau routier existant, qui est le plus dense d'Europe, pour augmenter massivement les cadences de bus et de cars qui permettent une desserte beaucoup plus fine et moins coûteuse. Enfin, le développement d'un maillage cyclable et piéton sécurisé.

Pour penser un système de mobilité décarboné, nous devons sortir de la vision d'un réseau en étoile autour des agglomérations, sans quoi les habitants de nombreux territoires ruraux continueront de dépendre de la voiture individuelle. La décarbonation des mobilités doit se faire avec et pour les personnes les plus isolées, les moins bien desservies et les plus fragiles. Elle ne doit pas devenir un outil de marginalisation, comme ça a pu être le cas pour les ZFE, qui excluent des centres-villes les personnes dépendantes de la voiture, sans pour autant leur proposer d'alternatives.

Donner une plus grande liberté de déplacement pour toutes et tous dans tous les bassins de vie et faciliter l'organisation de la vie du quotidien, tout en protégeant notre environnement, la souveraineté de notre pays et la santé de nos concitoyennes et de nos concitoyens, voilà donc nos objectifs.

M. le président. La parole est à M. Gérard Leseul.

M. Gérard Leseul (SOC). La France s'est fixé comme objectif d'être neutre en carbone en 2050. Cela a déjà été dit, cet impératif est inscrit dans la loi « énergie-climat » et il s'applique tout particulièrement au secteur des transports, ainsi que le rappelle la LOM. L'ambition est très forte pour ce secteur, qui est devenu le premier émetteur de gaz à effet de serre, avec 34 % du total, dont 94 % sont imputables à la route. L'usage de la voiture représente à lui seul plus de la moitié de ces émissions et celui des poids lourds et des utilitaires légers en représente 40 %. Ces émissions sont en augmentation, car l'amélioration de la performance environnementale des véhicules ne compense pas complètement l'accroissement de la circulation. Pour diminuer ces gaz à effet de serre d'ici à 2030 et 2050, il faut diminuer les émissions unitaires et donc augmenter le taux de remplissage de la voiture. Cela concerne aussi toutes les autres mobilités, individuelles, collectives et de fret.

Pour être positif, on peut dire que la mobilité décarbonée, voire la mobilité électrique, s'ancre progressivement et durablement dans l'imaginaire des Français et peut-être même dans leur quotidien. Cependant, de nombreuses fractures sociales, territoriales, voire économiques freinent encore son adoption à grande échelle et, souvent, minent notre cohésion sociale. Ces lignes de fracture majeures apparaissent lorsque se pose la question de la mobilité qui,

loin d'être un enjeu uniquement technique, matérialise les tensions entre l'ambition sanitaire et environnementale, rappelée par mon collègue Fugit, et la justice sociale et territoriale. Ce clivage traduit moins une opposition idéologique qu'une inégalité d'accès aux solutions de mobilité durable.

Le coût individuel et les changements contraignants dans le quotidien apparaissent comme le premier frein à l'adhésion aux politiques de décarbonation. Si des mesures perçues comme redistributives telles que le soutien à la mobilité électrique locale, le leasing social ou le développement des transports collectifs recueillent un très large assentiment, les mesures plus contraignantes comme l'interdiction des véhicules thermiques ou les hausses de prix liées à la fiscalité écologique cristallisent le sentiment de sursollicitation, voire de pénalisation, des espaces ruraux et périurbains et celui d'une injustice perçue dans les territoires fragilisés économiquement.

Concernant les véhicules, la volonté de décarbonation et la fin programmée des moteurs thermiques font ainsi naître de vives inquiétudes et créent de nouvelles dépendances envers l'acier, les métaux rares, les composants électroniques et les chaînes d'approvisionnement en batteries. Cette volonté redistribue les cartes de l'industrie, celle du commerce international et donc du pouvoir mondial. Elle soulève ainsi très légitimement dans nos territoires des questions relatives à la souveraineté économique nationale et européenne, mais aussi des questions d'emploi et de pouvoir d'achat auxquelles nous devons répondre, notamment par une relocalisation des activités productrices.

De même, alors que nos infrastructures, souvent conçues pour la mobilité individuelle, doivent s'adapter, la décarbonation des transports en commun et de la logistique soulève aussi des questions importantes sur le financement et même sur les filières. Le fret, notamment le transport routier de marchandises, nécessite des solutions audacieuses, qu'elles soient technologiques ou organisationnelles. Il faudra sans doute questionner la répartition de la valeur ajoutée, en particulier dans la chaîne logistique.

Pour transformer une adhésion partielle aux mobilités décarbonées en adoption massive, plusieurs leviers devraient être actionnés.

Il faut rendre les véhicules électriques accessibles économiquement, grâce à un marché du neuf, mais aussi grâce à un marché robuste de l'occasion et grâce au développement des offres de leasing social, tant pour le neuf que pour l'occasion.

Il convient aussi de relancer une prime à la conversion ciblée pour les ménages modestes ; de créer des guichets uniques mobilités, que nous réclamons depuis plusieurs années par voie d'amendement ; d'accélérer le déploiement d'un réseau de bornes de recharge rapide et ultrarapide, pour les utilisateurs de véhicules légers, mais aussi de poids lourds.

Nous devons également renforcer les actions de communication pour lever l'ensemble des obstacles psychologiques au transport collectif ou au transport électrique ; développer les ressources publiques pour envisager sérieusement les Serm – services express régionaux métropolitains – dont les financements sont aujourd'hui insuffisants, avec le renforcement du versement mobilité (VM) régional.

Il faut encore renforcer les infrastructures de fret et de report modal ainsi que les moyens destinés au fer – c'est en cours – et au fluvial – cela reste à faire –, et inventer – pourquoi pas, monsieur le ministre ? – un parc social de

véhicules et de véhicules décarbonés mis à la disposition des clientèles modestes, comme nous avons un parc de logements sociaux.

Toutes ces mesures pourraient figurer dans une loi-cadre sur les mobilités avec des moyens suffisants pour qu'elles ne restent pas une promesse vide.

La LOM a créé le plan d'action en faveur de la mobilité solidaire (Pams), un outil spécifique copiloté par les régions. Aujourd'hui, à ma connaissance, seules deux collectivités locales ont signé un tel plan. Monsieur le ministre, je ne peux que vous encourager à pousser fortement les collectivités à respecter cet engagement de la LOM et à inciter votre collègue Philippe Tabarot à prévoir dans la loi-cadre un titre sur la mobilité solidaire.

