

# TESS

Forum on Trade  
Environment & the SDGs

## L'économie circulaire et le commerce international : Possibilités d'action au sein de l'Organisation mondiale du commerce

**Christophe Bellmann**

**Forum sur le commerce, l'environnement et les objectifs de développement  
durable (TESS)**

16<sup>e</sup> conférence PICARD de l'OMD

9 et 10 décembre 2021

# TESS

Forum on Trade  
Environment & the SDGs

## Modèles de commerce circulaire et flux commerciaux

Remarque : cette section s'appuie sur l'analyse de Bellmann, C. (2021), « L'économie circulaire et le commerce international : options pour l'Organisation mondiale du commerce (OMC) », Chambre de commerce internationale. Disponible ici : <https://iccwbo.org/publication/the-circular-economy-and-international-trade-options-for-the-world-trade-organization/>

# Cinq modèles de commerce circulaire

(A)

## Product service system

- Remove the need to own and increase use

(B)

## Circular supply chain

- Recycled direct materials
- Sustainable indirect materials

(C)

## Sharing platform

- Virtual sharing platform
- Physical sharing platform

(D)

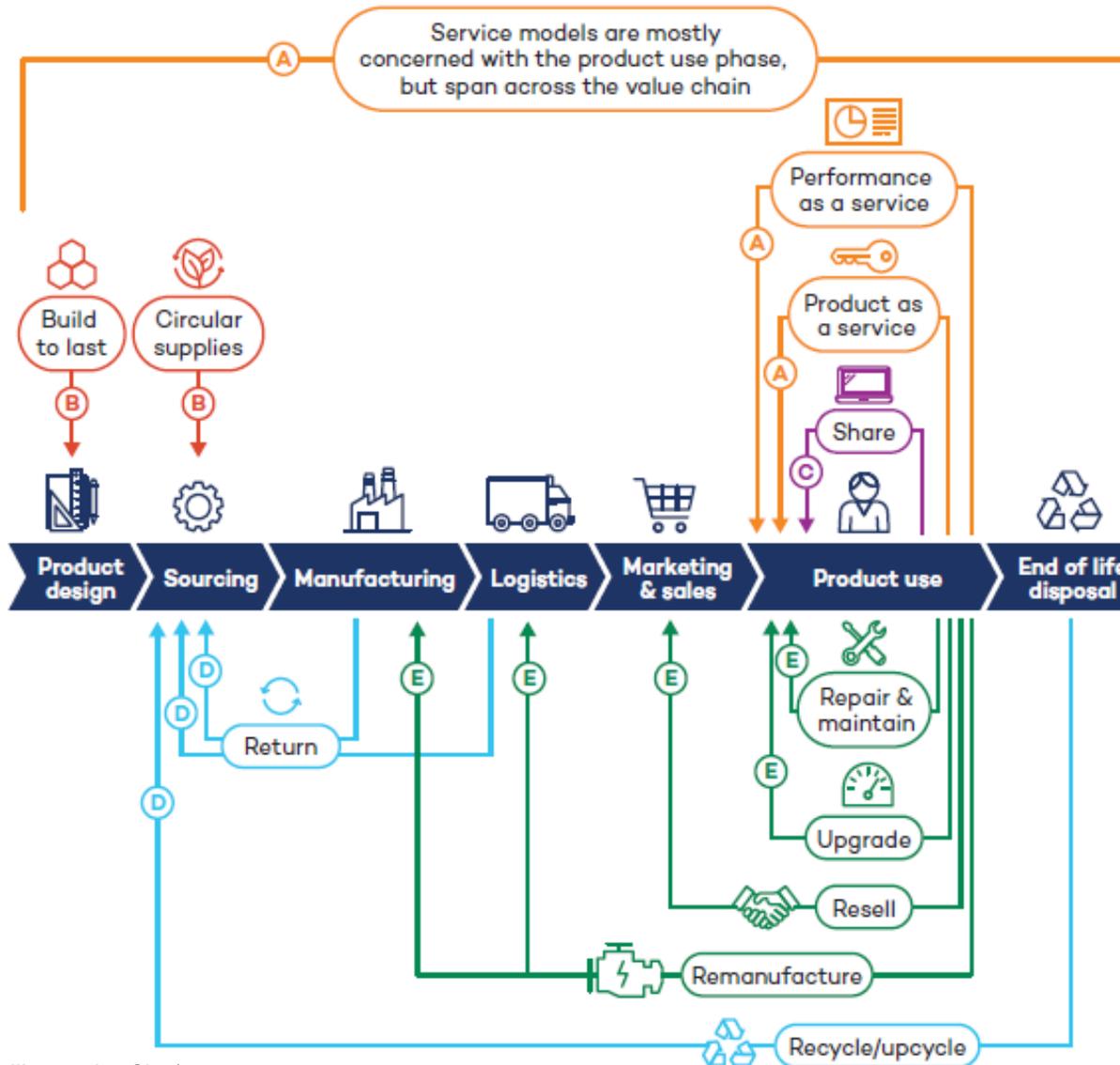
## Recovery & recycling

- Recover
- Downcycle

(E)

## Product life extension

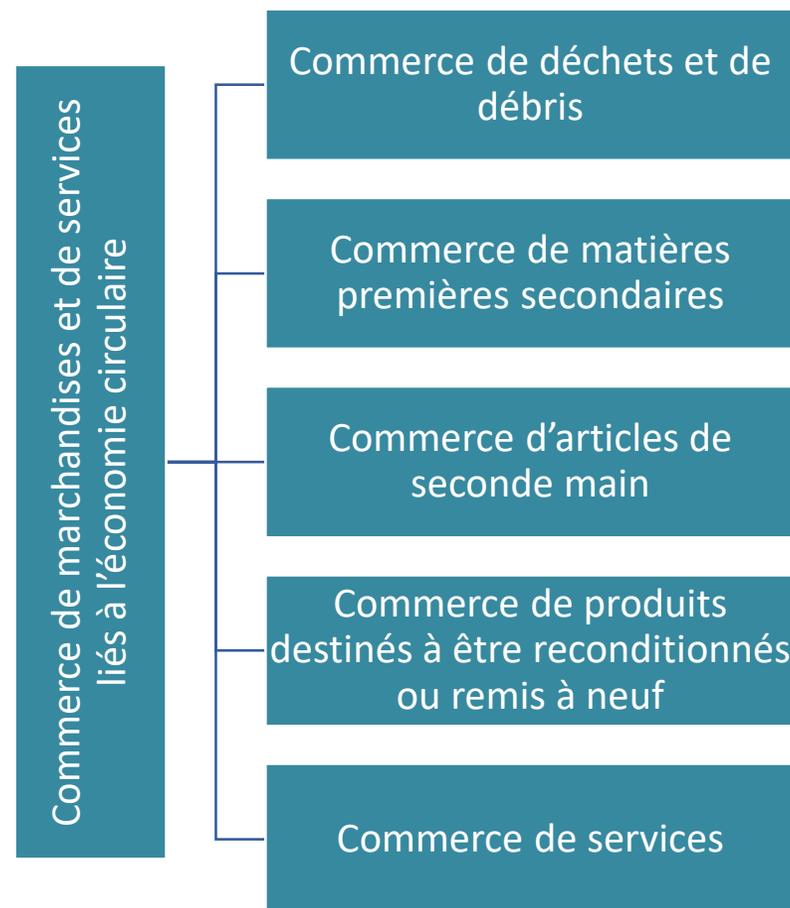
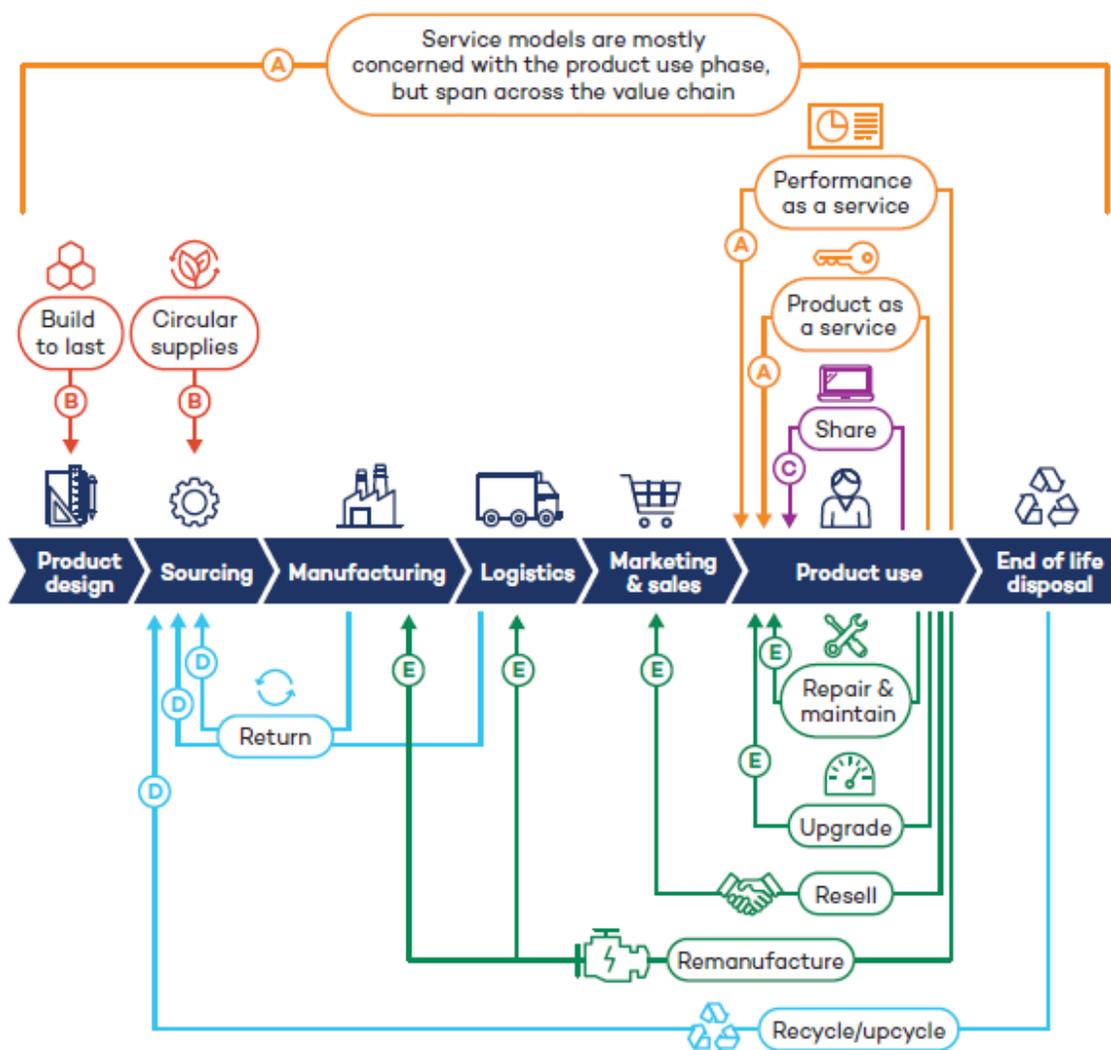
- Restore
- Repurpose
- Refresh



