

Les émissions importées : le chaînon manquant des politiques climatiques

Mathilde Dupré et Stéphanie Kpenou

Institut Veblen, septembre 2026



Résumé

Plus de 20 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) sont actuellement liées au commerce international. Depuis 1995, la croissance de ces émissions progresse plus rapidement que celle des émissions mondiales elles-mêmes.

Dans le cadre de l'accord de Paris, les engagements climatiques se concentrent exclusivement sur les émissions générées par chaque État à l'intérieur de ses frontières. À date, la somme des engagements actuels n'est pas à la hauteur du défi. La trajectoire de réchauffement qui résulterait du respect des engagements climatiques actuels des États est estimée entre 2,3°C à 2,5°C d'ici 2100 selon le Programme des Nations unies pour l'environnement (PNUE)¹. Pour compléter ces efforts, la prise en compte des émissions importées s'impose afin de mieux mesurer la réalité ou non du découplage entre le PIB et les émissions de GES et refléter l'interdépendance climatique entre les États. Le suivi de cet indicateur doit permettre d'éviter les « fuites de carbone » (ou délocalisation des émissions), qui consistent pour un pays à réduire ses émissions territoriales en augmentant ses émissions importées, transférant ainsi le poids des efforts d'atténuation sur ses partenaires commerciaux. Cette prise en compte pourrait s'avérer précieuse pour activer de nouveaux leviers d'action et susciter des activités de coopération entre les pays exportateurs et les importateurs nets de GES.

NOUVEAUX
ABONNÉS

1 PNUE, Emissions Gap Report 2025: Off Target. Continued collective inaction puts global temperature goal at risk, novembre 2025.
Quant aux seules politiques actuellement en vigueur conduiraient quant à elles le réchauffement à 2,8 °C

Table des matières

Introduction	04
1. Les émissions importées : angle mort de la gouvernance climatique mondiale	07
2. La France pionnière.....	09
2.1 Suivi de l’empreinte carbone depuis la loi nouveaux indicateurs de richesse (2015)	09
2.2 Définition d’un objectif de réduction de l’empreinte carbone à travers la SNBC 3	10
3. Initiatives dans les autres États membres.....	14
3.1 Suède.....	14
3.2 Danemark	14
3.3 Pays Bas	15
4. Transposer cette approche à l’échelle européenne	15
Étude de cas : évolution des émissions importées dans l’UE depuis les pays partenaires liés par des accords de libre-échange en vigueur	
Conclusion	18
Recommandations	18
Définitions	19

- Mathilde Dupré, Codirectrice, Institut Veblen — dupre@veblen-institute.org
- Stéphanie Kpenou, chargée de plaidoyer, Institut Veblen - kpenou@veblen-institute.org

Introduction

Les **émissions importées** englobent toutes les émissions de GES que la consommation finale d'un pays induit dans des pays tiers. Dans un contexte de mondialisation des échanges, une part importante des biens consommés dans un pays est produite à l'étranger. Cette production génère des émissions de GES dans les pays producteurs qui ne sont pas prises en compte dans l'inventaire national des émissions territoriales du pays consommateur.

Les émissions importées sont à distinguer de l'**empreinte carbone**² d'un pays, indicateur plus large qui englobe l'ensemble des émissions associées à la consommation d'un pays, quel que soit le lieu où elles ont été émises (territoire national et pays tiers). L'indicateur de l'empreinte carbone prend en compte la demande finale intérieure d'un pays, en comptabilisant les biens et services produits sur le territoire national ainsi que les importations.

S'il est naturel d'avoir choisi un indicateur principal (celui des émissions territoriales) à des fins de cohérence des objectifs nationaux (pour éviter le double comptage) et de comparaison internationale, **l'ajout d'indicateurs complémentaires, tels que celui des émissions importées, permettrait d'apporter un éclairage utile pour accélérer l'action climatique. Cela permettrait notamment de souligner les interdépendances entre les pays et la nécessité de coordonner les actions à mener pour décarboner les chaînes de valeur internationales.** La prise en compte des émissions importées et leur réduction constitue par ailleurs un enjeu de justice pour les pays producteurs qui subissent directement les conséquences de la consommation d'autres pays.

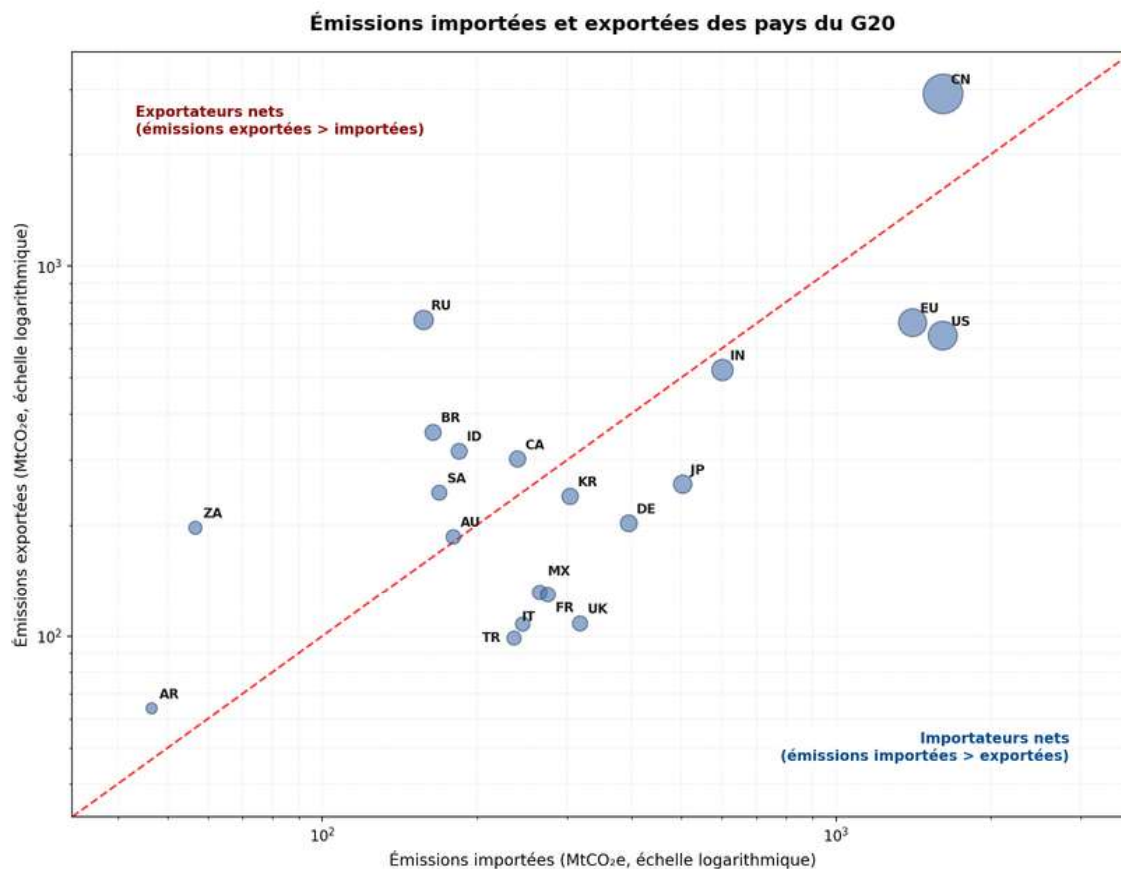
Balance commerciale (en émissions de GES)

Si tous les pays exportent et importent des GES, certains sont des importateurs nets et d'autres des exportateurs nets. Les États-Unis, l'UE, le Japon, le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne, l'Italie, la Turquie, la Corée du Sud et le Mexique importent plus d'émissions de GES qu'ils n'en exportent. À contrario, la Chine, le Brésil, la Russie, l'Indonésie, l'Afrique du Sud, l'Arabie saoudite, le Canada ou l'Argentine exportent plus d'émissions qu'elles n'en importent.

2 L'empreinte carbone est un sous-ensemble de l'**empreinte écologique ou environnementale**, un indicateur proposé en 1992 par Mathis Wackernagel et William Rees à l'université de Colombie-Britannique pour évaluer la pression humaine sur les écosystèmes. Le mot « empreinte » est utilisé pour désigner la pression exercée par une activité sur l'environnement. L'empreinte écologique ou empreinte environnementale mesure les surfaces de terres et d'eau nécessaires pour produire les ressources qu'un individu, une population ou une activité consomme et pour absorber les déchets générés. Dans sa version carbone, cet indicateur se concentre sur un seul axe — les émissions de gaz à effet de serre — mais avec l'ambition de saisir l'intégralité de la chaîne de valeur (de l'extraction jusqu'à la consommation en aval).