M. le président. La parole est à M. Julien Brugerolles.

M. Julien Brugerolles (GDR). Malheureusement, la France ne respecte pas ses objectifs climatiques. En 2024, les émissions de gaz à effet de serre de notre pays ont baissé de 1,8 % seulement. De plus, comme le souligne le Haut Conseil pour le climat (HCC), 70 % de cette réduction résulte de facteurs conjoncturels – douceur hivernale, diminution de l'élevage, délocalisations et baisse d'activité – et non de véritables mesures structurelles. En 2025, la France devrait enregistrer une baisse globale de ses émissions de GES, hors puits de carbone, de seulement 0,8 % par rapport à 2024. Nous sommes donc très loin de la réduction annuelle d'au moins 5 % nécessaire pour respecter la trajectoire climatique que nous nous sommes nous-mêmes fixée dans le cadre de l'accord de Paris. Comme plusieurs collègues l'ont rappelé, le secteur des transports demeure le premier contributeur aux émissions de gaz à effet de serre, représentant à lui seul plus de 30 % du total.

Le 10 décembre 2025, le gouvernement a publié un nouveau projet de stratégie nationale bas-carbone qui fixe un objectif de réduction des émissions des transports de 26 % d'ici à 2030 par rapport à 1990. Concrètement, cet objectif suppose que deux tiers des voitures particulières neuves, la moitié des véhicules utilitaires légers et des poids lourds neufs, 90 % des autobus neufs et 30 % des autocars neufs soient 100 % électriques dans quatre ans. Atteindre cet objectif suppose également une croissance de 25 % du report modal des voyageurs de la voiture vers les modes actifs tels que la marche et le vélo, ainsi que vers les transports en commun et ferroviaires, mais aussi le triplement du nombre de trajets covoiturés et le respect de l'objectif de doublement de la part modale du transport ferroviaire de marchandises. De toute évidence, nous sommes actuellement très loin de pouvoir tenir ces objectifs, et ce pour une raison simple : les moyens ne suivent pas. J'en donnerai plusieurs exemples.

Premier exemple : alors que le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire annonce que, dès 2028, près de 4 000 kilomètres de lignes pourraient être concernées par « un effondrement irréversible de la qualité de service », avec des conséquences sur plus de 2 000 trains par jour, l'État rechigne à assumer sa part des 1,5 milliard d'euros supplémentaires nécessaires à la régénération du réseau. Nous sommes donc encore loin des moyens nécessaires à l'atteinte de nos objectifs, alors que de nouveaux leviers de financement existent et sont mobilisables : fraction des 32 milliards de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), instauration d'une écotaxe poids lourds, sur l'historique de laquelle je ne reviendrai pas, renationalisation des autoroutes, création d'un versement mobilité additionnel. Ces leviers permettraient d'investir massivement dans l'offre de trans-

port ferroviaire et de la rendre plus accessible. La part modale du fret ferroviaire, pour sa part, n'a pas progressé depuis 2019. L'objectif de la doubler d'ici à 2030 – leitmotiv toujours répété dans nos débats depuis le Grenelle de l'environnement, alors qu'elle a été divisée par deux dans les faits ! – paraît d'autant moins atteignable que le gouvernement a liquidé l'opérateur public Fret SNCF et que les moyens qui lui sont alloués demeurent dérisoires.

Deuxième exemple : la contribution au redressement des finances publiques imposée aux collectivités depuis 2025 fragilise directement le service public de proximité et l'investissement local. Elles sont pourtant en première ligne pour organiser les mobilités du quotidien et développer l'offre de transports publics. Là encore, les calculs budgétaires à courte vue du gouvernement pénalisent très directement les efforts de décarbonation des mobilités alors qu'il faudrait développer la gratuité des transports urbains de voyageurs, améliorer les dessertes ou encore investir dans des bus électriques, des trams et des métros.

Troisième exemple : les ambitions affichées sont contradictoires avec les politiques effectivement conduites, notamment le *stop and go* sur le leasing social, qui facilite pourtant l'accès à la voiture électrique pour les classes moyennes et populaires, et la disparition du bonus écologique. Le leasing social est désormais financé par les C2E, privant ainsi la puissance publique du pilotage d'un outil d'électrification des usages alors même que nous avons enregistré un recul des ventes des véhicules électriques l'an passé.

Au fond, ce débat met en lumière une réalité politique : la lutte contre le dérèglement climatique n'est plus une priorité de l'action publique. Contrairement à ce que déclarait le président de la République en septembre 2025 à New York, la France n'est pas au rendez-vous de ses obligations climatiques et elle ne le sera pas tant que prévaudront des arbitrages budgétaires de court terme. Le secteur ferroviaire est sous-financé, les collectivités corsetées dans leur action, les dispositifs sociaux d'accès à la mobilité propre sans cesse remis en cause. Alors que 70 % des Français se disent inquiets face au changement climatique et qu'ils estiment majoritairement que leur territoire devra prendre des mesures importantes pour s'y adapter, l'heure exige la planification à moyen et à long terme et surtout la mobilisation des moyens budgétaires indispensables à la conduite de nos politiques publiques.

M. le président. La parole est à M. Matthieu Marchio.

M. Matthieu Marchio (RN). La décarbonation des mobilités est aujourd'hui un enjeu central, à la fois climatique, sanitaire, économique et social. Le secteur des transports représente près de 30 % des émissions de gaz à effet de serre de notre pays. Personne ici ne peut sérieusement contester la nécessité d'agir. La vraie question n'est donc pas de savoir s'il faut décarboner, mais de savoir comment le faire efficacement, durablement et sans fracturer davantage notre société.

Depuis plusieurs années, la politique des mobilités a été conduite à marche forcée, selon des objectifs fixés sans tenir compte des réalités industrielles, technologiques et sociales. L'exemple le plus emblématique est celui de la fin programmée du moteur thermique. De nombreux élus, industriels et acteurs de terrain avaient pourtant alerté sur le caractère irréalisable de cette trajectoire dans les délais imposés : ces alertes n'ont pas été entendues. Au contraire, ceux qui appelaient à la prudence et au réalisme ont été accusés de refuser la transition. Aujourd'hui, le report de cette échéance au niveau européen constitue un aveu clair

d'échec. Et il faut le dire sans détour : ce recul n'est pas le fruit d'une prise de conscience française, mais de l'action déterminée de l'Allemagne qui, elle, a su défendre son industrie automobile, ses emplois et sa souveraineté industrielle. Pendant que l'Allemagne protégeait son tissu productif, la France persistait dans une logique dogmatique, refusant d'admettre que l'objectif fixé n'était ni tenable du point de vue industriel, ni socialement acceptable. Cette séquence démontre que l'on ne peut pas construire une transition écologique durable contre le réel, contre l'industrie et contre les peuples. Elle confirme que nous avions raison de dire que la décarbonation ne peut être décrétée, mais doit être planifiée, progressive et fondée sur des alternatives crédibles.

