

EXECUTION DES CONVENTIONS ENVIRONNEMENTALES RELATIVES A L'OBLIGATION DE REPRISE DE CERTAINS DECHETS

- BATTERIES DE DEMARRAGE AU PLOMB USEES¹ -

Rapport à l'attention du Parlement wallon

Période 2016 – 2017

I. Information générale

I.1. Contexte général

L'article 8bis du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets habilite le Gouvernement wallon à imposer une obligation de reprise des déchets résultant de la mise sur le marché de biens, matières premières ou produits à la ou les personne(s) qui les produisent, les importent ou commercialisent en vue d'assurer une prévention, un recyclage, une valorisation ou une gestion adaptée de ces biens ou déchets. Cette obligation de reprise consiste en une obligation de reprendre ou de faire reprendre, de collecter ou de faire collecter, de valoriser ou de faire valoriser, d'éliminer ou de faire éliminer les biens ou déchets visés par l'obligation de reprise.

L'arrêté du Gouvernement wallon du 23 septembre 2010 instaurant une obligation de reprise de certains déchets a déterminé le type de biens ou déchets concernés par une obligation de reprise et les personnes auxquelles incombe cette obligation. Il a également déterminé, en fonction du type de biens ou déchets, des objectifs de prévention, de collecte, de recyclage et de valorisation, ainsi que des modalités de gestion. Il a fixé également les obligations d'information à caractère statistique liées à la mise en œuvre de l'obligation de reprise et les obligations d'information vis-à-vis du consommateur.

En vue de respecter leur obligation de reprise, les personnes auxquelles elle incombe peuvent :

- soit exécuter un plan individuel de gestion;
- soit faire exécuter cette obligation par un organisme agréé auquel elles ont adhéré;
- soit exécuter collectivement une convention environnementale.

Comme il le sera détaillé ci-après, c'est uniquement la troisième possibilité qui, en l'espèce, a été mise en œuvre.

I.2. Cadre réglementaire

Le cadre réglementaire applicable en matière de gestion des batteries de démarrage au plomb usées en Région wallonne est le suivant :

- décret du 27 juin 2006 relatif aux déchets, notamment l'article 8bis;
- décret du 27 mai 2004 relatif au livre I^{er} du Code de l'Environnement;
- arrêté du Gouvernement wallon du 23 septembre 2010 instaurant une obligation de reprise de certains déchets tel que modifié.

¹ Dans l'arrêté du 23 septembre 2010 instaurant une obligation de reprise de certains déchets, le terme employé pour désigner ces déchets est *déchets de piles et accumulateurs automobiles*

I.3. Législation européenne pertinente

La réglementation européenne pertinente en la matière est la suivante :

- la directive 2006/66/CE du Parlement européen et du Conseil du 06 septembre 2006 relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et accumulateurs.

I.4. Historique

L'article 3, § 2, de l'arrêté du Gouvernement wallon du 25 avril 2002, aujourd'hui remplacé par l'AGW du 23 septembre 2010 susvisé, impose aux personnes responsables du déchet, par le fait d'avoir mis sur le marché, à titre professionnel, des biens, matières premières ou produits en les produisant, les important ou les commercialisant, une obligation de reprise des batteries au plomb usées au 1^{er} juillet 2002.

L'article 57 indique que les garagistes sont tenus d'accepter gratuitement des particuliers tout accumulateur de démarrage au plomb qu'ils leur présentent. Le détaillant est également tenu de reprendre gratuitement des consommateurs tout accumulateur au plomb qu'ils leur présentent.

Le distributeur est tenu de reprendre, à ses frais, de manière régulière et sur place, auprès des garagistes et des détaillants toutes les batteries de démarrage au plomb réceptionnées en application du § 1^{er} de l'article 57 susvisé et toutes les batteries de démarrage au plomb usagées provenant des activités d'entretien des véhicules exercées par les garagistes, et de les présenter au producteur ou à l'exportateur.

Enfin, le producteur ou l'importateur est tenu, à ses frais, de collecter de manière régulière toutes les batteries de démarrage au plomb acceptées auprès des distributeurs ou à défaut auprès des garagistes ou distributeurs, et de les faire traiter dans un établissement autorisé à cette fin.

Il est à noter qu'il est interdit, en-dehors d'une installation de traitement autorisée, de vider les batteries de démarrage au plomb de leur acide.

L'article 60 de l'arrêté susvisé indiquait que le producteur ou l'importateur était tenu d'atteindre au minimum un taux de collecte de 90 % à partir de l'année 2002 et de 95 % à partir de l'année 2005. L'article 61 précise que le traitement des batteries de démarrage au plomb usagées doit atteindre un taux de recyclage minimum de 95% du plomb et un taux de valorisation de 100% des résidus plastiques dont, à partir du 1^{er} janvier 2003 un taux de recyclage de 30%. Les électrolytes doivent être valorisés ou neutralisés.

Le 23 janvier 2003, une convention environnementale a été conclue avec la Région wallonne. Elle est entrée en vigueur pour une période de cinq ans à dater de sa publication au Moniteur intervenue le 12 mai 2003.

Le 23 septembre 2010 a été adopté le nouvel arrêté du Gouvernement wallon instaurant une obligation de reprise de certains déchets. Ce dernier a été publié au Moniteur le 9 novembre 2010 et est d'application depuis le 19 novembre 2010. Il abroge l'arrêté du 25 avril 2002.

Les obligations prévues dans l'arrêté de 2002 ont été reprises dans le nouvel arrêté. A celles-ci s'ajoute une obligation de reprise des batteries équipant les véhicules neufs, cette obligation de reprise étant à charge du producteur des véhicules neufs. Pour répondre à cette obligation, l'article 33 prévoit que les producteurs de véhicules neufs sont tenus de reprendre l'ensemble des déchets de piles et accumulateurs automobiles issus des installations de dépollution et de démantèlement des véhicules hors d'usage.

