Juin 2025

Réponse à la Consultation IDAA

Créer des marchés pilotes bas-carbone : une voie pour répondre aux impératifs climatiques et de compétitivité industrielle

Introduction

Entre la lente agonie de son industrie ou la transition vers une industrie neutre en carbone et moins dépendante des énergies fossiles, L'Union européenne est à la croisée des chemins.

Pour s'engager vers cette seconde voie et concilier les impératifs climatiques et de compétitivité, elle doit tenir compte de : l'arsenalisation des politiques commerciales de la Chine ou des Etats-Unis ; nos dépendances aux ressources fossiles dans un contexte géopolitique incertain ; l'absence de compétitivité de la production de produits bas-carbone face à leurs contrefactuels carbonés. En parallèle de ce constat, il est crucial d'apprécier les enjeux de pouvoir d'achat des citoyens européens et l'incapacité des Etats à assumer seuls la charge financière de la transformation de notre système industriel et énergétique.

Grâce au Marché unique – deuxième plus grand marché de consommation au monde – l'Union européenne dispose toutefois de leviers considérables pour se repositionner sur le marché global. Parmi eux, des politiques doivent être mises en place pour : renforcer le cadre donné par le marché carbone européen (EU-Ets) et le Mécanisme d'ajustement carbone à la frontière (CBAM) pour éviter les fuites carbones et les stratégies de contournement[1] ; créer un cadre propice au développement des solutions qui contribuent à la réduction de nos dépendances fossiles.

Le développement d'une filière intégrée de l'hydrogène à l'échelle européenne est un des maillons clés de cette transformation. En effet, son utilisation est incontournable pour décarboner la production de carburants dans les raffineries ou d'ammoniac mais également pour la production d'acier via réduction directe du fer (DRI) ; la production de méthanol et de carburants de synthèse (i.e aérien ; maritime) composés de molécules d'hydrogène.

A ce jour, certains industriels sont prêts à payer un premium pour s'approvisionner en produits dérivés de l'hydrogène renouvelable et bas-carbone pour décarboner leur production : Mercedes-Benz avec l'aciériste vert Stegra ; Pepsico avec le producteur d'engrais Yara ; Heineken qui est l'un des investisseurs du projet de production d'engrais bas-carbone Fertig'hy (France). Ces secteurs qui ont la capacité d'absorber ce surcoût favoriseraient ainsi le passage à l'échelle de la filière et la diminution des coûts de production à moyen terme. Pourtant, ces cas représentent des volumes insuffisants pour que la plupart des projets pertinents sécurisent leurs débouchées et passent ainsi en décisions finales d'investissement (FID).

Ainsi, une politique transitoire visant à sécuriser la demande pour les producteurs d'hydrogène et de ses dérivés dans les industries de base, est nécessaire. L'UE l'a d'ores et déjà initiée via l'instauration d'un objectif de consommation d'hydrogène renouvelable dans l'industrie de 42% en 2030, ou de 77% d'hydrogène non-fossile, dans la directive sur les énergies renouvelables (RED3). Toutefois, les Etats membres industriels se montrent peu enclins à transposer de tels objectifs : sans nouvelle régulation économique contraignant des acteurs à absorber le premium lié à des produits industriels bas-carbone dérivés d'hydrogène, l'atteinte de ces cibles reposerait en effet intégralement sur le soutien financier de la puissance publique. Appliquer la contrainte au bon niveau des chaînes de valeurs sera nécessaire pour concrétiser ces cibles. La création de marchés pilotes bas-carbone est **indispensable pour décarboner et maintenir le socle industriel européen avec de l'hydrogène.**

[1] en particulier la pérennisation de la compensation des coûts indirects du carbone post-2030

Les marchés pilotes : une réponse stratégique à l'urgence industrielle et climatique

France Hydrogène salue la volonté de la Commission d'intégrer la création de marchés pilotes pour les produits bas-carbone comme vecteur d'accélération de la décarbonation industrielle dans *l'Industrial decarbonisation accelerator act* (IDAA).

Définition marché pilote

Un marché pilote vert s'entend comme un secteur manufacturier sur lequel des normes de décarbonation vont être mises en place – contraignantes ou incitatives -, conduisant les acteurs du secteur à s'approvisionner pour tout ou partie de leurs intrants en produits à faible contenu carbone. Ces normes sur un secteur aval viennent donner une profondeur de marché pour la fabrication bas-carbone des intrants concernés, et peuvent donc être cruciales pour structurer des filières bas-carbone à l'amont de la chaîne.