Il existe aussi en Europe des travaux sur l'**empreinte consommation**, un indicateur agrégé fondé sur l'analyse du cycle de vie (ACV), qui mesure l'ensemble des impacts environnementaux générés par la consommation de biens et services d'un citoyen européen moyen (alimentation, mobilité, logement, biens d'équipement, électroménager), quel que soit le lieu où ces impacts se produisent. Cette empreinte consommation couvre 16 impacts environnementaux (climat, écotoxicité, usage des sols et de l'eau, etc.), calculables à différentes échelles (UE, État membre, secteur, citoyen), et peut être synthétisée en un score unique pondéré pour en faciliter la communication. Voir par exemple: Sanye-Mengual, E. and Sala, S. (2023). Consumption footprint and domestic footprint: Assessing the environmental impacts of EU consumption. EUR 31305 EN, JRC Science for Policy Report, European Commission Joint Research Centre, Ispra.

<https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/handle/JRC128571> et la plateforme de la Commission européenne sur l'empreinte consommation https://knowledge4policy.ec.europa.eu/visualisation/consumption-footprint-platform_en



Les pays sont représentés sur une échelle logarithmique. Tous les points situés au-dessus de la ligne pointillée rouge sont des pays exportateurs nets d'émissions, tandis que tous ceux situés en dessous sont des importateurs nets. La taille de chaque point correspond au volume des émissions échangées en 2023.

Source : Institut Veblen, Traded Emissions tracker

Pour encourager la prise en compte des impacts climatiques dans les pays tiers dans l'élaboration des politiques publiques nationales et internationales, la Fondation européenne pour le climat a créé un nouvel outil : le traqueur des émissions échangées³. Cet outil donne accès à des données sur les émissions échangées entre 2010 et 2023. Ces informations sont détaillées par pays pour 45 économies, représentant environ trois quarts des émissions mondiales, et couvrent 64 secteurs d'activité regroupés en 7 grandes catégories. Les données sont principalement issues de la base de données FIGARO d'Eurostat. Ces données incluent les émissions de gaz à effet de serre à l'exception de celles liées à l'utilisation des terres, au changement d'affectation des terres et à la foresterie (UTCATF).

Données clés 2023

- Émissions mondiales de GES : 51 831,53 MtCO₂e :
- Émissions échangées : 11 249,25 MtCO₂e (soit 21,7% des émissions mondiales)

Plus d'un cinquième des émissions mondiales sont ainsi générées par des pays pour la consommation finale d'autres pays

- Principaux importateurs : Chine (15%); États-Unis (15%); UE (13%); Inde (6%); Autres (51%)
- Principaux exportateurs : Chine (27%); Russie (7%); UE (6%), États-Unis (6%); Autres (54%)

Union Européenne

- émissions territoriales : 3 341,56 MtCO₂e (4ème rang)
- émissions importées : 1 410,15 MtCO₂e (3ème rang) (soit 42% des émissions territoriales UE)
- Empreinte carbone : 4048,01 (4ème rang) (21% de plus que les émissions territoriales UE)

France

- **émissions territoriales** : 408,23 MtCO₂e (17eme rang)
- **émissions importées** : 275.02 MtCO₂e (8eme rang) (soit 67,36% des émissions territoriales)
- **Empreinte carbone** : 553,70 MtCO₂e (16eme rang) (35% de plus que les émissions territoriales)

	UE	France
Principaux secteurs de dépendance aux émissions importées	1. Production d'énergie (377,93 Mt CO₂) 2. Mines et combustibles fossiles (344,8 Mt CO₂) 3. Agriculture et élevage (139,19 Mt CO₂)	1. Production d'énergie (63,25 Mt CO₂) 2. Mines et combustibles fossiles (53,39 Mt CO₂) 3. Agriculture et élevage (33,08 Mt CO₂)
Principaux exportateurs d'émissions	1. Chine (370,08 Mt CO₂) 2. USA (95,26 Mt CO₂) 3. Russie (88 Mt CO₂)	1. Chine (48,2 Mt CO₂) 2. Allemagne (15,13 Mt CO₂) 3. États-Unis (14.99 Mt CO₂)

Évolution depuis l'Accord de Paris

Entre 2015 et 2023, les émissions territoriales de l'UE ont baissé de 2,32 % par an, alors que les émissions importées ont continué à augmenter de 1,41 % par an sur la même période.

Les émissions territoriales françaises ont diminué de 2,25 % par an, alors que les émissions importées n'ont diminué que de 0,42 % par an — soit un rythme plus de 5 fois plus lent.

Cette note propose un état des lieux des émissions importées — leur définition, leur poids croissant dans le bilan climatique mondial, les initiatives pionnières de la France et d'autres États membres, et l'impact des accords commerciaux européens — avant de formuler des recommandations pour intégrer cet indicateur aux objectifs climatiques européens.

1. Les émissions importées : angle mort de la gouvernance climatique mondiale

Le cadre international actuel consacre la primauté du commerce international sur les ambitions climatiques.

Lors de la COP21, l'Union européenne, par exemple, avait explicitement interdit à ses négociateurs de prendre un quelconque engagement susceptible d'impacter négativement le commerce international⁴. Ce verrouillage est par ailleurs inscrit dans les textes, l'article 3.5 de la CCNUCC disposant expressément que *« les mesures prises pour lutter contre le changement climatique, y compris les mesures unilatérales, ne doivent pas constituer un moyen de discrimination arbitraire ou injustifiable ni une restriction déguisée au commerce international »*

Le système de comptabilisation des émissions de GES de la CCNUCC et de l'Accord de Paris repose ainsi sur les émissions liées à la production nationale plutôt que sur celles associées à la consommation. Ce choix politique engendre plusieurs limites majeures :

- Les Contributions Déterminées au Niveau National (CDN, ou Nationally Determined Contributions - NDCs) imposent aux États de réduire uniquement la pollution générée sur leur propre sol.
- Il n'existe aucun mécanisme pour suivre l'évolution des émissions importées, qui ne sont pas comptabilisées dans les contributions nationales des pays importateurs au titre de l'Accord de Paris.
- Les émissions liées au transport international⁵ sont tout simplement exclues de l'Accord de Paris, qui laisse aux organisations internationales compétentes le soin de régir ces sujets. Or, les engagements actuels au sein de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI)⁶ et de l'Organisation maritime Internationale (OMI)⁷ ne correspondent pas à des trajectoires de baisse effective des émissions compatibles avec les objectifs de l'accord de Paris.

Cette approche territoriale introduit des biais évidents dans les politiques climatiques. Dans une perspective mondiale, les émissions importées d'un pays sont certes comptabilisées comme des émissions territoriales d'un autre pays, sauf dans le cas des transports internationaux. Mais c'est oublier que les politiques climatiques sont définies et menées principalement par des États, et qu'elles dépendent de l'état de l'opinion publique dans chaque pays : la comptabilité des émissions importées est nécessaire pour rendre visible le rôle de la consommation globale et responsabiliser les États. Sans quoi, les États continueront de viser le respect de leurs objectifs territoriaux au détriment d'une réduction réelle de leur empreinte carbone et donc de leurs émissions importées. **La prise en compte des émissions liées à la consommation s'impose pour atténuer cet angle mort et refléter la réalité de l'impact climatique global d'un pays et de sa population.**

C'est pourquoi les émissions importées doivent être mieux mesurées et progressivement intégrées aux objectifs climatiques. Il s'agit non pas de remplacer mais de compléter les objectifs territoriaux par des objectifs fondés sur la consommation et d'en assurer un réel double suivi.

4 Mathilde Dupré, « Commerce ou climat : la Commission européenne a fait son choix », Alternatives Économiques, 10/12/2015

5 Les émissions liées au transport international sont intégrées dans le traqueur des émissions échangées. Eurostat les inclut et les attribue au pays de la compagnie maritime ou aérienne qui exploite le navire ou l'aéronef (indépendamment du pavillon ou du lieu d'achat du carburant).

6 Corsia (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation), a été adopté par l'Assemblée de l'OACI en octobre 2016 (39^e session de l'Assemblée), avec une mise en œuvre progressive. Ce dispositif reste un mécanisme de compensation plutôt que de réduction physique des émissions du secteur. En 2025, la 42^e Assemblée de l'OACI a explicitement découragé la création de dispositifs concurrents, réaffirmant que CORSIA doit rester « la seule mesure de marché mondiale » pour l'aviation internationale (ce qui vise implicitement des initiatives régionales comme une plus grande intégration des vols internationaux vers et depuis l'UE dans le Système d'Echange de Quotas d'Emissions).

7 Le Net-Zero Framework, approuvé en avril 2025 comme nouvel amendement à l'Annexe VI révisée de MARPOL repose sur deux mécanismes combinés (à savoir une norme mondiale de carburant imposant une réduction progressive de l'intensité carbone des combustibles marins et un mécanisme mondial de tarification des émissions de GES). Son adoption formelle devait être finalisée lors d'une session extraordinaire comité de la protection du milieu marin en octobre 2025 — mais celle-ci a été ajournée, faute de consensus, et reportée à octobre 2026.

Le préalable à toute avancée en ce domaine est de mesurer ces émissions importées en améliorant la prise en compte des émissions liées à l'utilisation des terres, au changement d'affectation des terres et à la foresterie (UTCATF), ainsi que celles liées au numérique et aux centres de données.