C'est là que le secteur ferroviaire doit jouer un rôle central : le train est l'un des modes de transport les moins émetteurs de carbone, qu'il s'agisse du transport de voyageurs ou du transport de marchandises. Pourtant, la France accuse un retard préoccupant. J'ai eu l'honneur de participer aux travaux de la mission d'information sur le rôle du transport ferroviaire dans le désenclavement des territoires, ainsi qu'à ceux de la commission d'enquête sur la libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir. Leurs constats étaient clairs : sous-investissement chronique, réseau vieillissant, gouvernance complexe et perte de vision stratégique.

Le fret ferroviaire est emblématique de cet échec. Il ne représente plus qu'environ 9 % du transport de marchandises en France, contre près de 20 % en Allemagne et plus de 30 % dans d'autres pays européens. Chaque train de fret représente pourtant des dizaines de camions en moins sur les routes, moins d'émissions, moins de pollution et moins d'accidents. Continuer à marginaliser le fret ferroviaire tout en affichant des ambitions climatiques élevées constitue une contradiction majeure. La libéralisation du fret, telle qu'elle a été conduite, n'a pas tenu ses promesses. Elle a fragilisé l'opérateur historique sans créer un modèle performant et stable. Résultat : des trafics abandonnés, des entreprises contraintes de se tourner vers la route et une décarbonation au ralenti. Si l'on veut être sérieux, il faut assumer une politique de reconquête du fret ferroviaire fondée sur l'investissement, la planification et la souveraineté industrielle.

La question des mobilités du quotidien est tout aussi centrale. Dans le Nord, le train régional est vital pour des dizaines de milliers de travailleurs. Pourtant, ces usagers subissent des hausses tarifaires répétées, parfois supérieures à l'inflation, alors même que la qualité de service reste insuffisante. Retards, suppressions de trains, rames saturées, fermetures de guichets : comment convaincre les Français de choisir le train si celui-ci devient plus cher et moins fiable ? La décarbonation ne peut pas être synonyme de perte de pouvoir d'achat : une mobilité durable doit être une mobilité populaire. Là encore, les discours ne suffisent plus ; des investissements massifs et durables sont désormais nécessaires. La conférence Ambition France transports l'a rappelé : sans plusieurs milliards d'euros supplémentaires par an, notre réseau ferroviaire continuera de se dégrader, au détriment des territoires les plus fragiles.

Décarboner les mobilités, c'est aussi penser industrie et emploi. Le ferroviaire est un secteur stratégique, créateur d'emplois qualifiés et non délocalisables. Investir dans le rail, c'est soutenir notre industrie, renforcer notre souveraineté et sécuriser nos chaînes logistiques. Dans une région industrielle comme le Nord, c'est un enjeu majeur, économique comme environnemental.

Enfin, la transition des mobilités doit être fondée sur le bon sens et la complémentarité. Les mobilités actives ont leur place dans les centres urbains lorsqu'elles sont adaptées, sécurisées et concertées, mais elles ne sauraient constituer une réponse universelle : imposer des modèles uniques à des territoires différents est une erreur qui alimente le rejet de l'écologie.

Pour conclure, la décarbonation des mobilités est indispensable mais elle ne doit être ni punitive ni irréaliste. Le recul de certaines échéances européennes le montre clairement. Il est temps de bâtir une politique fondée sur la réalité des territoires, le respect des usagers et le renforcement des solutions efficaces. Le ferroviaire – voyageurs comme fret – doit en être un pilier central, à condition d'y mettre les moyens et de sortir enfin de l'écologie de façade.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué chargé de la transition écologique.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué chargé de la transition écologique. Je vous prie de bien vouloir excuser l'absence du ministre des transports, Philippe Tabarot, et je remercie le groupe Ensemble pour la République d'avoir inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée ce débat essentiel. La décarbonation des mobilités fait partie intégrante de la stratégie nationale bas-carbone publiée par la ministre de la transition écologique, de la biodiversité et des négociations internationales sur le climat et la nature, Monique Barbut, le 12 décembre dernier, stratégie qui fait actuellement l'objet d'une consultation.

La décarbonation des transports est un enjeu central pour préparer l'avenir de nos territoires. Comme vous l'avez tous rappelé, ce secteur représente à lui seul près d'un tiers de nos émissions de gaz à effet de serre, devant l'agriculture et l'industrie. Après avoir longtemps augmenté, nos émissions ont amorcé récemment une décroissance, qui reste néanmoins à consolider. J'en profite pour rappeler à M. Brugerolles que les émissions de gaz à effet de serre de notre pays ont été réduites de plus de 20 % depuis 2017 alors qu'elles n'avaient diminué que de 15 % entre 1990 et 2017. Quant à la baisse de 1,8 % enregistrée en 2024, il est vrai qu'elle tient à des facteurs conjoncturels et structurels, mais la tendance à la baisse se poursuit. Elle doit évidemment être amplifiée : c'est tout l'objet de la stratégie nationale bas-carbone.

La quasi-totalité de nos émissions domestiques proviennent du transport routier : 50 % pour les voitures particulières, 20 % pour les poids lourds. Le principal levier de la décarbonation consiste donc à réduire l'empreinte carbone de ce secteur en mobilisant l'ensemble des solutions possibles, car la demande de transport – comme M. Leseul l'a rappelé – continue de croître chaque année. Il s'agit également d'un enjeu majeur de souveraineté, comme M. Fugit l'a souligné en évoquant la programmation pluriannuelle de l'énergie, que le premier ministre s'est engagé à publier après consultation de l'ensemble des forces politiques. Nous sommes convaincus que le mix énergétique français dispose des leviers susceptibles de nous libérer d'une dépendance aux énergies fossiles et de renforcer ainsi notre souveraineté et notre autonomie stratégique.

Quels sont les leviers pour décarboner les transports ? Le premier est l'électrification. La voiture électrique a fait l'objet de nombreux débats, mais je crois qu'il existe un consensus dans votre assemblée : ces véhicules sont à la fois moins polluants et contribuent à améliorer le pouvoir d'achat des Français. Une voiture électrique permet en effet d'économiser près de 1 000 euros par an sur les coûts de carburant,

ce qui n'enlève rien, comme l'a indiqué M. Leseul, à la nécessité de conduire une transition juste et de mobiliser les moyens publics pour faciliter l'accès de nos compatriotes les plus modestes aux véhicules électriques. C'est le sens des dispositifs déployés par le gouvernement, avec le bonus écologique remplacé par la prime « coup de pouce véhicules particuliers électriques », mais aussi de la grande promesse sociale du président de la République, le leasing social, qui a permis à de nombreux ménages de bénéficier d'un véhicule électrique à coût réduit. En répondant à vos questions, j'aurai l'occasion, monsieur Fugit, de revenir sur le financement extrabudgétaire. Le gouvernement se tient à votre disposition pour récapituler l'ensemble des moyens qui concourent à cette politique publique.

