

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 2014 – 2015

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 infra, 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 :

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*

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

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, prédécesseur de celui du 23 septembre 2010 visé ci-avant, 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, important ou 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 de l'AGW du 25 avril 2002 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 indique que le producteur ou l'importateur est 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 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 N1, 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 VHU (M1 & N1).

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.

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 envisagée et devrait avoir lieu au début de l'année 2017.

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 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 cette nouvelle convention, il a été tacitement convenu que l'organisme de gestion continue à exercer ses fonctions telles que prévues dans l'ancienne convention 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 2009 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 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 1er juillet 2009. Pour les piles et accumulateurs automobiles des autres catégories de véhicules, la prise en charge entrant en vigueur le 1er 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'asbl RECYBAT.

Elle 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.

Cette a.s.b.l. est depuis l'interlocuteur privilégié de l'Office wallon des déchets 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.

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 et publiée au Moniteur le 30 juin 2014.

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 l'asbl sont :

➤ *Pour les importateurs de batteries de démarrage au plomb :*

- ACCU SERVICE s.a.
- BATTERY SUPPLIES s.a.
- CADA s.a.¹
- CEDIMA s.a.

- DEVRIENDT s.a. ¹
- DRB s.a.
- EMROL s.a.
- EXIDE AUTOMOTIVE s.a.
- HELLA s.a. ¹
- NIPPARTS BELGIUM s.a.
- UNITED ENERGY s.a. ¹
- VB AUTOBATTERIE s.a. (aujourd'hui Johnson Controls Autobatterie SA)

En date du 31 décembre 2008, les entreprises suivies du chiffre ¹ n'étaient plus membres de RECYBAT étant donné qu'elles ont arrêté leur activité d'importation de batteries de démarrage au plomb.

➤ *Pour les groupements affiliés à FEDERAUTO :*

- la Fédération du Matériel automobile (F.M.A. a.s.b.l.), agissant tant en son nom qu'au nom :
 - du Groupement des Importateurs, Agents et Fabricants de Pièces, Accessoires, Pneus, Produits, Outillage et Equipement pour Véhicules, Garages et Carrosseries (GIAF)
 - du Groupement des Distributeurs de Pièces, de Produits et d'Accessoires automobiles
 - du Groupement des Spécialistes du Pneu
- le Groupement des Distributeurs et Agents de marques automobiles (G.D.A. a.s.b.l.)
- le Groupement des Entreprises de Réparation automobile (REPARAUTO a.s.b.l.)
- le Groupement des Négociants en Véhicules d'Occasion (GVO a.s.b.l.)
- FEDERAUTO Carrosserie a.s.b.l.
- le Groupement des Vendeurs de Carburants de Belgique a.s.b.l.
- la Fédération des Représentants généraux de Matériels pour travaux publics et privés, pour le bâtiment et la Manutention (SIGMA a.s.b.l.)

Tous les membres fondateurs de l'a.s.b.l. sont 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.

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.

I.6.4. Financement

Les activités de RECYBAT sont financées par les cotisations annuelles des membres. Le montant des cotisations annuelles des importateurs affiliés est 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 compose 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.

II. Rapport d'évaluation de l'Office wallon des déchets (OWD)

II.1. Collaboration entre l'OWD et les partenaires

L'OWD participe, en tant qu'observateur, aux conseils d'administration et aux assemblées générales de l'asbl RECYBAT.

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'asbl 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 à l'OWD 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'asbl RECYBAT pour les années 2014 et 2015 et sur les documents remis par l'asbl lors des réunions du conseil d'administration, lesquels englobent :

- le bilan comptable
- la quantité totale de batteries de démarrage au plomb vendues sur le marché belge par les adhérents de l'a.s.b.l. RECYBAT
- 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 neuves (en unités) commercialisées en Belgique calculé sur base des déclarations des membres de RECYBAT s'établit comme suit :

BELGIQUE	Nombre de batteries mises sur le marché belge	
	En 2014	En 2015
Marché de remplacement	847.261	868.818
Première monte	647.228	632.777
TOTAL	1.494.479	1.501.595