Empreinte carbone vs. Émissions importées

L'empreinte carbone globale est utile, mais elle peut masquer la dynamique propre des importations. Un objectif d'empreinte carbone ne permet pas toujours d'identifier :

- si la baisse résulte d'une diminution des émissions territoriales ;
- si les émissions importées diminuent réellement ;
- si les gains territoriaux sont annulés par un accroissement des émissions à l'étranger.

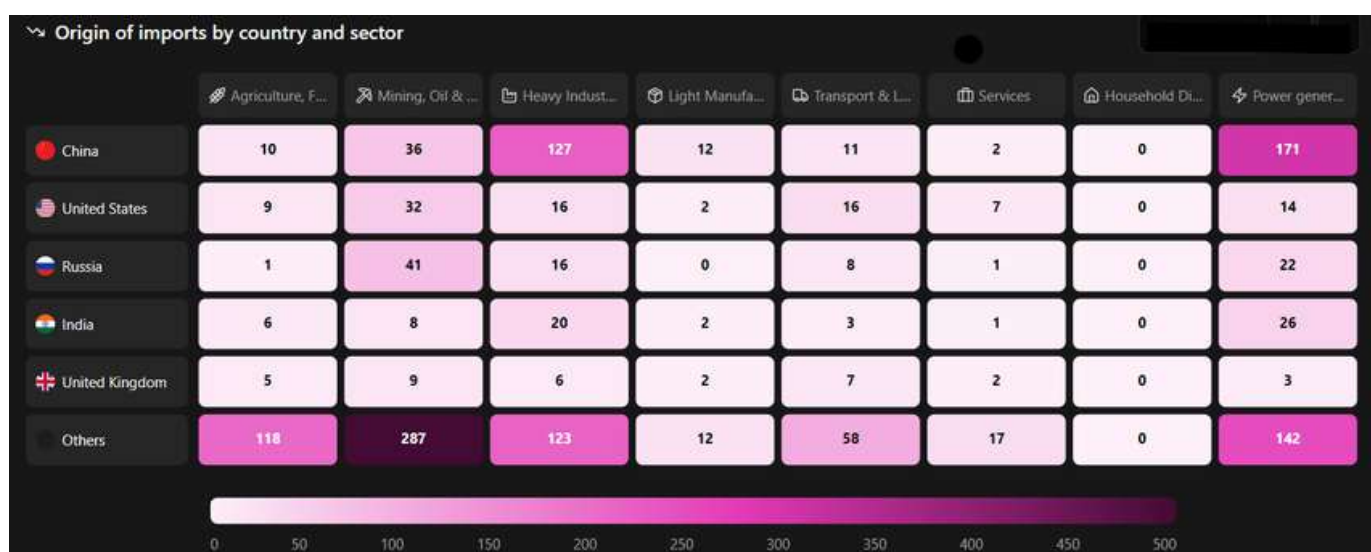
Le cas de la France apparaît assez emblématique à cet égard. Selon l'INSEE, "entre 1990 et 2024, l'empreinte carbone de la France s'est réduite de 20 %. Les émissions intérieures ont diminué de 34 %, tandis que les émissions associées aux importations se sont accrues de 2 %". Cet écart illustre le fait que la France a délocalisé une partie de son empreinte carbone à l'étranger (via les importations), plutôt que de la réduire réellement à l'échelle de sa consommation.

Une prise en compte des émissions importées peut conduire à de nouvelles politiques de coopération entre les pays producteurs et consommateurs et de décarbonation des chaînes de valeur.

La mesure et le suivi de cet indicateur peut permettre :

- l'identification des principaux pays d'origine, des secteurs émetteurs et des acteurs économiques impliqués (entreprises multinationales et chaînes de valeurs)
- un dialogue et des coopérations entre les pays producteurs et consommateurs.
- la mise en place de nouvelles exigences climatiques pour les acteurs économiques tout au long des chaînes d'approvisionnement (scope 3), et
- le développement de politiques industrielles et commerciales cohérentes avec les objectifs climatiques.

Origine des émissions importées de l'Union européenne par pays et par secteur (2023)



Source : Traded emissions tracker

Au niveau international, les pays du G20 sont, sans surprise, responsables de 81% des émissions importées. Si le contexte apparaît peu propice à des efforts multilatéraux dans ce domaine, une alliance entre la Chine et l'Union européenne - qui représentent ensemble 31% des émissions importées - pourrait déjà insuffler un mouvement massif.

2. La France pionnière

2.1 Suivi de l'empreinte carbone depuis la loi nouveaux indicateurs de richesse (2015)

La France avait adopté dès 2015 une loi visant à la prise en compte des nouveaux indicateurs de richesse dans la définition des politiques publiques⁸. Cette loi (dite loi Sas, du nom de la députée l'ayant portée) prévoyait la remise annuelle par le Gouvernement au Parlement d'un rapport présentant l'évolution de nouveaux indicateurs de richesse, tels que des indicateurs d'inégalités, de qualité de vie et de développement durable, ainsi qu'une évaluation qualitative ou quantitative de l'impact des principales réformes engagées l'année précédente et l'année en cours et de celles envisagées pour l'année suivante, notamment dans le cadre des lois de finances, au regard de ces indicateurs et de l'évolution du produit intérieur brut.

Le gouvernement français a produit ce rapport pour les années 2015 à 2018, avant d'interrompre sa publication. Mais le SDES (service statistique des ministères en charge du logement, de la construction, des transports, de l'énergie et de l'environnement) calcule l'empreinte carbone française depuis 2013, avec une publication annuelle depuis 2018. Un tableau de bord statistique portant sur une partie de ces indicateurs est donc toujours disponible sur le site de l'Insee et fournit notamment des informations sur l'empreinte carbone de la France.

Principaux résultats pour la France

“En 2024, l'empreinte carbone de la France, mesurée sur l'ensemble des GES, est estimée à 563 millions de tonnes équivalent CO₂ (Mt CO₂ éq), en baisse de 3,4 % par rapport à 2023.

Après la contraction historique de l'empreinte carbone liée à la crise sanitaire en 2020 (- 8,9 %), les émissions ont rebondi en 2021 (+ 6,8 % par rapport à 2020) puis se sont stabilisées entre 2021 et 2022 (+ 0,2 %). Entre 2022 et 2023, la baisse de l'empreinte (- 6,1 %) a été plus marquée qu'entre 2023 et 2024.

Les émissions associées aux importations constituent la moitié de l'empreinte carbone (284 Mt CO₂ éq, soit 50 % en 2024). Le reste de l'empreinte carbone est composé d'émissions intérieures (180 Mt CO₂ éq associées à la production intérieure de biens et services destinés à la demande finale française hors exportations ; 99 Mt CO₂ éq émises directement par les ménages, principalement pour le chauffage de leurs logements et leurs déplacements en véhicules particuliers).

Après une progression entre 1990 et 2008, le niveau de l'empreinte amorce depuis 2009 une décroissance (- 2,0 % par an en moyenne). En 2024, l'empreinte carbone par personne est estimée à 8,2 t CO₂ éq, contre 9,5 tonnes en 2019, avant la crise sanitaire liée au Covid-19, et 12,7 tonnes en 2008, avant la crise financière de 2008-2009.”⁹

8 LOI n° 2015-411 du 13 avril 2015 visant à la prise en compte des nouveaux indicateurs de richesse dans la définition des politiques publiques, <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000030478182>

9 INSEE, Indicateurs de richesse, 2026 <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3281683?sommaire=3281778#tableau-figure1>

Ce niveau est encore loin de l'objectif indiqué dans le rapport *Emissions Gap Report* des Nations Unies de 2,1 t CO₂ par personne

Selon la SNBC, les transports représentent 25 % de l'empreinte carbone de la France, l'alimentation 23 %, suivis par l'habitat (20 %).

En 2023 (dernière année pour laquelle l'origine géographique détaillée des émissions est disponible), 51 % des GES de l'empreinte sont associées à des importations : 13 % proviennent de l'Union européenne hors France, 11 % de Chine, 3 % de Russie et 3 % des États-Unis.

2.2 Définition d'un objectif de réduction de l'empreinte carbone à travers la SNBC 3

La Loi énergie Climat de 2019 a posé le principe d'un plafond indicatif sur l'empreinte carbone française, applicable à partir de 2022, incluant le transport international (codifié à l'article L. 222-1 B du Code de l'environnement). Mais si cette loi-cadre a créé une obligation légale d'avoir un tel plafond, elle n' en fixe pas la valeur et renvoie à la stratégie nationale bas-carbone (SNBC) pour la déclinaison concrète.