Le deuxième levier de décarbonation réside dans la maîtrise de la demande de transport. Il faut pour cela repenser l'aménagement des territoires et proposer, quand cela est possible, des alternatives à la voiture individuelle, notamment des transports en commun. Bien sûr, il faut aussi éviter de tenir un discours culpabilisant à l'égard de ceux qui n'ont pas d'autre solution que la voiture individuelle pour se rendre au travail.

Le troisième levier est le report modal. Le gouvernement investit massivement dans les solutions alternatives à la voiture individuelle et au transport routier de marchandises. Sa politique est axée sur la modernisation et la régénération du réseau. Ainsi, parmi les 3,8 milliards d'euros proposés pour le budget 2026 de l'AFIT France, l'Agence de financement des infrastructures de transport de France, 91 % des crédits sont destinés à la régénération du réseau et au renouvellement de l'existant, ce qui devrait répondre à nombre de vos interrogations. Je rappelle d'ailleurs que les crédits de l'AFIT France sont passés de 2,2 milliards en 2017 à 3,8 milliards en 2026. Le ministre des transports a fixé un objectif très ambitieux : à la suite de la conférence de financement Ambition France transports, il a rappelé la nécessité d'investir 1,5 milliard supplémentaire par an dans les réseaux de transport structurants. La loi-cadre qui sera déposée au Parlement dans les prochaines semaines définira les modalités de réalisation de cet objectif non seulement pour 2028, mais dans la durée.

J'ajoute – je parle sous le contrôle de M. Fugit, qui connaît parfaitement le texte – que la loi relative aux Serm est entrée en vigueur et que ces projets bénéficient désormais de 2,7 milliards d'euros dans le cadre des contrats de plan État-région (CPER), la part de l'État dans ce financement s'élevant à près de 900 millions d'euros pour la période 2023-2027. Les Serm visent trois objectifs : ils servent l'écologie grâce au report modal ; ils favorisent la justice sociale, car 15 millions de nos compatriotes sont en situation précaire en matière de transport ; ils soutiennent la cohésion nationale. En outre, le projet de budget 2026 prévoit un investissement massif dans les trains de nuit. Le gouvernement a lancé le renouvellement du matériel roulant, qui a plus de 45 ans, et prévoit d'y consacrer 1 milliard d'euros en autorisations d'engagement dans le cadre du budget soumis à votre approbation. Aussi est-il nécessaire de doter la nation d'un budget le plus rapidement possible ; nous pourrions ainsi engager ces crédits de manière structurante. Enfin, le report modal s'appuie sur le développement des mobilités actives. Ces dernières années ont permis de mobiliser l'ensemble des acteurs et des collectivités sur le sujet. Nous soutenons par ailleurs les initiatives telles que les voies réservées pour le covoiturage et pour l'autopartage.

Vous avez mentionné le fret ferroviaire. L'État soutient massivement son exploitation grâce à une enveloppe de près de 370 millions d'euros en 2025, reconduite dans le

budget proposé pour 2026. En réponse aux critiques formulées contre ce budget, je souligne d'ailleurs que malgré la contrainte qui pèse sur les finances publiques, l'ambition du gouvernement en matière de décarbonation et de durabilité des transports est intacte, puisque les crédits sont stables d'une année à l'autre. Quant au fret fluvial, il constitue également un atout, étant quatre fois moins émetteur de gaz à effet de serre par tonne transportée que la route, et particulièrement utile pour les transports massifiés. Il fait donc aussi l'objet d'un soutien important.

Le quatrième levier de décarbonation consiste à augmenter le taux d'occupation des véhicules. Les trajets du quotidien tels que ceux qui relient le domicile au lieu de travail sont les principaux émetteurs de gaz à effet de serre : ils représentent 13 % des émissions du secteur des transports et plus de 25 % des émissions des voitures particulières. Le covoiturage s'est développé ces dernières années, notamment grâce à un plan dédié et à la création de voies réservées. Quant au transport de marchandises, le gouvernement travaille à la massification et à l'optimisation du taux de chargement.

Le cinquième levier réside dans l'efficacité énergétique et le développement de l'énergie décarbonée. J'insiste à nouveau sur l'importance de l'électrification, tant pour les véhicules particuliers que pour les poids lourds. M. Fugit m'a interrogé au sujet du grand plan d'électrification voulu par le premier ministre : ce plan contiendra bien sûr un volet dédié aux transports, mais je n'en préempterai pas l'annonce car, d'une part, il fait l'objet d'une mission parlementaire confiée au député Schellenberger et, d'autre part, cette question majeure appelle une concertation entre toutes les forces politiques.

S'agissant des certificats d'économie d'énergie, ils sont vertueux dans leur principe, puisqu'ils opèrent selon la logique du pollueur-payeur – les producteurs d'énergie sont obligés de financer le dispositif –, et vertueux du point de vue du consommateur, puisque ce sont les ménages les plus modestes qui bénéficient des politiques financées par les C2E.

La stratégie gouvernementale est cohérente sur le plan industriel : l'ensemble des mesures adoptées depuis 2017 pour structurer le développement d'une filière de batteries électriques produisent des résultats. Elles ont permis l'implantation de quatre gigafactories dans le Nord. Il est indispensable de poursuivre cet effort, ce qui suppose à la fois de simplifier le régime d'autorisations environnementales – sans rien renier de notre exigence écologique – et de poursuivre la baisse de la fiscalité sur les facteurs de production.

Monsieur Fugit, je prends note de votre proposition de guichet unique, que je trouve très intéressante. Il faut simplifier l'accès des Français aux dispositifs existants. Je vous rejoins en ce qui concerne l'hydrogène et le biogaz. Quant au retrofit, la prime est maintenue.

Le secteur maritime est également important. Dans ce domaine, le gouvernement travaille à décarboner les cargos grâce à des énergies propres. C'est l'occasion de saluer l'excellence de la filière vélisque, qui démontre que des solutions industrielles sont possibles en la matière.

Dans le secteur aérien, la France est pionnière en matière de décarbonation. L'électrification des déplacements au sol dans les aéroports est en cours. En outre, en cohérence avec la réglementation européenne, nous développons des carburants d'aviation durables dont l'utilisation connaîtra une progression majeure dans les prochaines années.