Le commerce international va probablement jouer un rôle essentiel pour faciliter la transition vers une économie circulaire, en exploitant les avantages comparatifs existants et en permettant des économies d'échelle.

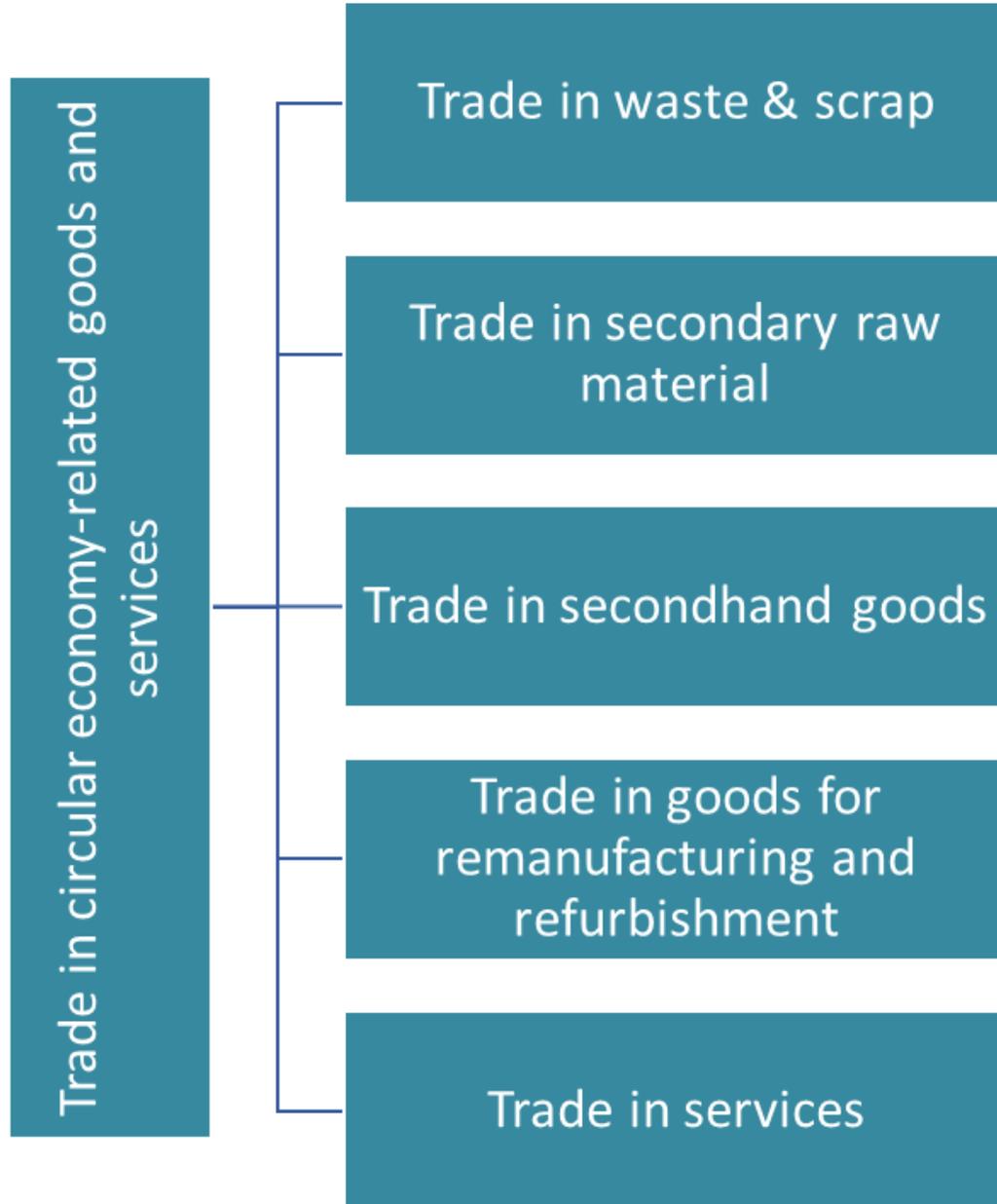
Source : Arponen, 2019 (Fonds finlandais pour l'Innovation Sitra).

# Le commerce a lieu à toutes les étapes de la chaîne de valeur



Source : Arponen, 2019 (Fonds finlandais pour l'Innovation Sitra).