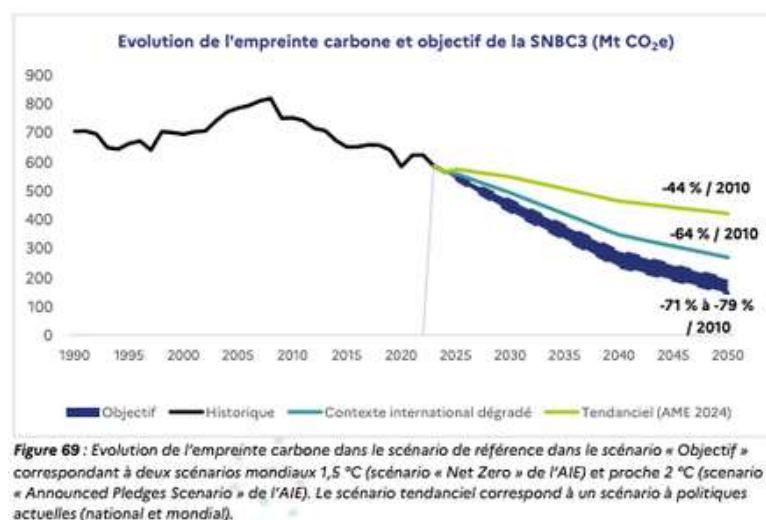
La SNBC est la feuille de route de réduction des émissions de GES de la France. Elle fixe les budgets carbone à court et moyen terme et vise à organiser la décarbonation de tous les grands secteurs d'activité pour atteindre la neutralité carbone en 2050.

Dans le cadre de la troisième SNBC, adoptée en juillet 2026, la France établit un objectif de réduction de l'empreinte carbone, ce qui fait de la France le premier pays au monde à se fixer un objectif chiffré de réduction de son empreinte¹⁰.

L'empreinte carbone devra être réduite de 38 % à 43 % en 2030 (soit entre 426 et 464 Mt) et de 71 % à 79 % en 2050 (soit entre 160 et 215 Mt) par rapport à 2010 (749 Mt), soit une empreinte moyenne ramenée entre 2,3 et 3,1 tCO₂e/hab)¹¹.

Cet objectif répond à une recommandation forte du Haut Conseil pour le Climat, qui avait publié dès 2020 un rapport dédié¹².

Il est assorti de budgets d'empreinte pour les périodes 2024-2028, 2029-2033 et 2034-2038. Cependant, à la différence de l'objectif de réduction des émissions territoriales, l'objectif en empreinte n'est pas contraignant mais seulement indicatif. La raison invoquée est que son atteinte dépend en partie de facteurs hors de contrôle direct de la France, à savoir les choix de production et le mix énergétique des pays partenaires.

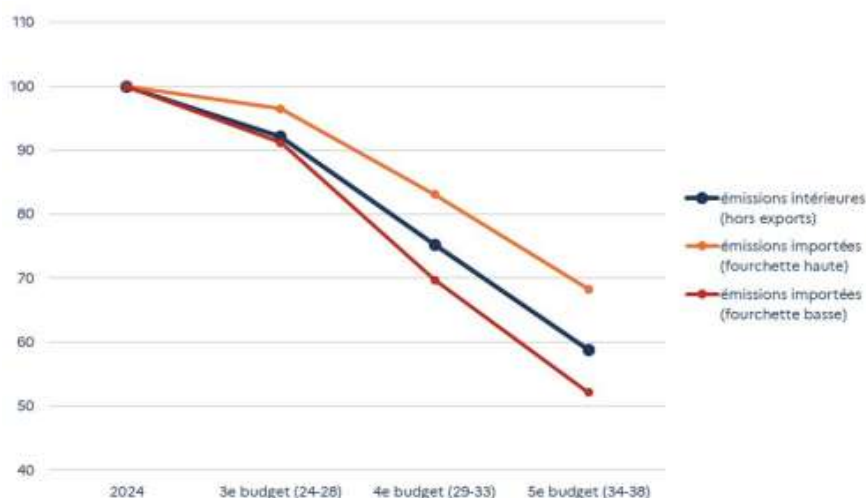


10 Troisième Stratégie nationale bas carbone de la France, Juillet 2026, <https://www.ecologie.gouv.fr/strategie-nationale-bas-carbone/feuille-route-climatique-francaise>

11 La fourchette matérialise l'influence de la décarbonation du reste du monde avec des scénarios mondiaux 1,5°C à 2°C.

12 HCC, "Maîtriser l'empreinte carbone de la France", 2020

Cet objectif se traduit nécessairement aussi par des budgets carbone pour les émissions intérieures et importées. Les cibles de la SNBC supposent de réduire les émissions importées françaises de 3,1 à 5,3% par an¹³.



Trois leviers pour réduire les émissions importées¹⁴:

1. Réduction des importations à forte intensité de GES

Le plan de sortie des énergies fossiles annoncé par la France lors de la Conférence de Santa Marta en avril 2026 doit, par exemple, permettre d'agir sur ce levier. La réduction des importations à forte intensité exige une combinaison de mesures de réduction de la demande reposant à la fois sur l'efficacité mais aussi la sobriété. Le chapitre empreinte carbone de la SNBC constitue à cet égard un premier document de planification français sur le volet demande¹⁵.

2. Relocalisation de la production

Le mix énergétique français apparaît moins émetteur que celui de la plupart des pays tiers. De ce point de vue, la relocalisation de certaines activités peut avoir pour effet de réduire ou entraîner une hausse de nos émissions territoriales et une baisse plus importante des émissions dans le pays d'origine, soit une réduction des émissions mondiales. D'où l'intérêt de disposer d'un tableau de bord avec les deux indicateurs pour évaluer les politiques et réaliser ce type d'arbitrage. Mais la disponibilité d'une électricité décarbonée en quantité suffisante pourrait devenir un enjeu. Par ailleurs, les politiques publiques de relocalisation menées jusqu'à présent ont eu des effets limités.

3. Réduction de l'intensité en GES des importations avec les partenaires commerciaux afin d'encourager des importations moins carbonées.

Cette réduction peut passer à la fois par des mesures unilatérales d'accès au marché ou d'éligibilité à certains dispositifs d'aide et par des initiatives sectorielles et coopératives, tel que le Climate Club sur la décarbonation de l'industrie lourde.

13 Nicolas Riedinger, L'empreinte carbone : concilier climat et souveraineté, Point de vue, Haut commissariat à la stratégie et au plan, septembre 2026, [HCSP-2026-POINT DE VUE_Empreinte-14septembre10h.pdf](#)

14 ECF et Carbone 4, Imported emissions: from co dependence to cooperative action. A collective effort of G20 countries to reduce emissions "embodied" in trade can accelerate the decarbonisation of the global economy, César Dugast, Pierre Maquet, Richard Baron, Samuel Leré, Novembre 2024, <https://carbone4.com/fr/publications/publication-imported-emissions>

15 Yamina Saheb, Sobriété: l'invitée d'honneur jamais servie, Regards croisés sur l'économie, 2026/1 n°38, pp 224 à 234, La découverte

Des mesures de sobriété sont déjà bien identifiées telles que la réduction de la consommation de certains biens d'équipement, la modification des régimes alimentaires (tout en améliorant la qualité nutritionnelle), le développement de la mutualisation et de l'économie de la fonctionnalité, de la réparation, du réemploi.

Sur la production, il s'agit de renforcer l'écoconception des produits, la sobriété matière, l'utilisation de matériaux et de composants bas-carbone, et d'encourager une meilleure maîtrise du contenu carbone sur l'ensemble de la chaîne de valeur.

La politique commerciale de l'UE doit également être revisitée à l'aune de ces nouveaux objectifs afin de limiter les fuites environnementales et de carbone. Des mesures réglementaires visant à renforcer les règles d'accès au marché européen existent déjà (mécanisme d'ajustement carbone aux frontières, règlement sur l'écoconception, règlement contre la déforestation importée, etc.) et pourraient être renforcées. Il est intéressant de noter que ces mesures n'ont pas tant été adoptées pour faire baisser les émissions importées que pour éviter de placer les producteurs européens dans une situation défavorable d'un point de vue réglementaire.