En ce qui concerne la valorisation des batteries de démarrage au plomb usées, l'article 34, § 2, de l'AGW prévoit un taux de recyclage de 65% dont 95% de recyclage du plomb. L'acide contenu dans les batteries doit être prioritairement valorisé ou, à défaut, neutralisé. Les résidus de papiers, cartons

et matières plastiques, qui en raison de leur contamination, ne peuvent être recyclés doivent être valorisés énergétiquement.

I.5. Description du champ d'application

Initialement, la convention de 2003 portait sur les batteries de démarrage au plomb et les déchets de batteries de démarrage au plomb issus du marché de remplacement. Par conséquent, en sont totalement exclues les batteries de démarrage au plomb qui, au moment de leur mise hors d'usage, font partie d'un véhicule.

Depuis le 1^{er} juillet 2009, l'obligation de reprise est également d'application sur les batteries de première monte des véhicules appartenant aux catégories M1 et N1², telles que définies dans la Directive 70/156/CEE du Conseil, du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteurs et de leur remorques. Pour les véhicules appartenant aux autres catégories, l'obligation de reprise est d'application depuis le 1^{er} mai 2009. Il est à noter que l'extension des missions de RECYBAT au flux de première monte a été décidée suite à la transposition de la Directive EU 2006/66/CE et tenant compte des conventions environnementales en voie d'arriver à échéance à ce moment là, et ce notamment pour les véhicules hors d'usage – VHU – (M1 & N1).

Le code déchets associé aux batteries de démarrage au plomb usées est le 16 06 01.

Les batteries de démarrage au plomb ne peuvent être éliminées en CET en vertu de l'Arrêté du Gouvernement wallon du 18 mars 2004 interdisant la mise en centre d'enfouissement technique de certains déchets et fixant les critères d'admission des déchets en centre d'enfouissement technique (sauf dérogation).

Le cas des batteries de traction des véhicules électriques et hybrides est actuellement en discussion, entre FEBELAUTO, organisme chargé de l'obligation de reprise des véhicules hors d'usage, et RECYBAT – BEBAT, dont la fusion est intervenue en décembre 2016.

I.6. Convention environnementale en vigueur

I.6.1. Historique

La convention environnementale, qui avait été signée le 23 janvier 2003 et qui entrerait en vigueur pour une période de cinq ans à dater de la publication au *Moniteur belge* intervenue le 12 mai 2003, s'est clôturée le 11 mai 2008.

Les négociations avec les secteurs concernés en vue du renouvellement de la convention ont débuté en 2009. En attendant la signature de cette nouvelle convention, il a été tacitement convenu que l'organisme de gestion continue à exercer ses fonctions telles que prévues dans la convention expirée afin d'éviter que chaque producteur ou importateur ne doive introduire un plan de gestion individuel.

Ces négociations visent à mettre un terme à ce vide juridique existant depuis le 12 mai 2008 en Région wallonne, la situation étant par ailleurs régularisée ou en voie de régularisation dans les deux autres Régions. En Flandre, la nouvelle convention fut signée le 11 juin 2010.

La prise en charge par les acteurs du marché de remplacement des déchets de piles et accumulateurs de première (et dernière) monte, théoriquement du ressort des producteurs d'automobiles mais, dans les faits, gérée par les acteurs du marché de remplacement, a freiné la négociation de la nouvelle

² Véhicule de catégorie M1 : véhicule destiné au transport de personnes comportant au maximum 8 places assises non comprise celle du conducteur.

Véhicule de catégorie N1 : véhicule destiné au transport de marchandises ayant une masse maximale de 3,5 tonnes.

convention, un accord préalable devant être trouvé avec les représentants desdits secteurs afin de fournir le budget nécessaire à la prise en charge de ces flux, initialement de la responsabilité des producteurs d'automobiles.

Cet accord a été trouvé entre les parties concernées le 12 janvier 2010.

Par ce transfert de responsabilité, il a été décidé que la prise en charge, par l'organisme de gestion des déchets de piles et accumulateurs automobiles, des piles et accumulateurs automobiles de première monte des véhicules des catégories M1 et N1 entrant en vigueur le 1^{er} juillet 2009. Pour les piles et accumulateurs automobiles des autres catégories de véhicules, la prise en charge entrant en vigueur le 1^{er} mai 2009.

L'organisme de gestion qui coordonne les activités liées à l'obligation de reprise des batteries de démarrage au plomb usées est l'a.s.b.l. RECYBAT.

Cette a.s.b.l. a été fondée le 14 novembre 2003 par plusieurs importateurs de batteries de démarrage au plomb et par les différents groupements professionnels représentant les importateurs, distributeurs et détaillants de batteries de démarrage au plomb.

Elle est depuis l'interlocuteur privilégié du DSD en ce qui concerne la gestion de l'obligation de reprise des batteries de démarrage au plomb usées. RECYBAT se charge, au nom de ses membres, de l'exécution de toutes les obligations émanant de la convention environnementale.

Le secrétariat de RECYBAT a été confié à FEDERAUTO (Confédération belge du Commerce et de la Réparation automobiles et des Secteurs connexes).

Aucun responsable de la mise sur le marché de batteries de démarrage au plomb n'a introduit de plan de gestion individuel.

Au 1^{er} décembre 2016, RECYBAT a fusionné avec BEBAT, organisme en charge de l'obligation de reprise des piles et accumulateurs. La convention reste d'application et l'entité fusionnée a repris l'ensemble des obligations de RECYBAT.

I.6.2. Objectifs de la convention

Le nouvel Arrêté du Gouvernement wallon du 23 septembre 2010 a pris le pas sur la convention pour la période 2012 – 2013, en attente d'une nouvelle convention qui sera finalement signée le 5 décembre 2013. Elle a été publiée au *Moniteur belge* le 30 juin 2014 et est entrée en vigueur 10 jours plus tard pour une durée de 5 ans.