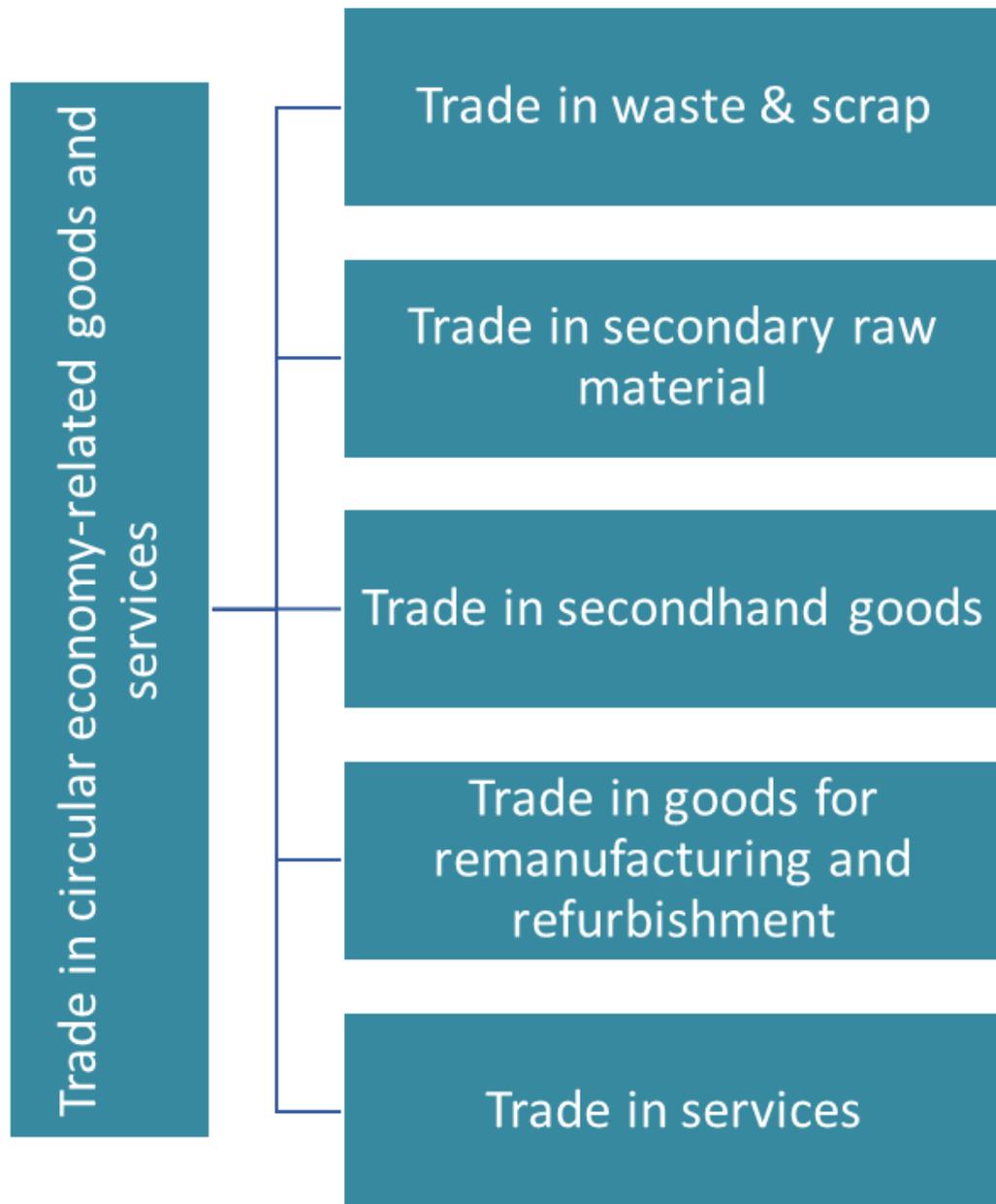
# L'évaluation des flux commerciaux est un défi



- Environ 95 milliards d'USD en 2018 (OCDE).
- Les déchets métalliques sont les types les plus échangés (27 % des exportations de métaux primaires) et présentent le potentiel économique le plus élevé.
- Papier 12 %, plastiques 3 %.



# L'évaluation des flux commerciaux est un défi



- Environ 95 milliards d'USD en 2018 (OCDE).
- Les déchets métalliques sont les types les plus échangés (27 % des exportations de métaux primaires) et présentent le potentiel économique le plus élevé.
- Papier 12 %, plastiques 3 %.

- Les codes à six chiffres du Système harmonisé (SH) ne font pas la distinction entre des matières premières secondaires et les déchets et débris.
- Commerce estimé à 9,6 milliards d'USD en 2019 (Chatham House).
- Données disponibles au niveau régional : les exportations de matières premières recyclables de l'UE ont augmenté de 61 % en volume entre 2004 et 2019 pour atteindre 25,5 millions de tonnes.

En 2016, ces exportations représentaient 36 % du commerce total de déchets de l'UE.

- Suivre les flux commerciaux est un défi majeur.
- Difficile de faire la distinction entre ces marchandises et de nouveaux produits ou des déchets dans le Système harmonisé.
- Codes SH spéciaux seulement pour les pneus rechapés, les vêtements usagés et les matériaux de construction de seconde main.