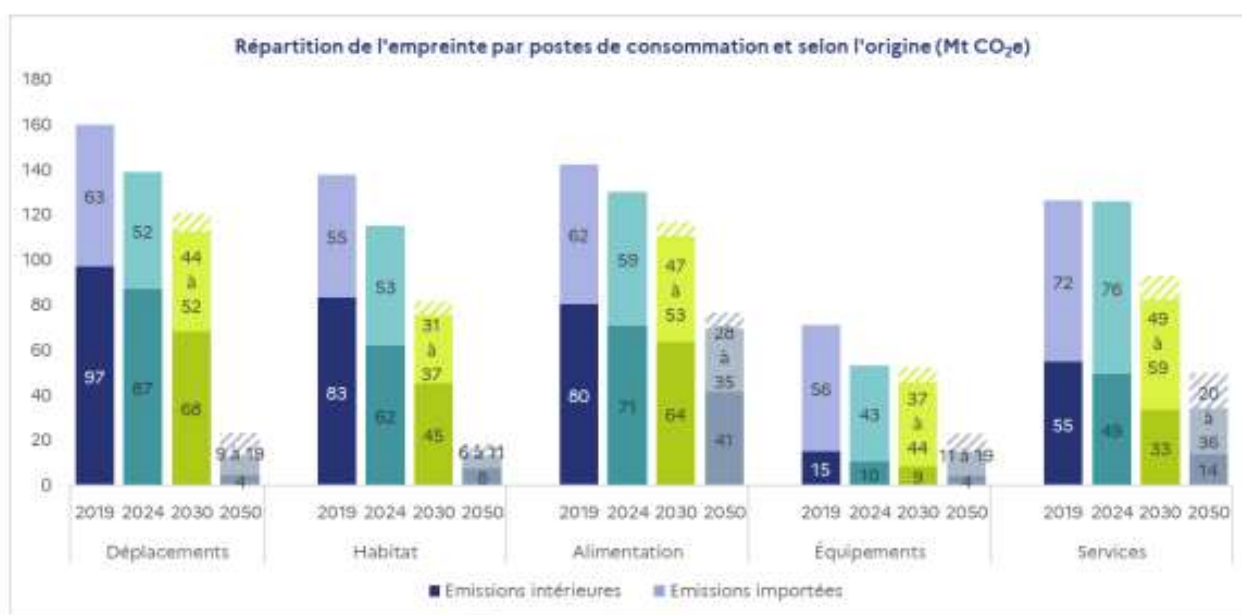


Figure 71 : Répartition de l'empreinte par grands postes de consommation en 2019, 2024, 2030 et 2050 avec une distinction selon l'origine (émissions intérieures et émissions importées). La partie hachurée représente les émissions importées additionnelles dans un scénario « 2 °C » par rapport à un scénario « 1,5 °C ».

Empreinte carbone annuelle moyenne (en Mt CO ₂ e)	Années de référence			3e budget carbone (2024-2028)	4e budget carbone (2029-2033)	5e budget carbone (2034-2038)
	2010	2019	2024	SNBC3	SNBC3	SNBC3
Déplacements	172	160	139	[129, 132]	[105, 113]	[73, 83]
Dont émissions importées	67	63	52	[50, 53]	[41, 49]	[29, 39]
Habitat	178	138	115	[102, 104]	[72, 78]	[50, 56]
Dont émissions importées	68	55	53	[46, 48]	[29, 35]	[19, 25]
Alimentation	161	142	130	[124, 127]	[108, 114]	[94, 102]
Dont émissions importées	68	62	59	[56, 58]	[45, 52]	[38, 46]
Biens d'équipements	92	71	53	[52, 54]	[43, 50]	[33, 41]
Dont émissions importées	71	56	43	[41, 44]	[35, 42]	[26, 34]
Services publics et marchands	145	126	126	[110, 114]	[80, 91]	[63, 77]
Dont émissions importées	82	72	76	[66, 70]	[47, 58]	[36, 50]

Tableau 11 : Répartition des 3^e, 4^e et 5^e budgets carbone indicatifs en empreinte de la SNBC 3 par postes de consommation.

Priorités sectorielles par sous postes de consommation :

- **Alimentation**

Transformation du système agricole, promotion de produits durables et de qualité, réduction du gaspillage alimentaire, limitation de la consommation de produits à forte intensité de GES, application en miroir de certaines réglementations européennes aux importations, décarbonation des secteurs distribution et restauration, raccourcissement des chaînes de valeur

- **Transport (utilisation/fabrication véhicule)**

Décarbonation de la production d'électricité et des procédés industriels, réduction du poids des véhicules, augmentation du taux de matières premières recyclées et écoconception, relocalisation de certaines composantes de la chaîne de valeur (comme la fabrication des batteries), allongement de la durée de vie des véhicules et donc de leur potentiel de réparabilité

- **Habitat**

Décarbonation du chauffage, rénovation énergétique et sobriété énergétique, baisse des émissions liées à construction / rénovation, utilisation de matériaux bas-carbone, optimisation de la durabilité des bâtiments, promotion du réemploi et du recyclage des composants, mise en œuvre de l'objectif de Zéro artificialisation nette

- **Biens d'équipements**

Transition vers l'économie circulaire, mesures visant à limiter la surconsommation, développement de la mutualisation et de l'économie de la fonctionnalité, promotion de produits durables via l'écoconception et la réparation, communication durable et information des consommateurs, relocalisation de certaines productions.

- **Services**

Décarbonation des consommations énergétiques dans le tertiaire, décarbonation des transports et de la construction, promotion de la sobriété énergétique et immobilière.

Malgré ces efforts, la SNBC 3 prévoit que la part des émissions importées reste importante en 2050, entre 51% et 63%.

3. Initiatives dans les autres États membres¹⁶

3.1 Suède

Le bureau central de la statistique (SCB) est responsable du suivi des émissions fondées sur la consommation (empreinte carbone) au niveau national. En collaboration avec l'Agence suédoise de protection de l'environnement, le SCB a commencé à publier des données annuelles sur l'empreinte carbone de la Suède en 2012 avec des données qui remontent à 2008. Ces données font partie des statistiques officielles depuis 2019. Le suivi de l'empreinte carbone de la Suède constitue l'un des indicateurs clés de l'Objectif générationnel de la Suède adopté en 1999 qui vise à « *transmettre à la prochaine génération une société dans laquelle les principaux problèmes environnementaux de la Suède ont été résolus, sans provoquer une aggravation des problèmes environnementaux et sanitaires en dehors des frontières suédoises* ».

En 2022, la Suède a été proche d'adopter un objectif climatique incluant les émissions importées. Dans le rapport intitulé « L'empreinte climatique mondiale de la Suède » (SOU 2022:15, avril 2022), la Commission des objectifs environnementaux (comité parlementaire transpartisan) a présenté une proposition visant non seulement à mesurer l'empreinte climatique mondiale de la Suède mais aussi à fixer des objectifs en la matière. Ce rapport prenait en compte à la fois l'impact climatique dans d'autres pays lié à la consommation suédoise et les avantages climatiques que peuvent apporter les exportations de produits et services sans énergie fossile en provenance de Suède. Les représentants de tous les partis représentés au Parlement ont soutenu la proposition du comité. L'objectif proposé était que la Suède affiche une empreinte climatique mondiale négative d'ici 2045. Cependant, les élections législatives de la même année ont amené au pouvoir un gouvernement de droite appuyé par le parti d'extrême droite Sverigedemokraterna, radicalement opposé à la politique climatique menée jusqu'alors. Depuis, l'accord transpartisan reste gelé, le gouvernement ayant exclu les émissions liées à la consommation de la loi climat (*Klimatlagen*) et de son plan d'action pour le climat (*Regeringens klimathandlingsplan*). La coalition droite-extrême droite vient de perdre les législatives de septembre 2026, mais les élections n'ont pas permis de dégager une nouvelle majorité politique claire, de sorte que l'avenir de la proposition de 2022 demeure incertain.

3.2 Danemark

Il n'existe actuellement aucun objectif national relatif aux émissions fondées sur la consommation (empreinte carbone) au Danemark, malgré le poids de ces dernières (plus de 50% de plus que les émissions territoriales).

Le Danemark dispose de données remontant à environ 2007 sur son empreinte carbone. Mais il les traite encore comme des statistiques expérimentales, et non des statistiques officielles à part entière.

La loi sur le climat (*Klimaloven*) de 2020 contient des objectifs juridiquement contraignants de réduction des émissions territoriales. En outre, chaque année, le gouvernement doit publier un bilan de l'impact du Danemark sur le climat mondial, y compris les émissions liées à la consommation. L'agence de l'énergie danoise a reçu un mandat pour effectuer cette publication annuelle.

En 2022, le gouvernement danois avait réalisé une étude sur les implications économiques de l'adoption d'un objectif de réduction de l'empreinte carbone. Comme indiqué dans son programme climatique de 2022, le gouvernement danois a par ailleurs lancé un projet visant à harmoniser les méthodes de calcul et les sources de données utilisées pour calculer les CBE, afin de créer un socle national commun (Danish Ministry of Climate, Energy, and Utilities, 2022).

¹⁶ Voir notamment Axelsson, K., Gong, J., Dugast, C., Lambe, F., Maquet, P. & Suljada, T. (2024). Consumption-based emissions: a new frontier for EU climate policy. SEI Report, June 2024. Stockholm Environment Institute, Stockholm. <https://doi.org/10.51414/sei2024.025>

Le Conseil danois sur le changement climatique (DCCC) a lui recommandé la mise en place de seuils indicatifs (pas un objectif contraignant), qui cibleraient séparément consommation et exportations, en complément des objectifs territoriaux existants (Danish Council on Climate Change, 2023a). Mais le DCCC lui-même identifiait trois freins principaux, à savoir les difficultés méthodologiques de suivi de l'empreinte carbone, l'absence de levier sur les émissions des pays producteurs des importations danoises et les coûts administratifs élevés d'instruments économiques (tels que la taxe sur la consommation alimentaire). Dans son avis d'octobre 2025 sur le Programme climat 2025 du gouvernement, le DCCC relève que le gouvernement ne propose aucune mesure visant explicitement à réduire l'empreinte climatique liée à la consommation

3.3 Pays Bas

Le bureau central de la statistique (CBS) publie une empreinte carbone depuis 2008 (avec quelques années manquantes), calculée sur la base des comptes environnementaux nationaux¹⁷. L'agence d'évaluation environnementale publie aussi des données, quoique un peu différentes.