Ainsi, la collecte, le traitement et l'élimination des batteries de démarrage au plomb usées doivent mener à ce que les objectifs suivants soient atteints :

- Tous les déchets de pile et accumulateur automobile doivent être collectés aux frais de l'obligataire de reprise auprès des distributeurs, détaillants et garagistes.
- les batteries de démarrage au plomb usées ne peuvent être ni mises en CET ni incinérées.
- pour les déchets provenant du traitement des batteries de démarrage au plomb usées :
 - 95 % de recyclage pour le plomb;
 - 65 % du poids moyen de recyclage.

I.6.3. Opérateurs regroupés par l'organisme de gestion

Les membres fondateurs de RECYBAT étaient issus du secteur des importateurs de batteries de démarrage au plomb pour certains, et tous étaient membres de FEDERAUTO.

Par la suite, d'autres importateurs de batteries de démarrage au plomb sont venus s'affilier à l'a.s.b.l. RECYBAT. Fin 2011, l'a.s.b.l. comptait 125 membres, tant pour les batteries du marché de remplacement que pour celles de première monte. Fin 2013, 140 membres étaient recensés, tout

comme fin 2014. Ce nombre se stabilise, puisque 143 membres effectifs étaient recensés au 31 décembre 2015. Ces membres ont été intégrés, pour ceux qui n'y étaient pas déjà, dans les membres de BEBAT.

L'a.s.b.l. RECYBAT regroupe la plupart des responsables de la mise sur le marché de batteries de démarrage au plomb en Belgique. Néanmoins, il reste encore quelques free-riders qui ne respectent pas la réglementation. Leur nombre est difficile à estimer.

BEBAAT a repris l'ensemble de l'activité et des membres de RECYBAT lors de la fusion.

I.6.4. Financement

Les activités de RECYBAT étaient financées par les cotisations annuelles des membres. Le montant des cotisations annuelles des importateurs affiliés était basé sur la quantité de batteries de démarrage au plomb que chaque importateur a mise sur le marché belge de remplacement au cours de l'année précédente, et se composait d'une partie forfaitaire et d'une partie variable. Depuis le 1^{er} juillet 2009, les batteries de première monte sont également prises en compte pour les véhicules des catégories M1 et N1 et depuis le 1^{er} mai 2009 pour les véhicules des autres catégories.

Depuis le 1^{er} décembre 2016, le budget de RECYBAT a été intégré à celui de BEBAT. Les sources de financement restent néanmoins les mêmes.

II. Rapport d'évaluation du Département du Sol et des Déchets (DSD)

II.1. Collaboration entre le DSD et les partenaires

Le DSD participe, en tant qu'observateur, aux conseils d'administration et aux assemblées générales de l'a.s.b.l. RECYBAT. Depuis le 1^{er} décembre 2016, ces sujets sont abordés dans le cadre du conseil d'administration de BEBAT où un comité sectoriel relatif à ce type de batteries et au suivi de la convention RECYBAT a été créé. Le DSD participe comme observateur. Les discussions consacrées purement au thème des batteries de véhicules sont dès lors intégrées au comité sectoriel mis en place par le CA.

Les thèmes les plus régulièrement abordés pendant les conseils d'administration sont les suivants :

- état de la situation de l'organisme de gestion: fonctionnement interne, remarques et préoccupations des autorités régionales, plan stratégique
- présentation des comptes de l'a.s.b.l. et des projets de budget
- situation des membres et des opérateurs
- montant des cotisations
- campagnes de communication
- relation avec les personnes morales de droit public responsables de la gestion des déchets
- respect des obligations fixées dans la convention environnementale
- fusion entre Recybat et Bebat

Chaque réunion fait l'objet d'un compte-rendu rédigé par l'organisme de gestion. Ceux-ci sont envoyés au DSD qui est invité à transmettre ses éventuelles remarques. Leur approbation a lieu lors de la réunion suivante.

II.2. Sources d'information

Le présent document est basé sur les rapports dressés par l'a.s.b.l. BEBAT pour les années 2016 et 2017 et sur les documents remis par l'a.s.b.l. lors des réunions du conseil d'administration, lesquels englobent :

- le bilan comptable
- la quantité totale de batteries de démarrage au plomb et Li-ion vendues sur le marché belge par les adhérents de l'a.s.b.l. BEBAT
- un aperçu des méthodes de traitement appliquées aux batteries au plomb usées

II.3. Données relatives à la mise sur le marché de batteries de démarrage au plomb

Le nombre de batteries de démarrage au plomb et Li-ion neuves (en unités) commercialisées en Belgique calculé sur base des déclarations des membres de BEBAT s'établit comme suit :

BELGIQUE	Nombre de batteries mises sur le marché belge	
	En 2016	En 2017
Marché de remplacement	1.030.108	1.005.729
Première monte	697.180	661.868
TOTAL	1.727.288	1.667.597

Il est à noter que les batteries Li-ion représentent moins de 1% du total des batteries ici reprises.

En se basant sur la répartition par Région du parc automobile belge, on peut en déduire les quantités mises sur le marché en Wallonie :

WALLONIE	Nombre de batteries mises sur le marché wallon	
	En 2016	En 2017
Marché de remplacement	323.218	315.275
Première monte	218.755	207.482
TOTAL	541.973	522.758

En prenant en compte le poids moyen, par catégorie, des batteries de démarrage au plomb, il est possible de déterminer les quantités, en poids, mises sur le marché wallon :

WALLONIE	Quantités mises sur le marché wallon (kg)	
	En 2014	En 2017
Marché de remplacement	5.860.115	5.583.520
Première monte	3.937.126	3.780.322
TOTAL	9.797.241	9.362.596

L'a.s.b.l. BEBAT regroupant la plupart des responsables de la mise sur le marché de batteries de démarrage au plomb en Belgique, les chiffres ci-dessus sont représentatifs des quantités réellement mises sur le marché belge.