- Pas de données commerciales fiables.
- Sur la base de données commerciales, les services clés comprennent l'informatique, les services professionnels, techniques et commerciaux, l'entretien, la réparation et l'installation, la collecte de déchets et les services de construction.

# TESS

Forum on Trade  
Environment & the SDGs

## Classement des produits en fin de vie et problèmes survenant à la frontière

Remarque : cette section s'appuie sur des études de cas publiées dans Bellmann, C. (2021), « L'économie circulaire et le commerce international : options pour l'Organisation mondiale du commerce (OMC) », Chambre de commerce internationale. Disponible ici : <https://iccwbo.org/publication/the-circular-economy-and-international-trade-options-for-the-world-trade-organization/>

# Défis pour le commerce des infrastructures de réparation, de remise à neuf et de recyclage des déchets électroniques

- Augmentation des déchets électroniques, estimés à 53,6 millions de tonnes au niveau mondial en 2019.
- Auparavant, une partie de ces déchets électroniques était exportée dans les pays en développement où les installations de traitement des déchets sont moins chères et les normes environnementales moins contraignantes.
- Le recyclage des déchets électroniques repose sur des « chaînes logistiques inversées », ce qui exige de grandes quantités.
- Seule une poignée de grandes fonderies et raffineries ont la capacité d'extraire des métaux des produits électroniques, ce qui rend ce processus particulièrement vulnérable aux restrictions du commerce.
- Les divergences relatives au classement national des déchets dangereux, des déchets non dangereux, et des produits, n'étant pas des déchets, destinés à être réutilisés, réparés et remis à neuf ont un impact sur les envois transfrontaliers.
- Cela peut décourager les investissements dans des infrastructures de réparation, de remise à neuf et de recyclage de grande qualité.

# Le cas des voitures électriques

- Droits de douane plus élevés que pour d'autres produits industriels et augmentation de ces droits de douane.
- Les droits de douane pour les voitures électriques ne sont pas moins élevés que ceux appliqués aux véhicules qui fonctionnent avec un moteur à combustion interne (MCI).
- Les règles d'origine restrictives des accords de libre-échange peuvent également décourager les exportations de véhicules électriques à cause des limites sur la valeur autorisée à être achetée dans des pays tiers.
- Étant donné que les batteries usagées sont habituellement classées comme des marchandises dangereuses ou des déchets dangereux, elles sont soumises à des réglementations spécifiques, ce qui a un impact sur le commerce international.
- Des divergences entre les juridictions en ce qui concerne les réglementations en matière de recyclage ou la définition de ce qui constitue un déchet peuvent aussi constituer des obstacles pour la réutilisation, le reconditionnement et le recyclage tout au long du cycle de vie des piles.

# Normes fondées sur la qualité du produit plutôt que sur l'origine : le cas de Ragn-Sells

- Les restrictions du transport transfrontalier de déchets ralentissent l'innovation en matière de solutions circulaires.
  - En Europe, il faut jusqu'à six mois pour obtenir une autorisation pour pouvoir transporter des déchets et seuls 25 kg sont autorisés pour des tests en laboratoire, alors que les entreprises ont souvent besoin d'au moins 5 tonnes pour la validation d'une solution circulaire.
- Les normes relatives aux matériaux sont souvent fondées sur l'origine d'une ressource, plutôt que sur sa qualité. Cela peut également avoir un impact sur l'élaboration des approches circulaires.

- La méthode Ash2Phos permet de transformer les cendres de boue d'épuration en matière première pour l'extraction du phosphore et, par conséquent, faire partie d'une solution circulaire pour la gestion du phosphore.
- La méthode EasyMining d'élimination de l'azote permet d'éliminer et de récupérer efficacement l'ammonium des eaux usées.
- La technologie Ash2Salt permet d'extraire et de séparer des sels commerciaux de haute qualité des déchets ménagers incinérés (cendres volantes) qui ne peuvent pas être recyclés.

Étant donné que l'origine du matériau est un déchet, ces innovations ne sont pas autorisées sur le marché.