Une task force mise en place par le gouvernement néerlandais a formulé fin 2011 une recommandation visant à réduire de moitié l'empreinte de la consommation néerlandaise¹⁸ d'ici 2030, et le gouvernement s'était engagé à donner suite à ces recommandations. Mais cet engagement ne s'est pas encore concrétisé.

4. Transposer cette approche à l'échelle européenne

Pour des raisons à la fois institutionnelles et économiques, le potentiel de l'action isolée d'un État membre dans ce domaine reste limité. L'échelon européen apparaît plus pertinent pour mobiliser tous les leviers possibles. D'autant que l'UE dispose déjà de premiers instruments réglementaires tels que le MACF, le règlement sur la déforestation importée, celui sur l'écoconception des produits ainsi que des initiatives visant à mieux réguler les chaînes de valeur (notamment la directive sur le devoir de vigilance).

Mais le développement de ces outils européens semble avoir été pour l'instant davantage conçu pour éviter d'exposer les producteurs européens à des importations moins disantes d'un point de vue environnemental qu'à véritablement réduire l'empreinte carbone de la consommation européenne, un objectif qui reste un impensé majeur au niveau européen.

La France doit être force de proposition pour faire évoluer le cadre européen afin de :

- **Suivre l'évolution des émissions importées** (créer un suivi européen harmonisé et régulier des émissions importées)
- **Fixer des objectifs de réduction des émissions importées** (Compléter les objectifs territoriaux de réduction des GES par une trajectoire européenne sur les émissions importées).

Le directeur du département Environnement du haut-commissariat français à la stratégie et au plan propose de viser un objectif de neutralité de l'empreinte d'ici 2060, ce qui supposerait de réduire l'empreinte carbone de l'UE de 5,7 % par an en moyenne d'ici 2060 pour atteindre la neutralité, contre 6,8 % pour les émissions territoriales d'ici 2050¹⁹.

17 Dutch Trade in Facts and Figures. Exports, imports & investment, 2024, <https://longreads.cbs.nl/dutch-trade-in-facts-and-figures-2024/footprint-of-dutch-imports/>

18 Taskforce Biodiversité et Ressources Naturelles (Taskforce Biodiversiteit en Natuurlijke Hulpbronnen), organe consultatif créé en 2009 suite au Programme politique Biodiversité 2008-2011 et réunissant des représentants du monde économique, de la science et des groupes d'intérêts.

19 Nicolas Riedinger (2026) op cit.

Les politiques climatiques, industrielles et commerciales devraient aussi être revisitées à l'aune de ce double objectif de réduction des émissions territoriales et importées. Dans certains cas, des arbitrages pourraient être envisagés quand une hausse des émissions territoriales pourrait offrir la possibilité d'une baisse supérieure des émissions importées.

Les instruments réglementaires européens relatifs à l'accès au marché devraient être renforcés. Et des partenariats internationaux et sectoriels devraient être nou  s avec les pays d'origine des émissions importées afin de décarboner la production, en particulier dans les pays les moins avancés. Comme le soulignait le Haut Conseil pour le Climat, ces efforts devraient être accompagnés d'une assistance technique et de moyens financiers adaptés.

  tude de cas :   volution des émissions importées dans l'UE depuis les pays partenaires liés par des accords de libre-échange en vigueur

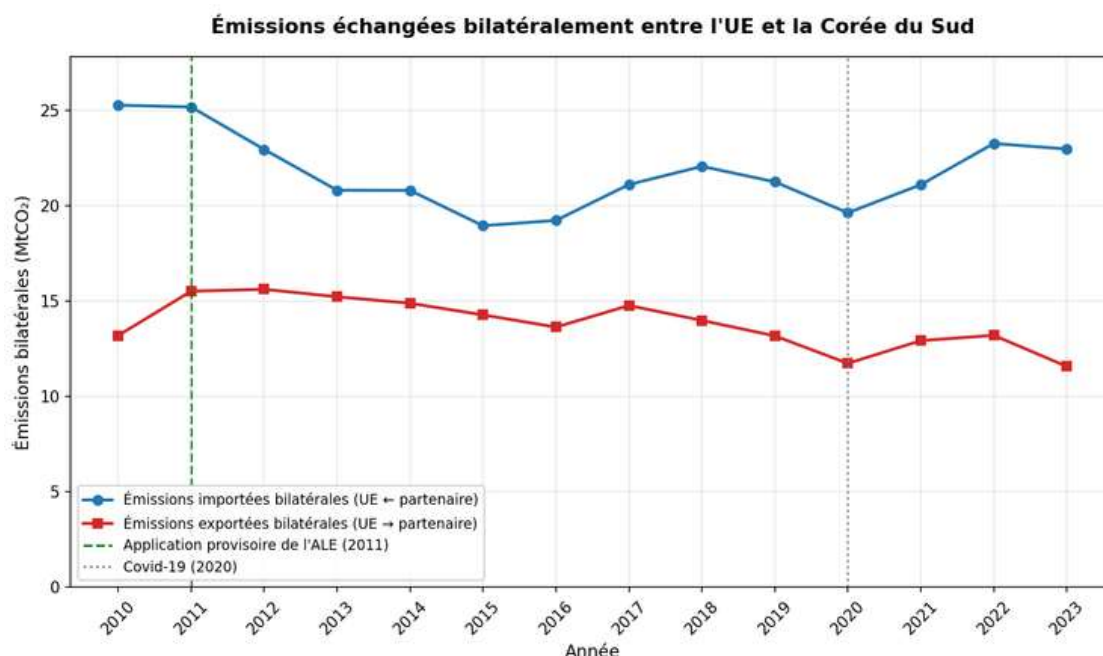
Le suivi des émissions échangées pourrait devenir un indicateur clé de suivi de la politique commerciale européenne et de la mise en œuvre des accords de commerce et d'investissement.

Les données restent parcellaires mais l'exercice peut être mené pour plusieurs accords de libre-échange (ALE)²⁰ :

- Corée du Sud (ALE appliqué provisoirement depuis 2011 et ratifié en 2015)
- Canada (ALE appliqué provisoirement depuis 2017)
- Japon (ALE entré en vigueur en 2019)

Corée du Sud

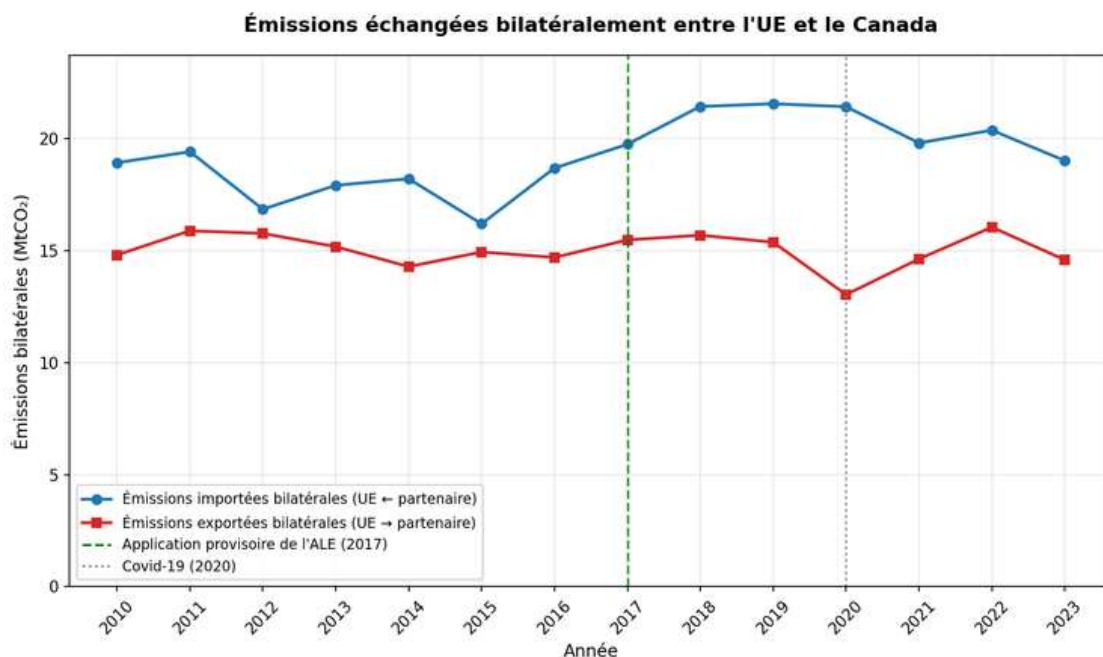
L'UE est le 3  me importateur d'émissions exportées depuis la Corée, principalement dans les secteurs de la production d'électricité, les produits chimiques et les métaux basiques.