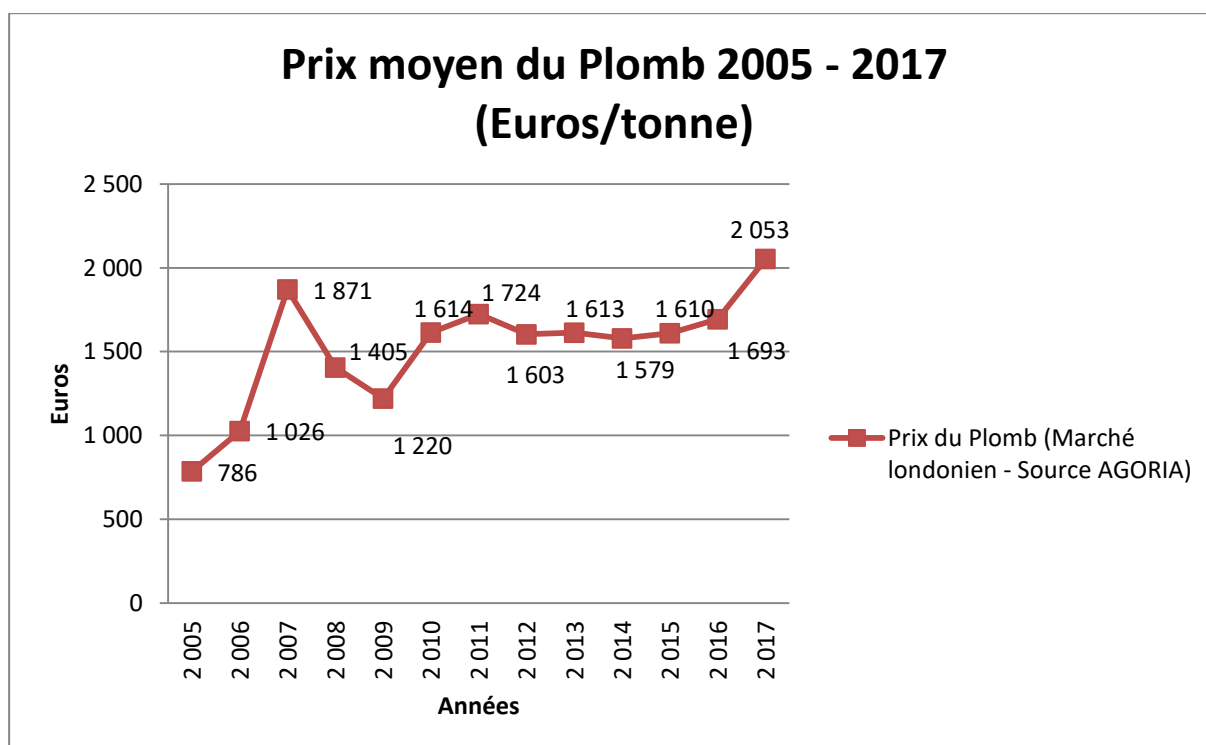
II.4. Quantités collectées

Les quantités de batteries de démarrage au plomb collectées en Belgique sont calculées sur base des arrivées dans les centres de traitement belges en provenance de Belgique et des exportations. Ces chiffres reflètent les quantités de batteries de démarrage au plomb collectées en Belgique auprès des garages et des détaillants.

Pour des raisons de confidentialité, la Région et BEBAT ayant signé une convention en ce sens, les données relatives aux quantités de batteries arrivant dans les centres de traitement ne peuvent être publiées.

Néanmoins, les calculs effectués par BEBAT sur base de toutes ces données montrent que les quantités collectées sont supérieures aux quantités mises sur le marché. Ceci peut s'expliquer par la gestion des stocks des différents acteurs. L'objectif de 95 % de collecte fixé par la convention est donc atteint et est même dépassé. Le DSD, quoique ne pouvant pas les divulguer, dispose de ces chiffres et peut donc vérifier, sur cette base, la bonne atteinte des objectifs.

Il est important de noter que le prix du plomb a toujours été positif au fil des années et a connu une forte augmentation, malgré quelques fluctuations, depuis 2005, comme le montre le graphique ci-dessous.



Il résulte de cette forte hausse du prix du plomb que les batteries de démarrage au plomb usées sont fort demandées, ce qui signifie qu'il n'y a pas de problème pour leur collecte chez les garagistes. Vu qu'elles leur rapportent un bénéfice, les garagistes les laissent collecter séparément et les batteries sont transportées aux entreprises de traitement. Ainsi, il n'est pas nécessaire pour l'organisme de gestion BEBAT d'intervenir dans l'organisation de la collecte et leur traitement. Ceci est réglé par le marché.

Dès lors, le rôle de BEBAT se limite à faire le rapport des résultats réalisés par le mécanisme du marché libre.

Le taux de collecte via le réseau des parcs à conteneurs reste marginal, sans toutefois être insignifiant.

II.5. Quantités traitées

La même convention de confidentialité, signée par la Région et BEBAT, s'applique pour les quantités de batteries traitées. C'est pourquoi aucun tonnage ni aucune quantité de batteries n'apparaît dans cette section. Les rapports de traitement transmis aux autorités régionales permettent ici aussi de s'assurer que les objectifs de traitement sont bien atteints, ce qui est le cas.

II.5.1. Aperçu du traitement des batteries de démarrage au plomb usées :

Sociétés de recyclage de batteries de démarrage au plomb usées en Belgique

1. **Campine Recycling**, implantée à Beerse, est la principale société de recyclage des accumulateurs au plomb en Belgique. Toutes les batteries qui y entrent sont recyclées. Le processus de recyclage utilisé par Campine Recycling aboutit à la production de plomb raffiné qui peut être réutilisé dans la fabrication de nouvelles batteries de démarrage au plomb.
2. En automne 2006, **Accurec** a commencé le traitement de batteries de démarrage au plomb usées, à Tessenderlo.