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 2014	En 2015
Marché de remplacement	264.596	271.455
Première monte	202.129	197.706
TOTAL	466.726	469.160

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 2015
Marché de remplacement	4.499.460	4.964.166
Première monte	3.479.697	3.780.992
TOTAL	7.979.157	8.745.158

L'asbl RECYBAT regroupant la plupart des responsables de la mise sur le marché de batteries de démarrage au plomb en Belgique, les chiffres ci-dessus représentent bien les 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 comme RECYBAT ayant signé une même 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 RECYBAT sur base de toutes ces données montrent que les quantités collectées sont supérieures aux quantités mises sur le marché. L'objectif de 95 % de collecte fixé par la convention est donc atteint et est même dépassé. L'Office, 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. Entre 1991 et 2003, le prix du marché fluctuait autour de 500 €/tonne. A partir de 2003, on connaît une forte hausse du prix du plomb. En 2008, le prix moyen du plomb sur le marché londonien s'élevait à 1.404 €/tonne ; en 2011 il était de 1.724 €/tonne, avant de subir un léger fléchissement pour globalement se stabiliser autour de 1.579 €/tonne en 2014 et 1.610 €/tonne en 2015.

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 RECYBAT d'intervenir dans l'organisation de la collecte et leur traitement. Ceci est réglé par le marché.

Dès lors, le rôle de RECYBAT 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 RECYBAT, 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.

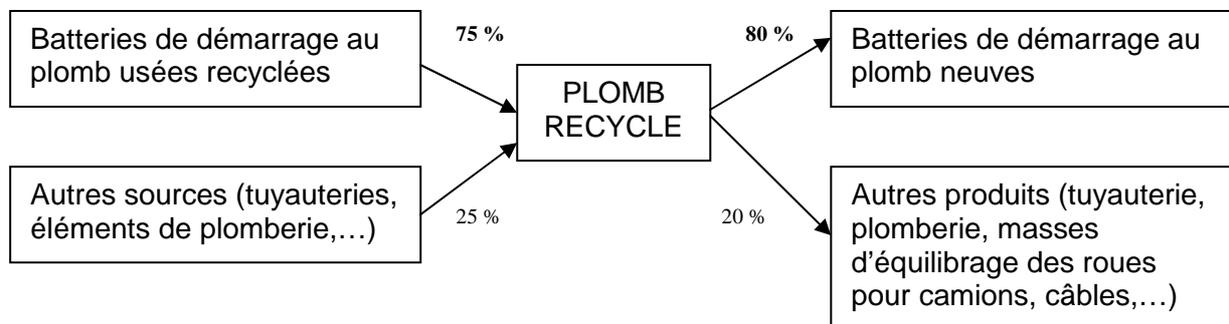
Dans ce procédé, le plomb et le plastique sont donc séparés. Le PVC n'est pas recyclé, mais le polypropylène (PP) est granulé et revendu par la suite.

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 1.724 € la tonne en 2011), 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 instaure une obligation de reprise de certains déchets, est atteint aussi bien par Campine que par Accurec, et ce pour 2014 et 2015.

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 RECYBAT. Les garagistes et les détaillants ont intégré le système à leurs habitudes.

A ce jour, RECYBAT n'a pas eu besoin d'organiser de campagne de communication et de sensibilisation.

Néanmoins, RECYBAT a lancé la création de son propre site internet en septembre 2010. Celui-ci a pu être mis en ligne dès le mois de février 2011.

Ce moyen de communication était nécessaire pour faire connaître les missions de RECYBAT à toutes personnes intéressées et, plus particulièrement, aux entreprises soumises à l'obligation de reprise des déchets de piles et d'accumulateurs automobiles.

Cette nouvelle interface a été développée pour faciliter également la procédure d'affiliation pour les entreprises qui désirent être membre de RECYBAT.

Pour une information claire et concise, les rubriques principales suivantes y ont été développées: présentation de RECYBAT, définition de l'obligation de reprise avec renvoi aux différentes réglementations et conventions environnementales régionales, de même qu'à la Directive "Piles et Accumulateurs", liste des opérateurs agréés pour la collecte et le transport des batteries au plomb usées, ...