Ces politiques peuvent se traduire par l'application de quotas d'utilisation de certains intrants (e.g H2 décarboné) ou la réduction des émissions liées à la production du produit. Ces mesures doivent viser des marchés finaux *commercialisés* sur le Marché unique pour éviter les stratégies de contournement via l'importation de produits finis auxquels n'auraient pas été appliqués les contraintes européennes sur le verdissement des composants.

Sans avoir été explicitement nommé comme telles, des politiques de création de marchés pilotes sont déjà en application à l'échelle européenne. Avec les obligations d'utilisations d'énergies renouvelables dans les transports prévues par les versions successives de la directive sur les énergies renouvelables (et leur application sur des acteurs obligés avec des mécanismes extra-budgétaires), l'exemples les plus aboutis à ce stade sont RED3 transport et le règlement ReFuelEU Aviation :des quotas de distribution de SAF et d'e-SAF reposant sur les distributeurs de carburants conventionnels, et des montants de pénalités dissuasifs en cas de non-respect de ces obligations. Conséquemment à cette politique, c'est prioritairement autour de projets de production d'e-SAF que se structure la filière hydrogène en Europe et en-dehors de l'Union. S'ils sont mis en place, les marchés pilotes sur les engrais et l'acier bas-carbone devraient produire les mêmes effets d'entraînement sur les projets de production.

Cette approche sur la demande peut se résumer de la manière suivante : nous assumons que la décarbonation de certains secteurs représentera un surcoût à moyen terme, mais celui-ci est parfaitement acceptable sur un plan socio-économique s'il est ciblé et répercuté au bon niveau de la chaîne de valeur. D'autant que l'utilisation de vecteurs non fossiles présente d'autres gains majeurs sur la sécurité d'approvisionnement énergétique et les emplois en Europe.

Ainsi comment ces marchés pilotes pour les produits bas-carbone doivent-ils être ciblés ?

Cibler les marchés pilotes pertinents

Ces obligations doivent porter sur des marchés dits « finaux » afin qu'elles s'appliquent sur les produits mis sur le marché européen par l'ensemble des producteurs y compris ceux localisés hors UE. Cela permet également de ne pas faire porter le premium aux industries de base actuellement en difficulté.

Suivant ce préalable sur les marches finaux, trois critères doivent être observés pour aboutir au ciblage des marchés pertinents :

- **La capacité d'entraînement pour le passage à l'échelle de la filière :** le marché visé doit être calibré pour permettre de sécuriser des volumes suffisamment conséquents pour permettre le passage à l'échelle des solutions de décarbonation des intrants concernés, en amont.

- **<u>L'acceptabilité sociale :</u>** le surcoût induit par la décarbonation du marché visé ne doit pas être prohibitif pour le consommateur final à l'achat du produit. Les secteurs visés doivent être non essentiels ou à forte capacité d'absorption, là où l'impact du surcoût de la mesure demeure marginal. La soutenabilité sociale de ces marchés pilotes peut être justifiée également par la maîtrise à plus long terme des effets économiques de la transition sur l'ensemble des marchés concernés ainsi que par les retombées socio-économiques induites par la structuration des filières (i.e emplois ; forte valeur ajoutée ; réduction du déficit de la balance commerciale…).

- **<u>Le traitement administratif :</u>** l'application des obligations ne doit pas conduire à l'augmentation de la charge administrative pour des acteurs déjà fragilisés par celle-ci. Il s'agira donc généralement de viser uniquement les acteurs industriels d'une certaine taille, facilitant par là-même l'acceptabilité sociale de ces mesures.

Pour respecter nos objectifs climatiques, réussir le passage à échelle de la filière hydrogène européenne, et maintenir un socle d'industries de base en Europe, **il est aujourd'hui indispensable de créer des marchés pilotes pour l'acier et les engrais bas-carbone.**

Recommandations de France Hydrogène

Créer des marchés pilotes pour les engrais bas-carbone

La reconquête de la souveraineté européenne en matière d'approvisionnement en engrais azotés constitue un enjeu stratégique et de premier plan pour l'Union européenne. En effet, l'UE est aujourd'hui dépendante à l'import d'un volume de 3,5Mt d'ammoniac et de 10Mt d'engrais azotés.