Procédés de recyclage des batteries de démarrage au plomb usées

Les deux processus de recyclage des batteries de démarrage pour la production de plomb sont les suivants :

1. Batteries fondues en entier après récupération de leur acide

Les batteries sont d'abord vidées de leur acide. Elles sont ensuite introduites en entier dans un haut fourneau chauffé à 1000 °C, où de l'air enrichi en oxygène est insufflé. Le plomb fondu est ensuite coulé en gros lingots d'une tonne. Les scories à base de plomb et de fer qui restent de la fonte des batteries sont recyclées dans des fours primaires.

Les composés organiques contenus dans les gaz d'échappement du four sont oxydés dans un brûleur, puis refroidis et filtrés. La poussière du filtre est déchlorée et réinjectée dans le four.

Dans ce procédé, les plastiques sont valorisés énergétiquement en servant de combustible et en jouant un rôle de catalyseur dans la production de plomb recyclé.

2. Batteries broyées, avec séparation des différents constituants

Les batteries sont d'abord vidées de leur acide. Elles sont ensuite démantelées et broyées et les différentes fractions sont séparées par des équipements automatiques adaptés. Celles-ci contiennent des composés métalliques, des pâtes à base de sulfate de plomb, du polypropylène, des plastiques non recyclables et de l'acide sulfurique dilué (celui qui était lié aux pâtes de plomb). Certains procédés utilisent une deuxième phase de broyage avant que la fraction plastique ne soit finalement traitée.

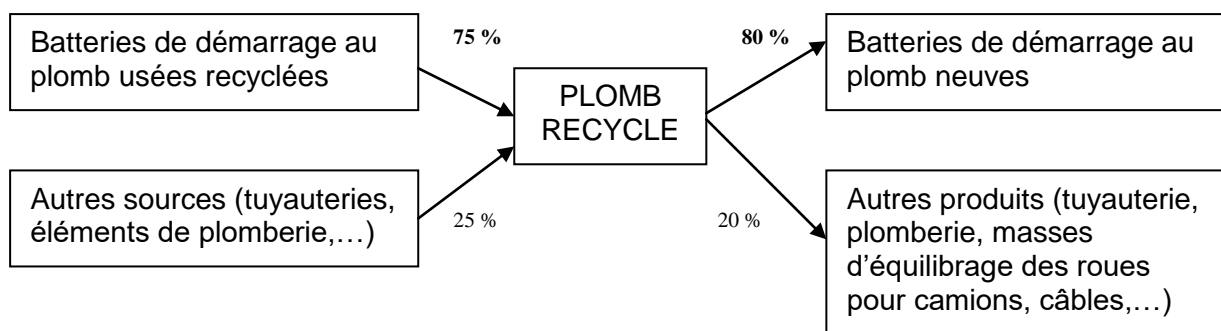
Dans ce procédé, le plomb et le plastique sont donc séparés. Le PVC n'est pas recyclé, mais le polypropylène (PP) est granulé et revendu par la suite.

Remarques pour les deux processus

L'acide sulfurique contenu dans les batteries est préalablement extrait par les usines de traitement, et est ensuite complètement neutralisé et régénéré. Le sulfate de sodium produit peut être recristallisé et vendu. Cependant, des filières de collecte non agréées subsistent, notamment par l'intermédiaire de récupérateurs de vieux métaux. Pour essayer d'enrayer certains trafics et le stockage sauvage, les opérateurs de traitement situés en Belgique exigent de leurs fournisseurs d'apporter les batteries remplies d'acide.

Le plomb contenu dans les carcasses de batteries est complètement recyclé. Après avoir été débarrassé de ses impuretés et enrichi avec d'autres métaux en fonction de la demande des clients, il est conditionné en lingots et réutilisé dans la fabrication de piles ou d'accumulateurs automobiles neufs.

La fabrication de plomb recyclé à partir du recyclage des batteries peut également être couplée au recyclage d'autres résidus contenant du plomb (tuyauteries, éléments de plomberie,...). Cependant, les batteries constituent, y compris à l'échelle mondiale, la source majeure destinée à la production de plomb recyclé comme l'indique le schéma ci-dessous :



Puisque les déchets de piles ou d'accumulateurs automobiles constituent une source d'approvisionnement majeure pour la production de plomb recyclé, on peut comprendre qu'il existe, dans le secteur des métaux non-ferreux, une grande demande en batteries de démarrage au plomb usées de la part des usines de recyclage du plomb pour la production de nouveau métal. D'après la fédération AGORIA et les usines de traitement F.M.M. et CAMPINE, il s'agit d'une vraie bataille des ressources. De plus, en raison de la valeur marchande élevée du plomb, (équivalent à environ 2.053 € la tonne en 2017), le recyclage des batteries constitue une filière économique importante qui fonctionne très bien.

II.5.2. Pourcentages de recyclage des batteries de démarrage au plomb usées

Le rendement minimal de 65% de recyclage, prévu à l'article 34 de l'AGW du 23 septembre 2010 instaurant une obligation de reprise de certains déchets, est atteint, et ce pour 2016 et 2017.

II.6. Campagnes de communication et de sensibilisation

La quasi-totalité des batteries de démarrage au plomb usées résultant d'activités professionnelles sont remises aux collecteurs agréés à cet effet. Etant donné la valeur positive des batteries de démarrage au plomb usées, la collecte et le traitement de ces déchets s'organise sans l'intervention de BEBAT. Les garagistes et les détaillants ont intégré le système à leurs habitudes.

A ce jour, BEBAT n'a pas eu besoin d'organiser de campagne de communication et de sensibilisation en lien avec les batteries de démarrage au plomb.

Depuis la fusion BEBAT – RECYBAT, le site internet de RECYBAT a disparu, les informations relatives à l'obligation des batteries de démarrage étant reprises sur le site de BEBAT.

II.7. Analyse des comptes annuels de l'entreprise

Suite à la fusion, les comptes de RECYBAT ont été intégrés à ceux de BEBAT.