Je finirai en répondant brièvement aux interrogations formulées au sujet des ZFE. Le gouvernement les considère comme un outil de politique publique destiné à relever des défis cruciaux de santé publique. Toutefois, il n'est pas partie prenante de la commission mixte paritaire chargée d'examiner le projet de loi de simplification de la vie économique. Je rappelle que cet outil existe au niveau européen et qu'il a fait ses preuves, même s'il peut certainement être amélioré de manière à lever les inquiétudes des Français et à laisser davantage de souplesse aux collectivités locales. Sur ce sujet comme sur bien d'autres, le Parlement est souverain et la commission mixte paritaire décidera.

M. le président. Nous en venons aux questions. Leur durée, ainsi que celle des réponses, est limitée à deux minutes, sans droit de réplique.

La parole est à M. Christophe Mongardien.

M. Christophe Mongardien (EPR). Nous avons le plaisir de nous réunir ce jour, à l'initiative du groupe Ensemble pour la République, pour réfléchir ensemble à la décarbonation des mobilités. La conférence de financement des mobilités a récemment souligné le besoin d'une réelle transition du secteur des transports : il y a urgence à rénover et à moderniser le réseau ferroviaire, abîmé par des décennies de sous-investissement. Depuis l'an 2000, le volume du fret ferroviaire a diminué d'environ 43 %. Cette contraction s'est récemment amplifiée : ces cinq dernières années, le transport ferroviaire de marchandises a diminué de 2,8 % par an en moyenne en France. Cependant, le mode combiné progresse : il est devenu le segment de marché le plus porteur pour le développement du fret ferroviaire. C'est lui qui massifie le plus le transport de marchandises tout en profitant de la souplesse de la route pour les premiers et les derniers kilomètres.

Le transport combiné représente environ un quart du transport ferroviaire de marchandises et offre un potentiel de croissance certain. Le récent rapport de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale sur le développement du fret ferroviaire propose d'ailleurs de travailler à la réduction de la distance de pertinence minimale du transport combiné afin de développer ce mode de transport au niveau régional. Cette piste de réflexion est-elle actuellement à l'étude au sein du gouvernement ? Comment pensez-vous soutenir le développement de cette solution d'avenir qui favorise la décarbonation des mobilités ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. Vous avez raison de souligner l'importance du transport combiné, essentiel au développement de l'activité de fret. Il est crucial de s'engager en faveur du fret en 2026 et de donner de la visibilité aux acteurs du secteur. Je ne saurais donc trop insister sur la nécessité de doter notre pays d'un budget pour que les investissements prévus puissent avoir lieu. Je rappelle que le soutien financier au secteur reste stable malgré le contexte budgétaire contraint. Une enveloppe de 151 millions d'euros est prévue spécialement pour le transport combiné, en plus de l'enveloppe de 370 millions d'euros dédiée au fret ferroviaire.

La stratégie de développement que vous avez évoquée est le fruit d'un travail de coconstruction. Elle a vocation à relever quatre défis majeurs : restaurer la viabilité des services et le modèle économique des opérateurs de fret, améliorer la qualité de service de SNCF Réseau, investir dans les infrastructures et accentuer la coordination avec le fret maritime et fluvial. Le taux de mise en œuvre des soixante-douze

mesures est de 62 %. Le gouvernement se tient à la disposition du Parlement pour faire progresser ce taux dans les directions que vous indiquez. Je rappelle enfin que depuis 2020, l'État prend en charge une part des redevances d'infrastructure liées à la circulation des trains de fret ferroviaire, cette enveloppe étant fixée à 65 millions d'euros.

M. le président. La parole est à M. Christophe Mongardien.

M. Christophe Mongardien (EPR). Les discussions font apparaître un constat clair : le secteur des transports est l'un des plus polluants. L'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 nous impose une politique ambitieuse pour accélérer la transformation de toute la chaîne logistique des mobilités. De nombreuses initiatives, portant sur différentes mobilités, doivent être saluées. Avec cette question, je souhaite prendre le relais des travaux de mes collègues du groupe EPR, notamment Jean-Marie Fiévet, relatifs aux mégacamions. Je précise que les camions en question ne verront le jour que s'ils sont électriques et qu'ils auront vocation à participer activement à un changement global d'approche s'agissant du transport de marchandises.

Vous connaissez l'importance d'étudier toutes les solutions pouvant encourager la décarbonation de nos mobilités. Ne pensez-vous donc pas nécessaire de conduire des études scientifiques sur l'impact que pourraient avoir les mégacamions en France du point de vue de leur efficacité dans la perspective du dernier kilomètre comme de leur force de décarbonation dans l'ensemble du territoire ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. Je vous remercie pour votre question qui me permet de saluer l'engagement du député Jean-Marie Fiévet sur la question de la décarbonation des poids lourds. La directive européenne concernant les systèmes modulaires européens, les mégacamions, fait, comme vous le savez, l'objet de négociations en vue de sa révision. La Commission a proposé de libéraliser la circulation internationale des mégacamions sans aucune condition, en l'autorisant pour tous ces véhicules, même si leur motorisation est thermique. La France, elle, a défendu la possibilité pour les États membres de fixer les conditions de la circulation de ces véhicules sur leur territoire sans limiter celles-ci au poids et aux dimensions et elle a obtenu que ces conditions s'appliquent également à la circulation internationale. Les discussions viennent de commencer au Parlement européen en vue d'un accord final.

En tout état de cause, je peux vous dire que la France s'opposera à toute demande d'élargissement supplémentaire de la circulation internationale de poids lourds car nous sommes attentifs à maintenir un équilibre entre les objectifs de sécurité routière, de protection des infrastructures et de soutien au report modal, notamment vers le ferroviaire, sur lesquels la circulation de ces mégacamions pourrait avoir des effets négatifs. Par ailleurs, le gouvernement soutient fortement les initiatives industrielles visant à développer l'offre de camions électriques sur le territoire tant du point de vue de la chaîne de valeur des constructeurs automobiles que du point de vue du déploiement des bornes de recharge spécifiques.

M. le président. La parole est à M. Hadrien Clouet.

M. Hadrien Clouet (LFI-NFP). Si des millions de nos compatriotes ont pu passer avec beaucoup de bonheur cet hiver quelques jours de vacances en famille ou avec des amis, c'est évidemment grâce à l'investissement et au travail acharné des travailleuses et des travailleurs des transports collectifs – le train, les bus et les tramways. Non seulement ils garantissent la liberté individuelle d'aller et venir, mais ils permettent de

protéger l'humanité entière en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. Pourtant, le désinvestissement public en matière de transport collectif est catastrophique : nous avons perdu trois quarts des gares du pays en un siècle. Cela a été dit précédemment, le transport ferroviaire de marchandises a encore baissé de 15 % l'an passé et le fret est saboté – je pense à la ligne Perpignan-Rungis –, mais vous vous contentez de chasser les pauvres des centres-villes avec les zones à faibles émissions et d'ouvrir des autoroutes inutiles, demandées par des lobbyistes, comme l'A69.