Une part non négligeable de ces importations provient de pays tiers exposés à des risques géopolitiques élevés, notamment la Russie. En outre, l'ammoniac produit sur le sol européen repose encore majoritairement sur l'utilisation de gaz naturel, lui-même en grande partie importé. Cette dépendance expose l'agriculture européenne à des vulnérabilités structurelles, mises en lumière de façon aiguë à la suite de l'invasion de l'Ukraine en février 2022.

La mise en place d'un cadre stratégique européen pour la sécurisation et la décarbonation de la filière engrais apparaît ainsi indispensable pour renforcer la résilience agricole de l'UE et atteindre ses objectifs en matière de transition écologique et de sécurité alimentaire. Si le soutien direct aux sites de production européens peut être un levier, le surcoût à l'achat d'ammoniac bas-carbone qui est en moyenne 2 à 3 fois plus élevé que son contrefactuel fossile produit ou importé nécessite de le compléter par une politique de la demande. En répartissant ce surcoût sur certains segments de grande consommation de la chaîne de valeur, il peut être inférieur à 0,5% à l'achat des produits.

La création de marchés pilotes « finaux » en aval de la production d'engrais est donc très stratégique en ce qu'elle assure le maintien de sites industriels qui doivent opérer des investissements massifs de décarbonation pour se positionner sur ce segment et stimulerait la mise en service de nouvelles installations (e.g Fertig'hy en France).

Quels marchés finaux cibler ?

Trois marchés finaux remplissent les critères précédemment listés :

- **Les biocarburants 1re génération (1G) :** avec environ 500kt d'ammoniac consommé en moyenne par année ce marché représente 2,1% de la consommation annuelle d'ammoniac au niveau européen. Questionné pour sa consommation problématique de biomasse, l'acceptabilité sociale du ciblage de ce marché serait justifiée par son verdissement ainsi que par le cadre régulatoire incitatif dont ils bénéficient. NB :

- **Les brasseries industrielles :** avec un peu moins de 400kt d'ammoniac consommé en moyenne par année ce marché représente 1,6% de la consommation annuelle d'ammoniac au niveau européen. Acheter une bière coûterait en moyenne 0,38 % de plus, un écart facilement supportable pour le consommateur. Enfin, des producteurs industriels tels que Heineken se positionnent déjà en tant qu'investisseur pour approvisionner en engrais bas-carbone les cultures. Cibler ce marché viendrait

donc à renforcer cette tendance et à favoriser les producteurs qui ont été les premiers à se positionner sur une stratégie de décarbonation.

- **La viande industrielle :** Le marché de la viande constitue l'un des principaux postes de consommation d'engrais en Europe. Les protéines animales produites sur le continent mobilisent environ 72 Mt de matières premières végétales, réparties entre fourrages (41 %), tourteaux d'oléagineux – dont une part importante de soja (27 %) et céréales (21 %). À elles seules, ces cultures représentent environ 57 % de la consommation totale d'engrais minéraux, un chiffre auquel il faut ajouter les apports destinés aux prairies et pâturages (environ 16 % supplémentaires). Dans ce contexte, il apparaît cohérent de considérer la production de viande industrielle comme l'un des principaux foyers de consommation d'engrais en Europe. D'un point de vue économique, les premières estimations indiquent que le surcoût lié à l'utilisation maximum d'engrais bas-carbone dans ce segment serait relativement limité pour le consommateur final. Sur le plan social et industriel, cet effort est d'autant plus pertinent que les volumes nécessaires à la décarbonation du secteur de la viande ne pourraient pas être intégralement couverts par les projets de production d'engrais bas-carbone actuellement en développement. Il serait donc possible d'adopter une trajectoire de réduction des émissions progressive, qui suffirait à sécuriser une demande critique pour enclencher les effets d'échelle industriels, et qui entraînerait une hausse très marginale des prix à la consommation.

Nota : les volumes mentionnés ici correspondent aux engrais utilisés en Europe. Mais les volumes induits d'une obligation sur ces marchés sont plus élevés, puisqu'il faut tenir compte des imports de produits finis ou intermédiaires. L'Europe importe des biocarburants 1G, de la viande, et de l'alimentation animale pour des élevages localisés en Europe. Une étude d'impact approfondie sur les volumes induits en engrais bas-carbone, sera nécessaire.