# Défis pour le Système harmonisé

- Étant donné que la collecte des données commerciales est fondée sur le classement du SH, la Nomenclature internationale est un point de départ essentiel pour les gouvernements et les parties prenantes afin d'avoir un aperçu plus détaillé des flux commerciaux liés aux modèles de commerce circulaire.
- Actuellement, les classements et les catégorisations des produits au titre du SH ne prennent pas toujours en considération des aspects importants des flux commerciaux tout au long du cycle de vie qui sont pertinents pour les législateurs et les chercheurs.
  - Le SH repose largement sur les caractéristiques physiques des produits et donc, quand les différences ne sont pas fondées sur des caractéristiques physiques évidentes, le reclassement est plus difficile.
- Absence de classement harmonisé des produits en fin de vie, dont les déchets, les débris et les matériaux secondaires, les produits reconditionnés, les produits destinés à être réutilisés, réparés et remis à neuf, etc.
- Les principaux défis consistent à :
  - Faire la différence entre des marchandises en fonction de leur utilisation (par exemple, des produits de seconde main p/r à de nouveaux produits ou des matières premières secondaires p/r à des déchets et des débris)
  - Faire la différence entre des marchandises en fonction de la menace potentielle qu'elles représentent pour l'environnement (dangereuse, contaminée, mélangée, etc.)
  - Faire la différence entre des marchandises en fonction de leurs avantages potentiels pour l'environnement (par exemple, les voitures électriques p/r aux véhicules à moteur à combustion interne)

# Contribution de la révision de 2022 du SH pour l'évolution vers une économie plus circulaire

- Permettre un meilleur suivi des marchandises qui peuvent constituer une menace pour l'environnement
  - Déchets et débris électriques et électroniques
    - Déchets et débris de piles, de batteries de piles et d'accumulateurs électriques ; piles et batteries de piles électriques hors d'usage et accumulateurs électriques hors d'usage
    - Des types utilisés principalement pour la récupération de métaux précieux
    - Autres assemblages électriques et électroniques et cartes de circuit imprimé
- Identifier les marchandises qui servent des fins environnementales
  - Nouvelle sous-position spécifiquement pour les chauffe-eau solaires ou les générateurs électriques photovoltaïques
  - Séparer les cellules photovoltaïques des LED
  - Plusieurs types de voitures à moteur électrique et hybride-électrique ont été répertoriés pour la première fois dans la révision de 2017. La révision de 2022 a donné lieu à la création de plusieurs autres catégories

# Limites du classement actuel dans le SH concernant les flux commerciaux : le cas des plastiques

- Différentiation et détails limités sur les types de polymères plastiques dans les produits commercialisés, des plastiques primaires aux déchets
- Classement des déchets plastiques qui ne correspond pas à celui couvert par les nouveaux amendements de la Convention de Bâle sur les déchets plastiques
- Peu d'informations en ce qui concerne les matières premières utilisées dans les différents produits, par exemple, les produits bios ou recyclés et les combustibles fossiles vierges
- Absence d'informations sur les substances très préoccupantes d'un point de vue environnemental et sanitaire
- Lacunes dans la gamme des produits qui sont classés en tant que plastiques
- Détails qui varient concernant la part de plastique intégrée dans les produits
- Prise en compte d'un seul sous-ensemble du commerce réel de plastiques et d'intrants en plastique
- Non-prise en compte des emballages plastiques qui font partie intégrante d'autres produits commercialisés

# Possibilités de dialogue dans le cadre de l'OMC

- Dans la discussion structurée sur le commerce et la durabilité environnementale :
  - « Recenser et compiler les meilleures pratiques et possibilités pour des actions volontaires et des partenariats pour garantir que le commerce et les politiques commerciales soutiennent et contribuent à la réalisation d'une économie circulaire plus efficace au niveau des ressources ».
- Dans le dialogue informel sur la pollution par les plastiques et le commerce de plastiques écologiquement durables :
  - « Définir des manières d'améliorer la compréhension du commerce mondial des plastiques, dont les flux de plastiques intégrés dans les produits commercialisés au niveau international ou associés à ceux-ci (comme les emballages plastiques) ».
  - Déterminer les actions nécessaires pour améliorer la collecte de données sur les chaînes logistiques des flux commerciaux en utilisant la Convention sur le SH de l'OMD.

Merci !