Regarder ce qui se fait ailleurs en matière de développement ferroviaire est très instructif. La France est à la traîne alors qu'elle était autrefois en première ligne au niveau mondial pour le développement ferroviaire. Prenez un pays comme la Chine : en développant le TGV, elle économise plus de 1 million de barils de pétrole par jour – ne plus dépendre du pétrole éviterait pourtant que les USA kidnappent des présidents étrangers...

Pour une politique de transport cohérente et efficace, il faut planifier, car ce n'est pas le marché qui va faire le boulot : vous avez beau avoir besoin d'une gare en bas de chez vous, jamais une boîte privée ne viendra la construire, la relier et vous conduire à votre destination ; au contraire, c'est parce que la puissance publique construit une gare et la connecte à des destinations que l'activité économique se développe. Le secteur public entraîne l'activité économique grâce au développement des transports publics. Planifier suppose de développer des équipes mutualisées de recherche et développement (R&D), ainsi que des qualifications transversales entre les industries, et de produire en France les matériaux bruts nécessaires, par exemple l'acier. D'où l'adoption à l'Assemblée de la proposition de loi visant à nationaliser ArcelorMittal – nous attendons le soutien du gouvernement pour aller plus loin au Sénat puis de nouveau à l'Assemblée. Enfin, seule la puissance publique peut assurer l'intermodalité en organisant le transfert des passagers du train au vélo, de la route au bus. Bref, le cadre planifié est le seul propice. Qu'attendons-nous pour le développer ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. Je n'ai pas compris si vous souhaitiez poser une question en particulier. Vous avez raison de souligner le travail formidable que font tous les agents des grandes entreprises publiques et parapubliques au service de la mobilité de nos concitoyens : ce sont les premiers agents de la décarbonation du pays. Je regrette donc que vous ayez déféré devant le Conseil constitutionnel le projet de loi de financement de la sécurité sociale qui pérennise les allègements de cotisations sociales dont ils bénéficient.

Je l'ai rappelé, le ministre des transports s'est engagé à allouer 1,5 milliard d'euros supplémentaire au fret et le projet de loi de finances prévoit 1 milliard pour les trains de nuit. Les financements des projets d'AFIT France représentent 91 % d'une enveloppe dont le montant est maintenu à près de 4 milliards d'euros dans le projet de loi de finances pour 2026. Or ces investissements ne peuvent être déployés tant que le budget n'est pas adopté. Le niveau d'engagement de la puissance publique en matière de transport peut faire l'objet d'un débat entre nous, mais il me semble que la nécessité d'aller vite pour déployer les crédits publics ne le devrait pas. Je rappelle que si le PLF est adopté avec retard, le manque à gagner pour un certain nombre de programmes sera très important. Pour le programme 203 *Infrastructures et services de transports*, 210 millions d'euros en crédits de paiement et 1 milliard en autorisations d'engagement supplémentaires sont prévus pour 2026. Le retard dans l'adoption du budget entraînera des retards dans la commande de

matériel ferroviaire, notamment tant que les crédits prévus pour les trains de nuit ne seront pas débloqués, et dans le déploiement du plan de modernisation des fonctions des agents de la direction générale de l'aviation civile.

M. le président. La parole est à M. Emmanuel Fernandes.

M. Emmanuel Fernandes (LFI-NFP). Je voudrais revenir sur les ZFE, un dispositif d'apparence écologique mais très peu efficace et surtout profondément injuste socialement, comme l'a elle-même déclaré Marine Tondelier. En effet, 38 % des ménages les plus précaires possèdent un véhicule Crit'Air 4 ou 5, contre 10 % des plus riches. À Strasbourg, où je suis élu, celles et ceux qui survendent les effets réels de la ZFE sur la qualité de l'air vous mentent, car les résultats sont restés très anecdotiques : entre 2021 et 2024, seuls 3 500 véhicules ont été renouvelés sur près de 280 000. Un rapport de 2024 de l'Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur (Adeus) indique que les gains de qualité de l'air proviennent principalement de l'interdiction du transit des poids lourds sur la rocade et du renouvellement naturel du parc automobile. À Paris, Airparif a montré que sur les 42 % de baisse des émissions d'oxyde d'azote liées au trafic routier, seuls 6 % étaient dus aux ZFE.

Le calendrier totalement irréaliste imposé pour l'application des ZFE s'est accompagné d'un désengagement de l'État, qui a privé les collectivités de moyens suffisants : suppression du leasing social, réduction drastique des aides à l'achat, suppression de la prime à la conversion et baisse du bonus écologique mal ciblé et sans encadrement des prix des véhicules neufs – ces aides ont souvent contribué à l'augmentation des marges des constructeurs, qui ont capté les subventions, laissant un reste à charge prohibitif pour les ménages. De plus, les critères imposés dans les ZFE ignorent la masse et la puissance des véhicules, ce qui favorise les modèles les plus lourds, sources d'autres pollutions, par les freins et par les pneus par exemple.

L'argent public consacré à l'aide à l'achat d'une automobile aurait été plus efficace s'il avait été investi dans des alternatives en matière de transport collectif. La pollution étant un problème systémique et multifactoriel, nous défendons une bifurcation écologique fondée sur une refonte complète des politiques de mobilité et d'énergie, plutôt que le maintien des ZFE. Nous proposons un investissement massif dans les transports en commun et nous voulons tendre vers leur gratuité dans les métropoles. Nous défendons la création d'un pôle public du transport et la renationalisation de la SNCF afin de développer le réseau sur l'ensemble du territoire. Si nous partageons l'urgence d'agir face à une pollution responsable de 40 000 décès par an, nous estimons que la ZFE est un dispositif injuste et inefficace. Alors, monsieur le ministre, êtes-vous prêt à une bifurcation totale et à la massification des transports en commun ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. Je ne conteste pas que l'outil soit imparfait, qu'il faille l'améliorer ou qu'il ait été pensé de façon trop administrative. En revanche, on ne peut pas dire, d'un côté, qu'on a un problème de santé publique majeur et, de l'autre, qu'il ne faut déployer aucun outil en se contentant de bifurquer. Je veux bien que nous bifurquions ensemble, mais je préfère que nous instaurions aussi des mesures utiles pour la santé de nos concitoyens.