Afin d'éviter le risque d'actifs échoués (i.e site de production d'engrais bas-carbone), le dimensionnement de ces marchés devra également s'ancrer dans une perspective à plus long terme et tenir compte des différents scénarios de réduction de l'usage des engrais à horizon 2050. Alors que la stratégie « *de la ferme à la fourchette* » de la Commission européenne prévoit une diminution de 20% à horizon 2030[2], les scénarios anticipent une baisse d'engrais azotés par habitant comprise entre 68 et 91% d'ici 2050 (e.g ADEME, Transitions 2050)[3]. Les marchés pilotes sur les engrais bas-carbone doivent donc catalyser les investissements dans des usines (nouvelles et/ou décarbonation de sites existants), mais sans induire des capacités de production bas-carbone supérieures aux besoins identifiés à 2040-2050.

La mise en perspective de la taille des marchés concernés doit impérativement s'apprécier à l'aune de l'objectif européen de réduction de 90 % des émissions nettes de gaz à effet de serre d'ici 2040. À titre d'exemple, les seuls marchés pilotes actuellement ciblés — les biocarburants de première génération et les brasseries industrielles — ne représentent que 3,7 % des émissions, et pourraient être décarbonés à hauteur de 90 % d'ici 2035. Si une telle initiative, aux impacts socio-économiques limités, suscite déjà une forte opposition, que pourra-t-on attendre lorsqu'il s'agira d'aborder les 86,3 % restants ? Le succès de la transition dépendra de la capacité collective à assumer, dès aujourd'hui, les premières étapes de cette transformation industrielle structurelle.

Fixer une trajectoire de réduction des émissions de GES

France Hydrogène propose d'imposer un contenu carbone maximal sur les engrais azotés utilisés dans des cultures pour biocarburants de première génération, bières industrielles et viandes industrielles. Cette norme serait uniquement appliquée à des industriels de taille importante, qui ont la capacité de la gérer administrativement (voir partie suivante).

Cette exigence s'appuierait sur une base de référence actuelle de 4,5 tCO_2/tonne d'azote, correspondant à la médiane des émissions associées à la production d'ammonitrates et de solutions azotées. Un objectif de

[2] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=celex:52020DC0381
[3] https://www.ademe.fr/les-futurs-en-transition/

réduction croissant dans le temps serait ensuite appliqué pour faire baisser progressivement l'empreinte carbone des intrants.

Toutefois, les premiers projets industriels de production d'engrais azotés bas-carbone n'entreront en service qu'à horizon 2028–2029. Instaurer une obligation dès 2026 serait prématuré et contre-productif : en l'absence d'une offre suffisante, cela reviendrait à bloquer la mise en marché des produits finaux (biocarburants 1G) ou à la surinflater par acquittement des pénalités (brasseries) sans bénéfice climatique.

France Hydrogène recommande donc de fixer le début effectif de cette obligation à 2029 pour les biocarburants 1G et les bières industrielles, date à laquelle l'offre industrielle bas-carbone commencera à se structurer. Cette échéance permettrait non seulement d'accompagner l'émergence de ces filières, mais aussi de provoquer un signal fort et nécessaire de débouché, catalyseur pour l'investissement dans de nouveaux sites de production à faibles émissions.

Pour les bières industrielles et les biocarburants de première génération, cette trajectoire devrait aboutir à -90% (0,45tCO2/t N) en 2035. Ce qui impliquerait une décroissance annuelle de 9% du plafond de GES des engrais utilisés, à partir de 2026.

Année	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
% de réduction GES par rapport à la baseline	-36%	-45%	-54%	-63%	-72%	-81%	-90%
Contenu carbone maximal (en tCO2 / t N)	2,88	2,48	2,07	1,67	1,26	0,86	0,45

Trajectoire de réduction de CO2 pour les biocarburants 1re génération et les bières industrielles

Pour les viandes industrielles, l'obligation pourrait commencer à s'appliquer plus tard (que 2029), et suivre une trajectoire d'incorporation plus douce, afin de tenir compte des capacités industrielles (production d'engrais bas-carbone) à répondre à la demande induite et d'assurer une répercussion minimale sur le prix final pour les consommateurs (<1%). Les bons niveaux d'obligations sur ce secteur pourront être proposés avec une meilleure compréhension des volumes induits.