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

Les recettes de l'asbl proviennent essentiellement des cotisations des membres. Les frais de personnel sont la principale source de dépenses.

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. RECYBAT n'a nullement besoin d'intervenir dans ces frais.

Les activités de RECYBAT n'ont pas d'impact sur le budget de l'OWD

II.8. Contrôles exercés

L'article R.93 du Livre Ier du Code de l'environnement prévoit que les agents de l'Office 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 RECYBAT identifierait les derniers irréductibles et prendrait contact avec eux. En cas de résistance, l'intervention de l'administration sera sollicitée par RECYBAT.

On constate par ailleurs que, la liste des membres de RECYBAT ne fait qu'augmenter en taille, comme précisé ci-dessus dans la section 1.6.3., de 125 fin 2011 à 143 fin 2015. Le travail d'identification porte dès lors déjà ses fruits.

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 l'Office.

III. Perspectives d'évolution

III.1. Collaboration renforcée et fusion avec BEBAT

Une collaboration renforcée entre RECYBAT et BEBAT avait déjà vu le jour en 2010 avec l'utilisation possible pour les membres de RECYBAT du programme myBatbase.

Par ailleurs, le secrétariat que TRAXIO assure pour RECYBAT implique des tâches et missions de plus en plus importantes, générant des frais supplémentaires que TRAXIO ne peut plus se permettre de supporter. Une piste à l'étude est le renforcement de la collaboration avec BEBAT afin de limiter les coûts de gestion. La réflexion est en cours, notamment concernant les questions des cotisations et contributions, de la structure de fonctionnement de RECYBAT au sein de BEBAT et le respect des spécificités du contrat de RECYBAT.

Au cours des années 2014 et 2015, les négociations en vue d'aboutir à une fusion entre les deux organismes se sont poursuivies. La date du 1^{er} janvier 2017 a été validée par le Conseil d'Administration de Recybat pour procéder au mariage des deux organismes.

III.2. Batteries Lithium-ion

Depuis 2012, RECYBAT voit apparaître sur le marché des batteries de démarrage au Lithium-ion. Actuellement, ces batteries équipent certains véhicules comme les motos et les quads. Contrairement aux batteries au plomb, une fois en fin de vie, ces batteries sont des déchets à valeur négative. RECYBAT étudie donc la mise en place une contribution environnementale. Un système opérationnel de collecte et de traitement devra également être développé.

III.3. 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 l'entité fusionnée BEBAT-RECYBAT seraient dès lors tout deux organismes de gestion.

Ces batteries ont actuellement un coût de recyclage élevé, et ne se trouvent pas en grandes quantités sur le marché belge (Selon la FEBIAC, 9357 véhicules hybrides et 1360 véhicules électriques ont été nouvellement immatriculés en 2015 pour tout le pays. Quant au parc total, il était de 34066 véhicules hybrides et 3307 véhicules électriques). 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.4. Conventions environnementales

Si une nouvelle convention, tenant compte de la fusion prochaine avec BEBAT, est en négociation avec la Région flamande, une nouvelle convention, datée du 5 décembre 2013, est entrée en vigueur en Wallonie. Néanmoins, l'Arrêté du 23 septembre 2010 a été attaqué au Conseil d'Etat par différents organismes de gestion, dont RECYBAT, entraînant l'annulation de certaines dispositions contestées dans un arrêt du 29 janvier 2015, notamment celle relative aux personnes morales de droit public.

III.5. EUCOBAT

Pour information, la demande d'affiliation de RECYBAT à EUCOBAT, l'association européenne des systèmes de collecte nationaux pour les batteries, a été reçue favorablement en date du 7 septembre 2014. Cette affiliation peut s'avérer utile dans le cadre de la défense des intérêts du secteur lors de la révision de la Directive européenne relative aux piles et accumulateurs usagés.

IV. Conclusions et recommandations de l'OWD

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, l'OWD recommande la conception d'une nouvelle convention environnementale, 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.