Je vous rappelle que l'État consacre 900 millions aux Serm dans le cadre des contrats de plan État-région dont le financement s'élève à plus de 4 milliards d'euros. Par ailleurs, je ne peux pas vous laisser dire que nous n'avons obtenu aucun résultat en matière de santé publique. Les ZFE, telles qu'elles

ont été déployées jusqu'à présent, ont entraîné des effets très importants – ce n'est pas moi qui le dis, mais la science, et c'est elle que vous contredisez. Ma conviction est qu'il faut poursuivre dans cette direction en amendant le dispositif et en allant plus loin dans l'accompagnement social des Français. Il n'est pas vrai que cet accompagnement n'a pas eu lieu : le leasing social était une grande promesse écologique et sociale du président de la République ; le bonus écologique, devenu la prime « coup de pouce », neutralise, pour les ménages les plus modestes, le surcoût d'achat d'un véhicule électrique, lequel coûte 15 % moins cher à la fin pour les consommateurs. Je vous appelle donc à travailler avec nous à l'amélioration du dispositif et à l'adoption d'un budget pour la nation, ce qui permettra de poursuivre les financements en faveur des infrastructures de transport et au service de la transition écologique au bénéfice des ménages les plus modestes.

M. le président. La parole est à Mme Marietta Karamanli.

Mme Marietta Karamanli (SOC). La commission des affaires européennes de l'Assemblée a adopté à l'unanimité, le 22 octobre dernier, un rapport sur la décarbonation des transports en France et en Europe dont j'ai eu l'honneur d'être la rapporteure. Le secteur des transports constitue le grand défi de la décarbonation. Depuis 1990, ses émissions de gaz à effet de serre n'ont baissé ni en France ni en Europe. Ce constat impose donc une action forte, structurée et surtout cohérente avec nos ambitions climatiques, comme plusieurs de mes collègues l'ont rappelé et comme vous l'avez souligné vous-même, monsieur le ministre. Le ferroviaire doit donc redevenir l'épine dorsale de la mobilité européenne, ce qui implique de rénover le réseau national et de construire une Europe du rail interopérable, rapide et connectée. Comme cela a été noté par plusieurs orateurs, le secteur ferroviaire a besoin d'une programmation afin de donner de la visibilité aux investisseurs et aux entreprises ferroviaires, ainsi qu'aux autorités organisatrices.

Ma question est triple. Quelle est la trajectoire précise de la décarbonation assignée au secteur ferroviaire pour 2030, 2040 et 2050 et comment s'articule-t-elle avec la stratégie nationale bas-carbone ? Quel est le plan pluriannuel de financement pour atteindre les 136 milliards d'euros nécessaires pour le ferroviaire, annoncés en 2021, et quelle part est-elle réellement sécurisée ? Enfin, sur le plan industriel, le rapport fixait deux priorités : acter une stratégie nationale des lignes locales et régionales, en prenant en compte l'innovation avec les trains légers et autonomes, et faire face à la concurrence chinoise en relançant l'idée de l'Airbus du ferroviaire. Sur ce point, je souligne que les trains fabriqués par le constructeur chinois CRRC sont entrés pour la première fois en service en Europe occidentale fin 2025. Quelle est la position du gouvernement face à cette double priorité industrielle ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. Vous avez raison de rappeler que le ferroviaire est un des modes de transport les moins émetteurs de gaz à effet de serre. Actuellement, près de 16 000 kilomètres de lignes sont électrifiées sur 27 000 kilomètres au total ; cette part a progressé massivement depuis le début du siècle. Plusieurs projets d'électrification sont à l'étude ou en cours de réalisation dans le cadre des CPER. L'ensemble de l'écosystème ferroviaire travaille avec l'État pour réduire les émissions du secteur non électrifié. Ainsi, la direction Innovation et recherche de la SNCF développe le projet Telli et l'État soutient financièrement ces démarches dans le cadre du plan France 2030. S'agissant des lignes locales et régionales, le gouvernement a engagé en février 2020 avec les régions un plan de remise à

niveau des lignes de desserte fine du territoire ; huit protocoles d'accords régionaux ont été signés pour dix ans portant sur 6 300 kilomètres de lignes et environ 6 milliards d'investissement. Les engagements annuels de l'État sont passés de 60 millions d'euros par an environ à 150 millions d'euros par an.

Enfin, le gouvernement porte une grande attention à la question de la concurrence chinoise dans le domaine de la construction du matériel roulant ferroviaire. Toutefois, à ce stade, il n'a reçu aucune demande d'homologation de matériel roulant d'origine chinoise. Nous restons vigilants. Je rappelle que les ministres des transports et de l'industrie ont lancé une mission consacrée au secteur industriel ferroviaire français dont les conclusions sont attendues prochainement et permettront de définir une stratégie industrielle claire et un plan d'action destiné à renforcer la robustesse de la filière ferroviaire face à la concurrence internationale.

M. le président. La parole est à Mme Marietta Karamanli.

Mme Marietta Karamanli (SOC). Le secteur routier est responsable de 75 % des émissions du secteur des transports. Dans ce contexte, la décarbonation passe par l'électrification massive des véhicules, l'extension du leasing, le déploiement généralisé des infrastructures de recharge et un report modal vers des mobilités douces et actives. Cette transition ne réussira que si elle est socialement acceptable, c'est-à-dire juste et accessible, comme rappelait tout à l'heure mon collègue Gérard Leseul. Une telle stratégie suppose donc des actions concrètes et effectives.

J'ai trois questions. D'abord, comment le gouvernement entend-il rendre l'électrique accessible aux ménages modestes sans créer de dépendance aux primes ? Ensuite, quel est le calendrier précis pour atteindre une couverture homogène du territoire en bornes rapides, notamment dans les zones rurales ? Enfin, quelle stratégie industrielle envisagez-vous d'adopter pour sécuriser la production nationale et européenne de batteries, réduire la dépendance aux importations et accompagner la reconversion des filières automobiles traditionnelles vers l'électrique ? Il est important que les députés soient associés aux réflexions de l'exécutif sur ces différents sujets, qui s'inscrivent dans un large débat, aux dimensions à la fois techniques, politiques et sociales.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. La stratégie nationale bas-carbone présentée par Monique Barbut prévoit que deux tiers des véhicules vendus en 2030 seront électriques, ce qui suppose l'implication de l'ensemble des parties prenantes : industriels, gouvernement et parlementaires. Le déploiement des bornes de recharge a connu une progression exponentielle : aujourd'hui, près de 180 000 bornes de recharge sont installées. Le programme *Advenir* vise à poursuivre sur cette lancée. Il faut également, comme vous le rappelez, poursuivre la structuration de la filière des batteries. Je pense au succès de la Renault 5 à Douai : c'est notre capacité industrielle dans le domaine des batteries qui nous permet d'avoir des lignes de production aussi intégrées. Le soutien à cette filière nécessite une approche globale, qui combine la simplification environnementale, sans rien renier de nos exigences, l'assouplissement réglementaire et les aides fiscales. À cela s'ajoute l'aménagement de logements pour les employés des nouvelles usines.