Mettre en place un système d'échange de certificats au bon niveau

La mise en œuvre pratique de l'obligation pour le secteur des engrais doit respecter un impératif : ne pas faire porter la charge administrative au niveau des agriculteurs et de distributeurs locaux (i.e micro-brasseries ; bouchers).

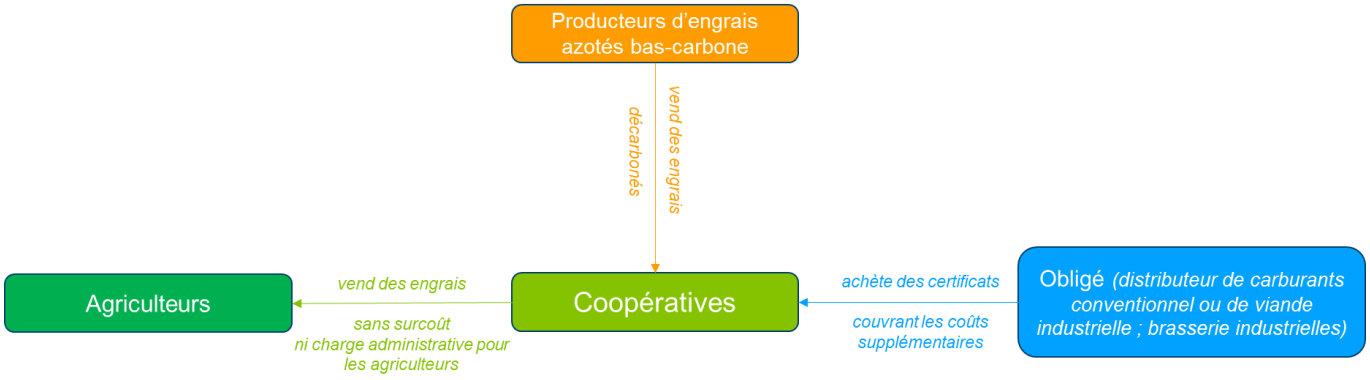
Partant de cet impératif, l'enjeu de cette méthodologie ne sera pas d'assurer que les engrais azotés bas-carbone soient distribués physiquement dans les cultures destinées aux marchés ciblés mais de passer le surcoût à l'utilisation de ces engrais sur les filières concernées via un système de certificats.

Le principe de ce système de certificats repose directement sur certains acteurs capables d'endosser la charge administrative – brasseries industrielles ; coopératives agricoles ; distributeurs de viandes industrielle– qui achèteront les certificats :

1. La coopérative achète des volumes d'engrais azotés présentant un contenu carbone inférieur à la *Baseline* (4,5t CO2 / t N) susmentionnée. Cela permet de générer des certificats sur les émissions évitées[4].

2. La coopérative revend ces engrais à des agriculteurs, en mélange avec des engrais produits de manière conventionnelle / carbonée, peu importe leur type de culture. Au même prix que les engrais conventionnels, carbonés.

3. La coopérative vend ses certificats à un obligé, qui en a besoin d'une certaine quantité (correspondant à un volume de GES évitées) pour que sa production soit en phase avec l'obligation → *le surcoût est donc bien transféré par exemple sur les biocarburants 1G, et n'impacte pas les agriculteurs (tant au niveau économique que sur le plan de la gestion administrative).*



Créer un marché pilote pour l'acier contenu dans les voitures

Menacés par les coûts importants de l'énergie, les surcapacités indiennes et chinoises combinées à une importation à bas coût d'acier et un manque de demande intérieure, la sidérurgie européenne fait face à une crise inédite. En effet, la plupart des analyses convergent pour acter que la compétitivité des européens est largement insuffisante.

Pourtant le maintien de sites de production d'acier sur le sol européen est un impératif quasi sécuritaire à l'heure où les menaces de conflits se multiplient. De plus, avec près de 3 milliards de tonnes de CO_2 émises chaque année dans le monde, soit près de 8 % des émissions globales, la sidérurgie est le secteur industriel le plus émetteur hors énergie. En Europe, elle représente environ 150 $MtCO_2$ par an, soit plus de 20 % des émissions industrielles et environ 6 % des émissions totales.