Etant donné la valeur positive des batteries au plomb, les frais de collecte et de traitement des batteries usées sont couverts par la revente du plomb. BEBAT n'a nullement besoin d'intervenir dans ces frais.

Les activités de BEBAT en lien avec le présent flux n'ont pas d'impact sur le budget du DSD.

II.8. Contrôles exercés

L'article R.93 du Livre I^{er} du Code de l'environnement prévoit que les agents du DSD sont compétents pour constater les infractions à l'article 8bis du décret du 27 juin 1996 relatif aux déchets, c'est-à-dire vérifier que les producteurs (en ce compris les importateurs) remplissent bien leurs devoirs quant à l'obligation de reprise. L'administration n'a pas constaté de problème au niveau de mises sur le marché. En effet, la quasi-totalité des producteurs et importateurs de batteries au plomb sont affiliés à l'organisme de gestion. Il subsiste fort peu de « free-riders ». Il a été décidé de commun accord que BEBAT identifierait les derniers irréductibles et prendrait contact avec eux. En cas de résistance, l'intervention de l'administration sera sollicitée par BEBAT. Aucune demande d'intervention en ce sens n'est intervenue lors de la période considérée.

En ce qui concerne la collecte et le traitement des batteries usées, ils sont effectués par le Département de la Police et des Contrôles dans le cadre des contrôles liés aux déchets dangereux. Etant donné le cours du plomb, les batteries usées sont des déchets très prisés par les ferrailleurs. Cependant, bon nombre d'entre eux ne disposent pas de l'agrément requis pour la collecte des déchets dangereux. Les contrôles portent surtout sur des aspects de régularisation administrative et de titres requis pour l'activité.

Enfin, le contrôle de l'atteinte des objectifs par l'organisme de gestion est assuré par le DSD.

III. Perspectives d'évolution

III.1. Batteries des véhicules électriques

Le cas des batteries de traction des véhicules électriques et hybrides fait débat. FEBELAUTO, organisme chargé de l'obligation de reprise des véhicules hors d'usage, peut tout aussi légitimement prétendre à ce flux, le véhicule étant considéré comme un tout. Des discussions ont eu lieu au cours de la période entre les deux organismes, la piste de deux systèmes distincts étant également envisagée, en fonction des options choisies par les obligataires de reprise. Cette dernière possibilité est celle qui se dégage actuellement : FEBELAUTO et BEBAT seraient dès lors tous deux organismes de gestion. Des conventions concernant ce type de batteries avec la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale étaient en voie de finalisation à la fin de l'année 2017.

Ces batteries ont actuellement un coût de recyclage élevé, et ne se trouvent pas en grandes quantités sur le marché belge (Selon la FEBIAC, 24157 véhicules hybrides et 2709 véhicules électriques ont été nouvellement immatriculés en 2017 pour tout le pays. Quant au parc total, il était de 70192 véhicules hybrides et 7535 véhicules électriques). Ces chiffres ont doublé depuis 2015, même si le total reste marginal par rapport au parc total. Ce type de batteries n'en étant qu'à ses débuts, l'Union européenne elle-même ne compte encore qu'un petit nombre d'unités de traitement. Au vu du marché belge des véhicules électriques et hybrides et de leur durée de vie, un afflux de batteries usagées à traiter n'est pas attendu avant 2025.

III.2. Conventions environnementales

La convention environnementale liée aux batteries des véhicules sera, en raison de la fusion avec BEBAT, totalement intégrée à la future gestion de l'obligation de reprise des piles et batteries, dès que la présente convention sera arrivée à son terme en juillet 2019 mais sera également reprise dans l'arrêté sectoriel relatif aux véhicules hors d'usage.

En effet, la batterie au sens de la directive, est un élément essentiel au fonctionnement du véhicule et dépend donc des deux directives, la directive batteries mais aussi la directive véhicules hors d'usage. La batterie de démarrage au plomb d'un véhicule n'est aujourd'hui plus l'unique type de batterie présente. Des batteries nécessaires au fonctionnement du véhicule se sont ajoutées également pour les nouveaux types de véhicules que sont les véhicules hybrides et électriques. Ces batteries relèvent également des deux directives, batteries et véhicules.

III.3. Nouveau projet de réforme de la responsabilité élargie des producteurs en Région wallonne suite à l'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 37/2018 du 22 mars 2018

Le 23 juin 2016 a été adopté le décret modifiant le Code de l'Environnement, le Code de l'Eau et divers décrets en matière de déchets et de permis d'environnement. Il prévoit, à l'article 79, une révision de l'actuel mécanisme de l'obligation de reprise et introduit la notion plus large de responsabilité élargie des producteurs (REP). Dans un arrêt 37/2018 de la Cour constitutionnelle du 22 mars 2018, cette première réforme de la matière a fait l'objet d'une annulation (partielle).

Suite à cet arrêt de la Cour constitutionnelle, le Service juridique du DSD et le Cabinet ont réévalué l'ensemble du dispositif légal afin de répondre, non seulement aux griefs d'annulation de la Cour Constitutionnelle, mais également de simplifier l'approche de la réforme des obligations de reprise.

Un nouveau projet de réforme a ainsi été élaboré. Il emprunte largement la structure juridique générale très répandue dans l'ensemble du droit environnemental, notamment en matière de permis d'environnement (c'est-à-dire un régime juridique se déclinant en 3 niveaux : une base décrétales, un arrêté fixant des conditions sectorielles et une autorisation administrative). Dans le projet, ce système a été transposé aux obligations de reprise, avec respectivement un avant-projet de décret REP (modifiant le décret relatif aux déchets), des projets d'AGW par flux de déchets et une licence octroyée aux éco-organismes. Les lignes de force de ce projet de réforme sont présentées ci-après.