S'agissant du ciblage des aides au leasing social, lors des éditions précédentes, il a été constaté que 45 % des bénéficiaires appartenaient aux trois premiers déciles de revenu. C'est donc que le ciblage est plutôt bon et que le dispositif

doit être maintenu. Peut-on encore réduire les coûts ? Cela dépendra des innovations technologiques que nous serons capables d'apporter.

Ce déploiement industriel s'organise nécessairement à l'échelle européenne. Je pense notamment au volet « *Battery Booster* » du plan présenté par la Commission, qui prévoit 1,5 milliard d'euros de prêts à taux zéro pour les producteurs de cellules européens afin de soutenir la compétitivité des batteries produites en Europe. Ce fonds favorisera la préférence européenne, défendue par notre pays.

M. le président. La parole est à M. Matthieu Marchio.

M. Matthieu Marchio (RN). La décarbonation des mobilités est régulièrement présentée par le gouvernement comme une priorité stratégique au cœur de l'action climatique annoncée par le président de la République, qui promettait des transformations concrètes et non des mesures de façade. Pourtant, sur le terrain, les usagers, les salariés et les territoires constatent un décalage persistant entre les discours et la réalité. Comment le gouvernement peut-il prétendre accélérer la décarbonation des transports alors que le ferroviaire, qui est pourtant l'une des mobilités les plus sobres en carbone, demeure structurellement sous-financé ? Les réseaux sont vieillissants, la qualité de service s'est dégradée et les hausses tarifaires répétées découragent les usagers du quotidien. Dans ce contexte, quelles décisions budgétaires et réglementaires immédiates le gouvernement entend-il prendre pour que le rail devienne enfin une alternative crédible, accessible et compétitive, plutôt qu'un symbole invoqué sans mobiliser des moyens à la hauteur des enjeux ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. Il n'y a pas de fatalité. Vous dites que les annonces faites sur la décarbonation des transports, présentée comme une priorité, n'ont pas été suivies d'effets. Permettez-moi de vous donner quelques chiffres. En 2015, au moment de l'accord de Paris, un peu moins de 2 % des véhicules vendus dans notre pays étaient électriques ou hybrides. Aujourd'hui, ces véhicules représentent 20 % à 25 % des véhicules. En 2017, notre pays comptait 20 000 à 30 000 bornes de recharge, peut-être un peu moins. Aujourd'hui, il y en a 180 000. On peut penser que cela ne va ni assez vite ni assez loin, mais malgré tout les choses ont considérablement progressé.

S'agissant de votre seconde question, je suis navré de me répéter, mais pour qu'on investisse dans la régénération du matériel roulant, pour qu'on applique les engagements de Philippe Tabarot, encore faut-il que la nation se dote d'un budget. Je ne veux pas faire de politique politicienne, mais on ne peut pas, d'un côté, souhaiter la censure du gouvernement et, de l'autre, déplorer l'absence de budget qui en découlerait.

M. le président. La parole est à M. Matthieu Marchio.

M. Matthieu Marchio (RN). En octobre, le président de la République affirmait vouloir maintenir coûte que coûte la trajectoire de fin du moteur thermique, balayant les alertes venues des élus, des industriels et des territoires, qui dénonçaient un objectif irréaliste, socialement brutal et industriellement dangereux. Cette ligne était présentée comme intangible, au nom d'une écologie de principe. Quelques mois plus tard, elle a pourtant été abandonnée au niveau européen, non pas à l'initiative de la France, mais sous la pression de l'Allemagne, qui a su défendre son industrie automobile et ses emplois. Cette volte-face tardive révèle une profonde incohérence et une incapacité à anticiper les conséquences concrètes de décisions annoncées avec dogmatisme. Sur le terrain, les dégâts de cet atterroisement politique sont bien réels.

Dans le Nord, la direction de Sogefi a annoncé la fermeture de son usine de Douai, plongeant plus de 130 salariés dans l'inquiétude. Ce n'est pas un cas isolé, mais un symbole de plus du déclin industriel français, lequel est directement lié à des choix de transition mal préparés, mal accompagnés et déconnectés des réalités productives.

Comment le gouvernement peut-il encore prétendre piloter sérieusement la décarbonation des mobilités après s'être obstiné dans une trajectoire manifestement irréaliste pour finalement la renier au seul motif qu'elle ne correspondait plus aux intérêts industriels de nos partenaires allemands ? Quelles garanties concrètes pouvez-vous apporter aux salariés et aux industriels que la transition écologique ne se traduira plus par des fermetures d'usine, des pertes d'emplois et l'affaiblissement durable de notre souveraineté industrielle ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué.

M. Mathieu Lefèvre, ministre délégué. Je pensais que vous alliez vous réjouir de l'accord qui a été trouvé au niveau européen. Sous l'impulsion de notre pays qui appelait à tenir compte des réalités du marché automobile, cet accord préserve l'objectif de 2035 en prévoyant des facilités et des flexibilités compatibles avec l'évolution de ce marché. Ainsi les constructeurs devront-ils réduire de 90 % les émissions à l'échappement et les 10 % restants pourront-ils être compensés par l'usage d'acier bas-carbone, de biocarburants ou d'e-carburants produits dans l'Union. Vous devriez saluer cette victoire française au lieu de la déplorer.

Sur l'industrialisation, je ne comprends pas votre position. Dans notre pays, une usine sur trois qui ouvre est une usine verte. Le nombre d'emplois croît deux fois plus rapidement dans le secteur de la transition écologique industrielle que dans le reste des secteurs économiques. On peut penser que la transition écologique est une contrainte – c'est ce que laisse entendre votre propos –, mais on peut aussi y voir un formidable levier pour la croissance de demain. Prenons l'exemple du modèle chinois. Le pays s'est profondément décarboné depuis des années et développe aujourd'hui des technologies exemplaires. Les Chinois ont pleinement conscience qu'une grande partie de la croissance de demain dépend de la transition écologique.

Encore une fois, pardon d'être un peu politicien, mais vous évoquez la nécessaire réindustrialisation du pays – au passage, depuis 2017, nous avons ouvert plus d'usines que nous n'en avons fermé – alors que votre groupe parlementaire a voté une augmentation d'impôts de plus de 35 milliards d'euros. Comment voulez-vous réindustrialiser le pays si vous alourdissez massivement la fiscalité qui pèse sur les entrepreneurs de France et les entrepreneurs étrangers ?

M. le président. Le débat est clos.

3

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

M. le président. Prochaine séance, ce soir, à vingt et une heures trente :

Débat sur le thème: « Réforme de l'aide sociale à l'enfance ».

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-huit heures vingt-cinq.)

Le directeur des comptes rendus

Serge Ezdra