Canada

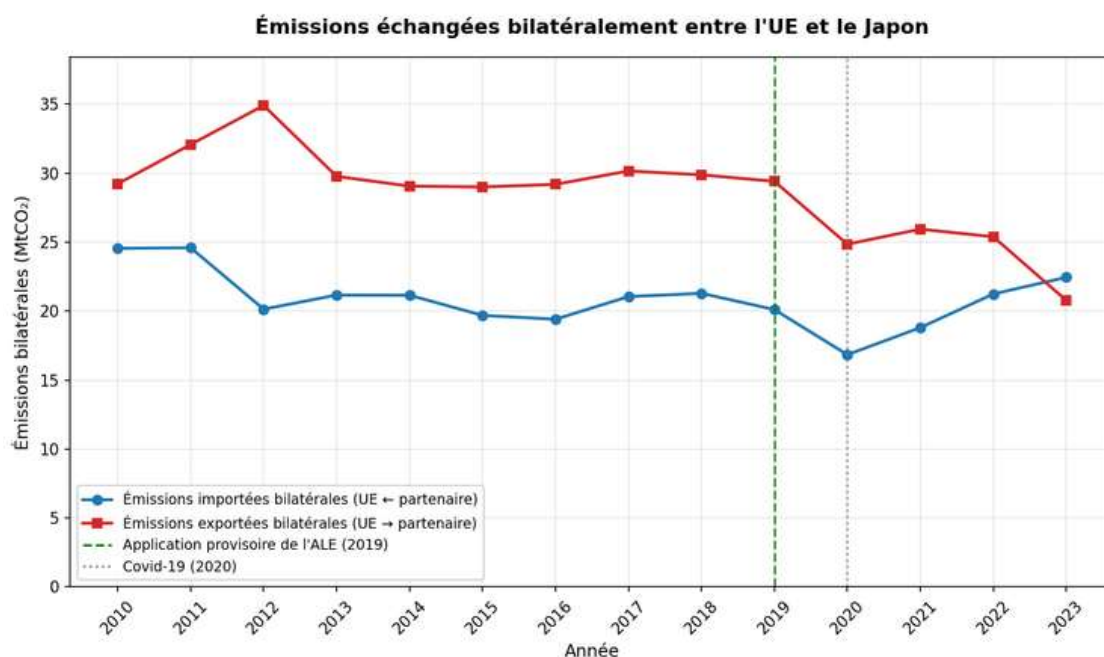
L'UE est aussi le 3  me importateur d'émissions exportées depuis le Canada, principalement dans les secteurs des métaux basiques, des cultures et de la production animale et de l'extraction minière et d'énergies fossiles.

20 Le choix des accords a été fait en fonction de la disponibilité de données. Pour certains accords, les données bilatérales sur les émissions échangées n'étaient pas disponibles (par exemple pour Colombie/Pérou/  quateur et Amérique centrale (application provisoire depuis 2013); Vietnam (2020) et Singapour (2019). Pour d'autres, l'application est trop récente (Nouvelle Zélande (ALE 2024) et Chili (ALE 2025) Mercosur (1er mai 2026).



Japon

L'UE est aussi le 3ème importateur d'émissions exportées depuis le Japon, principalement dans les secteurs de la production d'électricité, des métaux basiques et le transport maritime.



Ces trois études de cas (Corée, Canada, Japon) montrent que rien, dans la conception actuelle des ALE, ne pousse structurellement les émissions importées à la baisse. Les émissions importées augmentent même dans le cas de l'application provisoire de l'accord CETA. Ce n'est pas un hasard, mais bien le résultat d'accords conçus pour maximiser les flux commerciaux, et non pour les rendre compatibles avec une trajectoire climatique. Changer cet objectif suppose de changer l'architecture même et le contenu des accords, pour réduire les flux de commerce intensifs en carbone.

Conclusion

L'UE ne peut pas appréhender pleinement son impact climatique en se concentrant uniquement sur ses émissions territoriales, sans tenir compte de celles liées à sa consommation. L'adoption d'une cible européenne de réduction de l'empreinte carbone ou des émissions importées enverrait un signal important au reste du monde pour encourager les pays partenaires à tenir et réhausser leurs propres objectifs de décarbonation.

Ce changement d'approche est indispensable pour aligner les politiques climatiques sur les réalités des chaînes de valeur mondiales.

L'objectif de réduction de l'empreinte carbone et des émissions importées devrait créer une demande croissante pour des produits et procédés moins carbonés ; il pourrait stimuler le développement et la diffusion de technologies permettant de décarboner les industries existantes, tout en favorisant l'émergence de nouvelles industries et technologies bas-carbone. La prise en compte de l'empreinte carbone pourrait ainsi accélérer la diffusion internationale des innovations et des savoir-faire nécessaires à la transition. Cette dynamique est cruciale pour les économies en cours d'industrialisation. La prise en compte des émissions liées aux chaînes de valeur pourrait les inciter à orienter dès aujourd'hui leurs nouveaux investissements et leurs trajectoires d'industrialisation vers des procédés moins carbonés.

Recommandations

Se doter de cibles de réduction

- Inciter à l'adoption de cibles de réduction de l'empreinte carbone ou des émissions importées au niveau européen et international en complément de l'approche territoriale. Au niveau européen, cet objectif devrait être intégré dans la révision de la gouvernance de l'union de l'énergie et de l'action pour le climat à laquelle sont adossés les plans nationaux en matière d'énergie et de climat (PNEC) attendue au 4ème trimestre de 2026.
- Assortir l'objectif de circularité d'un objectif de réduction de l'empreinte matière dans le cadre des discussions sur le règlement économie circulaire (Circular Economy Act, dont la proposition de la Commission est attendue à la fin de l'année 2026).

Mieux mesurer les émissions importées

- Unifier et améliorer la méthodologie de calcul de l'empreinte carbone : à terme, l'enjeu doit aussi être de prendre en compte les émissions liées à l'UTCATF et des émissions liées au numérique et aux centres de données.
- Accélérer la publication des données pour l'UE (dont les délais sont supérieurs à ceux de publication des émissions territoriales) et ses États membres. Bien réimputer comme prévu en 2027 les émissions liées à la production d'électricité, de gaz et de vapeur (qui sont à date regroupées dans un seul secteur « Production d'énergie ») aux secteurs d'activités consommateurs permettrait ainsi de dresser un portrait plus fidèle de l'intensité carbone de chaque secteur. A noter que ces délais de publication des émissions importées et la séparation du secteur de la production d'énergie, risquent de rendre l'UE et les États membres inaptes à définir à temps les règles de durabilité nécessaires face à l'enjeu croissant des émissions importées liées au numérique et à l'intelligence artificielle.

Agir sur la demande

- Développer des politiques de réduction de la demande et de sobriété (réguler la publicité, prévenir la surconsommation d'équipements, promouvoir l'allongement de l'utilisation des biens, la réparation, le réemploi et la réutilisation, la mutualisation et l'économie de la fonctionnalité)
- Inclure des critères de durabilité dans les réformes en cours de la commande publique et pas seulement de contenu local ("made in EU").

Aligner la politique commerciale de l'UE avec ces objectifs

- Renforcer les conditionnalités d'accès au marché européen (extension du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières, en parallèle de la suppression effective des quotas gratuits, renforcement des règles applicables sur le gaz fossile importé, mise en œuvre effective et extension du règlement européen sur la déforestation importée, adoption d'actes délégués ambitieux pour la mise en œuvre sectorielle du règlement sur l'écoconception des produits, adoption de règles de durabilité sur les services numériques)
- Examiner la faisabilité d'un système de modulation des droits de douane proportionnel à un « score de circularité » des biens échangés ou la réforme de la nomenclature douanière internationale pour mieux distinguer les produits circulaires des produits vierges²¹.
- Évaluer systématiquement l'impact des accords de commerce sur les émissions importées et promouvoir des efforts conjoints de mesure et de suivi entre partenaires commerciaux
- Réserver les préférences tarifaires dans les ALE aux produits dont l'intensité carbone apparaît compatibles avec les objectifs climatiques de l'UE.

Définitions

Inventaires nationaux : quantités de GES physiquement émises à l'intérieur du pays. Ces inventaires nationaux sont réalisés chaque année pour répondre aux normes de la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

Empreinte carbone : calcul des GES induits par la demande intérieure du pays (consommation des ménages, administrations publiques, organismes à but non lucratif, investissement). En tenant compte du contenu en GES des importations, l'empreinte carbone permet d'apprécier les pressions sur le climat de la demande intérieure française, quelle que soit l'origine géographique des produits consommés. Il s'agit d'un sous ensemble de l'empreinte écologique ou environnementale.