Une première réforme de fond vise à rééquilibrer le décret relatif aux déchets en transférant au niveau décretales un grand nombre de dispositions applicables à la REP jusqu'alors arrêtées par le Gouvernement. La gestion des déchets, sous l'impulsion du droit européen mais également sous la pression environnementale, sociale et économique, fait en effet désormais de l'élimination l'ultime mode de gestion, par défaut, d'un déchet. Les autres modes de gestion visés à l'article 1, § 2, du décret relatif aux déchets (prévention, préparation en vue de la réutilisation, recyclage, autre forme de valorisation, notamment énergétique) figurant au cœur de la REP, il ne se justifie plus que leur encadrement décretales se réduise à un seul article du décret relatif aux déchets. Cet encadrement a en effet évolué au fil du temps par le biais d'obligations et d'instruments complexes qu'il appartient au législateur de définir afin de leur conférer un fondement juridique solide, prévisible et transparent. La jurisprudence du Conseil d'Etat abonde en ce sens. Concrètement, il s'indique de faire figurer, dans le décret relatif aux déchets, les principes généraux de la REP (applicables à tous les flux de déchets désignés par le Gouvernement) anciennement visés à la fois dans l'article 8bis et dans le chapitre premier (« dispositions communes ») de l'arrêté du 23 septembre 2010.

Le Gouvernement demeure, pour le surplus, habilité à établir les règles spécifiques par flux de biens et déchets applicables aux producteurs ainsi qu'aux intervenants dans la chaîne de commercialisation et de gestion des flux de déchets, en vue de la mise en œuvre de la responsabilité élargie des producteurs. Il s'agit du pendant de l'article 8bis, § 5, du décret relatif aux déchets, tel que modifié par le décret du 23 juin 2016, qui prévoyait alors l'adoption d'un cahier des charges des éco-organismes. Pour rappel, dans son arrêt n° 37/2018 du 22 mars 2018, la Cour constitutionnelle a confirmé la légalité de ce principe en relevant que le Gouvernement pouvait être habilité à établir le cahier des charges des éco-organismes auxquels les producteurs peuvent adhérer sans avoir au préalable conclu un accord de coopération à ce sujet avec les deux autres Régions. Le contenu du cahier des charges serait donc désormais retranscrit dans un arrêté sectoriel par flux de déchets.

Un second axe essentiel de la réforme en projet vise la substitution de l'agrément et de la convention environnementale par un mécanisme unique de « licence », et par le remplacement des organismes agréés et de gestion par des « éco-organismes », désormais seules entités susceptibles d'exécuter

collectivement tout ou partie des obligations des producteurs au titre de la REP. L'expérience passée a en effet démontré, d'une part, l'inutilité de l'agrément (non mis en œuvre en pratique, à l'exception des déchets d'emballages qui ne relèvent cependant pas du décret relatif aux déchets, mais de l'accord de coopération du 4 novembre 2008 concernant la prévention et la gestion des déchets d'emballages³) et, d'autre part, plusieurs difficultés dans la mise en œuvre du mécanisme des conventions environnementales dans le cadre de l'obligation de reprise. Une des difficultés majeures réside en effet dans le fait que les conventions environnementales font l'objet d'un régime juridique distinct prévu dans les dispositions du Code de l'environnement. Ce régime distinct s'accommode difficilement avec les dispositions prévues au sein de la REP et aboutit inévitablement à de longues négociations avec l'administration, qui n'ont pas lieu d'être dès lors que le régime décretaal et réglementaire de la REP trouve à s'appliquer.

Toutefois, la procédure d'octroi de la licence laisse une part importante à la coopération entre le demandeur, qui détermine lui-même le contenu concret de son plan de prévention et de gestion, et l'administration et le Ministre qui approuve in fine la licence contenant ce plan (sur proposition de décision motivée de l'administration). Les obligations qui s'imposent au producteur (et, le cas échéant, à l'éco-organisme) consistent essentiellement en l'exécution des mesures visées par le plan de prévention et de gestion approuvé et, d'autre part, dans les éventuelles conditions imposées par le Ministre dans la décision d'approbation (sans préjudice des obligations décretales et réglementaires généralement applicables).

En troisième lieu, la réforme vise à replacer le producteur au centre du système. Le texte en projet définit ainsi les obligations découlant de la REP en visant, au premier chef, le producteur. L'intervention éventuelle d'un éco-organisme ne libère pas ce dernier, qui demeure le cas échéant solidairement responsable de la bonne exécution de ses obligations, fussent-elles exécutées par un éco-organisme.

En quatrième lieu, le mécanisme de licence envisagé est à géométrie variable : l'éco-organisme détermine lui-même les obligations qu'il projette d'exécuter en lieu et place des producteurs qui y adhèrent. Cette possibilité ouvre la voie à l'émergence d'éco-organismes adaptés aux attentes de producteurs concernés, lesquelles peuvent fortement varier d'un secteur à l'autre en fonction, par exemple, de la nature des déchets et des débouchés qu'ils offrent, de la structure du marché (« business to business »-B2B-, « business to consumer »-B2C, etc., par exemple), des perspectives de croissance des flux, etc.

En pratique, un éco-organisme peut solliciter de se voir accorder une licence dont le contenu sera essentiellement déterminé par le plan de prévention et de gestion qui accompagne sa demande.

Une cinquième évolution importante réside dans le régime des sanctions, repensé dans le contexte de la réforme du régime général des sanctions prévues par le Code de l'environnement qui vise une dépénalisation de certaines infractions environnementales au profit du mécanisme de sanctions administratives. L'expérience a en effet démontré qu'un régime répressif exclusivement fondé sur des infractions sanctionnées pénalement se révèle inadapté pour bon nombre de violations d'obligations issues de la REP, singulièrement les obligations de nature administrative sans conséquences directes sur l'environnement (communication de documents, règles de gouvernance, etc.).

III.4. Notion de « producteur »

Parmi les dispositions contestées par plusieurs organismes de gestion dans leur recours contre l'article 79 du décret du 23 juin 2016 susmentionné figurait la notion de producteur.