Mais la filière sidérurgique européenne dispose d'une avance sur le segment de l'acier « vert » (produit via DRI à partir de gaz naturel et/ou d'hydrogène ; de ferrailles ; ou d'intrants décarbonés pertinents). **Si le cadre régulatoire ouvre des marchés réservés pour l'acier bas-carbone, la filière sidérurgique européenne disposera d'un levier majeur de différenciation vis-à-vis du reste du monde, lui permettant de se prémunir de son déficit de compétitivité prix, et d'engager des investissements assurant sur le long terme la conservation d'un socle sidérurgique en Europe.**

Pour France Hydrogène, l'architecture d'un clean lead market relatif à l'acier contenu dans les voitures doit assurer un triple objectif : offrir des débouchés suffisants à la production d'acier via H2-DRI ; sécuriser les investissements de transition des sites européens historiques (i.e passage de hauts-fourneaux vers le DRI-EAF, avec un DRI fonctionnant dans un premier temps au gaz naturel, et utilisant progressivement de l'hydrogène) ; maximiser la part de ferrailles.

Par ailleurs, l'automobile coche l'ensemble des cases des marchés pilotes prioritaires :

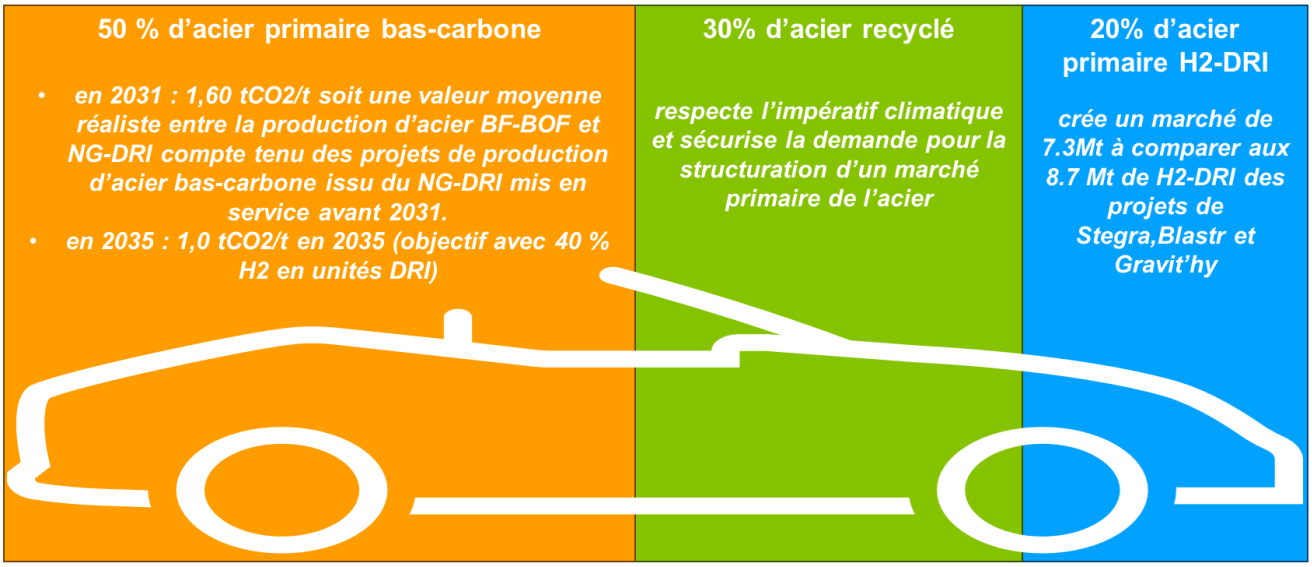
[4] Méthodologie explicitée dans la note dédiée aux biocarburants de France Hydrogène

- **Volume :** il représentait près de 20% des débouchés de la sidérurgie européenne en 2023[5], soit des volumes suffisants pour couvrir la majorité de la production d'acier vert européen visée à 2030-2035 ;

- **Impact prix final :** le surcoût lié à l'utilisation de l'acier vert sur la production d'une voiture serait inférieur à 1% selon T&E[6] ;

- **Capacité de traitement administratif** : en tant que marché très réglementé et concentré, le secteur automobile offre des conditions optimales en termes de traitement administratif.

Ainsi, France Hydrogène propose dans une note détaillée[7] l'instauration de critères qui s'appliqueraient aux constructeurs automobiles sur l'acier contenu dans les voitures mises sur le marché européen.