Empreinte écologique: indicateur proposé en 1992 par Mathis Wackernagel et William Rees à l'université de Colombie-Britannique pour évaluer la pression humaine sur les écosystèmes. Le mot « empreinte » est utilisé pour désigner la pression exercée par une activité sur l'environnement. L'empreinte écologique ou empreinte environnementale mesure les surfaces de terres et d'eau nécessaires pour produire les ressources qu'un individu, une population ou une activité consomme et pour absorber les déchets générés. Elle s'exprime en hectares globaux (gha) et se compare à la biocapacité disponible de la planète ou d'un territoire — d'où la notion de « jour du dépassement » (Earth Overshoot Day), calculé par le Global Footprint Network.

Empreinte environnementale

Terme plus générique et multicritère, qui ne se limite pas au climat : il désigne l'ensemble des pressions qu'exerce la consommation ou la production d'un pays sur différents compartiments environnementaux — climat, mais aussi eutrophisation, écotoxicité, usage de l'eau, usage des sols, particules fines, etc. C'est l'approche retenue par la méthodologie PEF (Product/Organisation Environmental Footprint) de la Commission européenne et par l'Empreinte de consommation à 16 indicateurs du centre commun de recherche (JRC en anglais) de la Commission européenne. Elle repose sur l'analyse du cycle de vie (ACV) plutôt que sur une conversion en surface.

Empreinte de consommation: version européenne, opérationnalisée par le JRC, de l'« empreinte environnementale », elle applique la méthodologie d'empreinte environnementale d'une organisation ou d'un produit à la consommation des ménages européens dans 5 domaines (alimentation, mobilité, logement, biens d'équipement, appareils) et calcule 16 impacts environnementaux distincts (climat, écotoxicité, usage des sols et de l'eau, etc.), calculables à différentes échelles (UE, État membre, secteur, citoyen), et peut être synthétisée en un score unique pondéré pour en faciliter la communication.

21. L'un des principaux obstacles relevés par l'organisation mondiale des douanes dans ce domaine est l'absence de définition harmonisée entre pays pour distinguer les « déchets » ou les produits issus du réemploi/recyclage. A noter que l'accord de libre-échange UE-Vietnam reconnaît explicitement les biens reconditionnés/remanufacturés comme une catégorie à part, ouvrant des opportunités commerciales spécifiques ; ce qui constitue un précédent selon l'organisation mondiale des douanes.

Émissions importées : volume d'émissions produites en dehors d'un pays pour la fabrication des biens et services qu'il consomme.

Émissions exportées : ensemble des émissions de GES produites dans un pays pour contribuer à la fabrication de biens ou de services destinés, in fine, à être consommés dans des pays tiers.

Émissions échangées : somme des émissions importées et exportées entre deux pays ou zones, correspondant au volume total de GES incorporé dans les biens et services faisant l'objet d'échanges commerciaux internationaux.

Émissions territoriales : émissions de GES physiquement générées à l'intérieur des frontières d'un pays, quelle que soit leur origine (production nationale destinée à la consommation intérieure ou à l'exportation). C'est l'indicateur de référence retenu par la CCNUCC et l'accord de Paris pour le suivi des engagements climatiques nationaux (CDN).

Fuite de carbone : phénomène par lequel une politique climatique plus stricte dans un pays ou une zone (ex. l'UE) entraîne, au lieu d'une réduction nette des émissions mondiales, un déplacement de tout ou partie de ces émissions vers des juridictions à la réglementation climatique plus faible — sans baisse équivalente de la consommation des biens concernés. Plusieurs canaux de transmissions possibles ont été identifiés (notamment par les prix ou par les investissements en fonction du niveau de contrainte réglementaire anticipé).

Contributions déterminées au niveau national (CDN / NDC – Nationally Determined Contributions) : engagements climatiques que chaque État partie à l'accord de Paris doit fixer et actualiser périodiquement, portant exclusivement sur la réduction des émissions générées sur son propre territoire.

UTCATF (utilisation des terres, changement d'affectation des terres et foresterie ; en anglais LULUCF) : catégorie d'émissions/absorptions de GES liées aux terres (forêts, sols agricoles, etc.), dont la prise en compte reste aujourd'hui incomplète dans les indicateurs d'émissions importées et d'empreinte carbone.

MACF (mécanisme d'ajustement carbone aux frontières / CBAM – Carbon Border Adjustment Mechanism) : instrument européen visant à faire payer aux importateurs de certains produits un prix carbone équivalent à celui supporté par les producteurs européens soumis au marché carbone (SEQUE-UE), afin de limiter les fuites de carbone.

Accords de libre-échange (ALE) : accords commerciaux bilatéraux ou régionaux réduisant les barrières tarifaires et non tarifaires entre partenaires.

SNBC (stratégie nationale bas-carbone) : feuille de route française de réduction des émissions de GES, qui fixe les budgets carbone à court et moyen terme et organise la décarbonation des grands secteurs d'activité pour atteindre la neutralité carbone en 2050.

RDUE (Règlement de l'Union européenne sur la Déforestation / EUDR — EU Deforestation Regulation, règlement (UE) 2023/1115) : règlement adopté en 2023, qui interdit la mise sur le marché de l'UE (ainsi que l'exportation depuis l'UE) de produits associés à la déforestation ou à la dégradation forestière survenues après le 31 décembre 2020. Il couvre sept matières premières à risque — bois, huile de palme, soja, bœuf, cacao, café et caoutchouc — ainsi que certains produits dérivés (chocolat, meubles, cuir, etc.). Son application était prévue à partir de fin 2024, mais son entrée en application a été reportée, après des critiques sur la faisabilité opérationnelle formulées par plusieurs pays partenaires et acteurs économiques.

Bibliographie

ECF et Carbone 4, Imported emissions: from co dependence to cooperative action. A collective effort of G20 countries to reduce emissions "embodied" in trade can accelerate the decarbonisation of the global economy, César Dugast, Pierre Maquet, Richard Baron, Samuel Leré, Novembre 2024, <https://carbone4.com/fr/publications/publication-imported-emissions>

Gouvernement français, Troisième Stratégie Nationale Bas Carbone https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/2025-%20Projet%20SNBC%203%20compress-Partie%201_Vfin_vdef_clean_clean%20COMPRESS.pdf

Réseau Action Climat, Décryptage du projet de SNBC 3. Quelle stratégie bas carbone pour la France?, Janvier 2026, <https://reseauactionclimat.org/wp-content/uploads/2026/01/decryptage-snbc-reseau-action-climat-def.pdf>

Haut conseil pour le climat, Avis sur le projet de troisième stratégie nationale bas carbone (SNBC3), Mars 2026 https://www.hautconseilclimat.fr/wp-content/uploads/2026/03/HCC_2026_Avis-SNBC-3_web.pdf

Haut conseil pour le climat, Maîtriser l'empreinte climat de la France, Octobre 2020, <https://www.hautconseilclimat.fr/publications/maitriser-lempreinte-carbone-de-la-france/>

ECF et Matières, Traded Emissions Tracker, Septembre 2026, <https://ecf-tracker.vercel.app/>

Yamina Saheb, Sobriété: l'invitée d'honneur jamais servie, Regards croisés sur l'économie, 2026/1 n°38, pp 224 à 234, La découverte

SDES, L'empreinte carbone de la France de 1990 à 2024, 16/10/2025, <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/lempreinte-carbone-de-la-france-de-1990-2024>

SDES, Chiffres clés du climat, France, Europe et Monde, édition 2025, Empreinte carbone et émissions territoriales, <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/edition-numerique/chiffres-cles-du-climat/fr/18-empreinte-carbone-et-emissions-territoriales>

IEEP, Antoine Oger, POLICY BRIEFING Beyond the Border: EU climate ambition through the lens of embedded emissions 08 September 2026 <https://ieep.eu/wp-content/uploads/2026/09/Embedded-emissions-IEEP-2026.pdf>

Nicolas Riedinger, L'empreinte carbone : concilier climat et souveraineté, Point de vue, Haut commissariat à la stratégie et au plan, septembre 2026, [HCSP-2026-POINT DE VUE Empreinte-14septembre10h.pdf](https://www.hcsp.fr/IMG/pdf/HCSP-2026-POINT_DE_VUE_Empreinte-14septembre10h.pdf)

Axelsson, K., Gong, J., Dugast, C., Lambe, F., Maquet, P. & Suljada, T. (2024). Consumption-based emissions: a new frontier for EU climate policy. SEI Report, June 2024. Stockholm Environment Institute, Stockholm. <https://doi.org/10.51414/sei2024.025>

L'Institut Veblen pour les réformes économiques est un think tank à but non lucratif qui promeut des politiques publiques et des initiatives de la société civile en faveur de la transition écologique. Il cherche à transformer le modèle économique actuel, profondément insoutenable, dans le respect de la justice sociale et des limites de la planète

<https://www.veblen-institute.org/>

Le programme 'commerce' de l'Institut Veblen est soutenu par la Fondation européenne pour le climat et la Fondation Charles Leopold Mayer.