Dans son arrêt 37/2018, la Cour constitutionnelle estime qu'il apparaît inévitable que les Régions adoptent de manière concertée la définition de producteur car :

- il n'y a pas de sous-marché régionaux pour les produits mis sur le marché ;
- les objectifs de collecte doivent être atteints sur l'ensemble du territoire belge ;
- l'obligation de reprise doit s'imposer à tous les producteurs.

³ M.B., 29 décembre 2008.

L'adoption par la Région wallonne, sans concertation préalable avec les autres Régions, de la définition de producteur risque de gêner l'atteinte des objectifs par l'Etat belge.

La Cour constitutionnelle a dès lors annulé l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} de l'article 79 qui stipulait ce qui suit : « *Le Gouvernement peut soumettre au régime de la responsabilité des producteurs les personnes visées à l'article 2, 20°, qui mettent sur le marché en Wallonie des biens, produits ou matières premières* ».

Dans l'optique d'une révision de la définition de « producteur », il y aurait lieu de poursuivre les discussions entamées en 2015 avec les deux autres Régions en vue de l'élaboration d'un accord de coopération.

Dans l'attente de cette éventuelle concertation, le Service juridique du DSD préconise d'employer la définition européenne du producteur.

III.5. Sanctions

Dans le cadre du suivi de la mise en œuvre des obligations de reprise d'une manière générale, le Département du Sol et des Déchets a pu constater diverses infractions qu'il n'a pu sanctionner faute de cadre légal adapté.

D'une manière générale, les points qui posent souvent problème dans le suivi des obligations de reprise et pour lesquels la création de sanctions pourrait aider l'administration dans ses opérations de contrôle sont les suivants :

a) La sanction des free-riders

Il arrive que certaines entreprises identifiées comme free-riders ne donnent aucune suite aux sollicitations des organismes de gestion ou aux contrôles de l'administration. Il y aurait donc lieu de prévoir des sanctions pour celles qui refusent de se mettre en ordre.

b) La non-atteinte des objectifs de collecte ou de traitement

Les objectifs de collecte et de traitement de chaque flux de déchets soumis à l'obligation de reprise sont indiqués dans l'arrêté du Gouvernement du 23 septembre 2010.

Actuellement, la Région ne dispose pas d'outils contraignants par rapport aux organismes de gestion qui n'atteignent pas les taux prévus.

c) La mise sur le marché de produits avec une contribution environnementale non approuvée par l'Administration

L'article 6 de l'arrêté indique que, lorsque des cotisations sont supportées par le consommateur, les propositions motivées relatives à leur mode de calcul et leurs éléments constitutifs sont soumises à l'approbation de l'Administration au moins trois mois à l'avance.

Il y aurait donc lieu de prévoir une sanction lorsque des produits sont mis sur le marché avec une cotisation non approuvée au préalable par l'Administration.

d) La transmission, hors délais, des documents tels que le plan de gestion, le plan de communication, ...

Conformément à l'article 19, § 1^{er}, 5° et 6°, les conventions environnementales prévoient la transmission à l'Administration, pour avis ou pour approbation, de documents tels que le plan d'exécution, le plan de prévention et de gestion, le plan de communication,... Les délais dans lesquels ces documents doivent être transmis sont stipulés dans les conventions environnementales. L'Administration constate cependant que ces délais ne sont pas toujours respectés.

e) L'application du contrat d'adhésion de manière discriminatoire

L'article 4, § 3, de l'arrêté indique que la convention d'adhésion conclue entre les obligataires de reprise et l'organisme de gestion doit garantir l'absence de discrimination et de distorsion de concurrence entre les obligataires de reprise.

Cependant, il a déjà été constaté que, dans certaines situations, le contrat d'adhésion n'était pas appliqué de manière égale entre les différents membres de certains organismes de gestion. Cela concerne plus particulièrement l'application de la rétroactivité sur le paiement des cotisations lors d'une nouvelle affiliation. La rétroactivité est parfois appliquée, parfois pas, en fonction des résultats des négociations avec le futur membre.

Une analyse de la situation actuelle et des propositions de mesures à mettre en œuvre ont été élaborées par le Département du Sol et des Déchets en avril 2016, en collaboration avec le Département de la Police et des Contrôles. La mise en place de sanctions est une priorité absolue.

Afin de solutionner les problèmes de territorialité en matière de contrôle, une première solution a été apportée par le décret du 23 juin 2016 susmentionné qui prévoit, dans les obligations à respecter par les organismes de gestion, l'obligation de disposer d'un point de contact en Wallonie. A noter que le nouveau projet de réforme de la REP en Région wallonne brièvement expliqué ci-avant reprend cette obligation.

Cette disposition a été contestée par certains organismes de gestion, mais la Cour constitutionnelle, dans son arrêt n°37/2018 du 22 mars 2018, a estimé qu'il n'est pas injustifié d'imposer aux éco-organismes d'avoir un point de contact en Wallonie.

IV. Conclusions et recommandations du DSD

Les résultats que RECYBAT a obtenu, tant au niveau de la collecte qu'au niveau du traitement du plomb et de l'acide contenu dans les batteries de démarrage au plomb usées, sont au-dessus des objectifs avancés dans la convention environnementale, soit un pourcentage de collecte de plus de 95% et un pourcentage de recyclage de 95% du plomb.

Pour le cas des batteries rechargeables des véhicules électriques et hybrides, le DSD recommande la conception d'une nouvelle convention environnementale ou de tout autre nouvel outil, si possible en collaboration avec les autres Régions. Celle-ci toucherait les batteries aussi bien de première monte que de remplacement, ainsi que les divers composants, notamment les cellules, et ce pour les véhicules des catégories M1 et N1. Il est à noter que des conventions avec les Régions flamande et de Bruxelles-Capitale devraient entrer en vigueur dans le courant de l'année 2018 ou 2019.

*