Protéger les marchés pilotes bas-carbone de la concurrence internationale déloyale

Du fait de la mise en place de telles obligations et donc de la capacité du marché européen à absorber le *green premium*, des projets industriels situés hors UE se tournent vers le continent pour vendre leur production bas-carbone. **Avec un risque schématique : que les consommateurs européens soient les seuls à assumer le surcoût de la décarbonation par des systèmes d'obligations sectorielles, mais que la valeur socio-économique de ces productions bas-carbone soit réalisée en-dehors du continent.**

Il ne s'agit pas ici de s'opposer aux futurs imports de molécules ou produits industriels bas-carbone, mais **d'établir des conditions pour que cela se fasse dans un cadre équitable sur le plan industriel, et bénéfique pour le climat, en entraînant des partenaires commerciaux dans le sillage de nos régulations sectorielles**.

Ce principe devra être décliné de manière différente dans la régulation selon le marché / type de bien concerné.

[5] https://www.transportenvironment.org/uploads/files/2025_04_Report_Recycled_steel_EU_automotive_industry_final.pdf
[6] https://www.transportenvironment.org/articles/green-steel-can-cut-climate-impact-of-car-production-for-just-eur57-a-vehicle
[7] France Hydrogène, Note sur l'acier contenu dans les voitures

Pour les e-SAF via le marché pilote instauré par Refuel EU Aviation

Les carburants de synthèse – voire les autres carburants durables – sont des biens nouveaux quasi-inexistants dont la production doit aller croissante et dont le commerce va naitre du fait même du marché régulé. En ce sens, **il nous semble essentiel de conditionner l'accès au marché européen d'une production d'eSAF issue d'un pays tiers A par le fait que ce pays A applique les mêmes quotas d'eSAF sur son marché intérieur**.

C'est un outil de régulation légitime, qui ne s'oppose pas aux principes de libre-concurrence et de commerce. Des pays se positionnant sur la production d'e-SAF comme le Maroc devraient rester engagés, et appliquer le sous-quota sur leur marché : les volumes d'e-SAF concernés par ce marché intérieur seraient faibles relativement au dimensionnement des projets, dont la production resterait ainsi majoritairement destinée à l'export vers le marché européen. A l'inverse, cela bloquera la possibilité d'export vers l'UE de projets de production d'eSAF localisés aux Etats-Unis : d'abord parce qu'il y a peu de chances que les USA déploient un jumeau de ReFuelEU sur leur espace ; ensuite parce que, dans le cas où ils le feraient, les besoins intérieurs seraient tellement importants que les projets de production localisés aux USA se focaliseraient sur le marché états-unien.

Pour l'acier contenu dans le secteur automobile

L'acier en provenance d'Etats tiers à l'Union et utilisé dans l'industrie automobile européenne, se verrait attribuer un contenu carbone moyen pays, par défaut. De même pour les voitures en provenance d'Etats tiers : il devra être considéré par défaut qu'elles utilisent un acier présentant le contenu carbone moyen pays défini.

Chaque Etat tiers doit disposer d'une option pour ne pas se voir appliquer la valeur pays par défaut sur le contenu carbone de son acier : appliquer les mêmes quotas d'acier bas-carbone que l'UE pour les véhicules commercialisés sur son marché intérieur.

On protège ainsi structurellement le marché européen, car les Etats surcapacitaires (Inde, Chine) prendront à minima 15 ans avant de rivaliser avec l'UE sur le contenu carbone moyen de leur acier. **Mais cette protection est réalisée sur des bases légitimes, constructives, qui doivent devenir un pont dans la diplomatie écologique européenne : jeter les bases pour une discussion climatique renouvelée avec ces puissances, sur des enjeux sectoriels mais aux impacts massifs** *(l'Inde et la Chine pèsent environ 60% de la production sidérurgique mondiale, elle-même responsable d'environ 8% des émissions de gaz à effet de serre).*

Sur l'ensemble de ces marchés à réguler pour permettre leur décarbonation, le principe cardinal doit être de conditionner l'accès au marché européen – qui accepte d'absorber certains surcoûts sectoriels induits par la décarbonation – à l'application d'un même niveau d'ambition climatique dans le pays exportateur.

***L'Industrial Decarbonisation Accelerator Act* doit mettre en œuvre concrètement ce principe.**