

MARS 2022

**Projet de règlement du gouvernement du Québec sur la
Responsabilité Étendue des Producteurs (RÉP)
RECOMMANDATIONS DE MOBILITÉ ÉLECTRIQUE CANADA**



À l'attention de Benoit Charette,

Ministre de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques
Édifice Marie-Guyart, 675, boulevard René-Lévesque Est, 30e étage
Québec (Québec) G1R 5V7
Téléphone : 418 521-3911
Télécopieur : 418 643-4143
ministre@environnement.gouv.qc.ca

Mobilité Électrique Canada (MÉC) salue le leadership dont le gouvernement du Québec fait preuve en travaillant à la création d'une réglementation sur la gestion des batteries de véhicules électriques. MÉC souhaite collaborer à son élaboration afin que celle-ci soit le plus efficace possible sur les plans de l'écologie, de l'économie et de la logistique. Dans ce document, nous réitérons de manière plus détaillée nos recommandations en ce qui a trait à la gestion des batteries de véhicules électriques après leur première vie utile. Ces recommandations ont été élaborées avec nos membres spécialisés dans un ou plusieurs aspects du secteur. Si vous avez quelques questions ou commentaires en lien avec ce document, n'hésitez pas à nous contacter.

Bien à vous,

Daniel Breton

Président et directeur général
Mobilité Électrique Canada
daniel.breton@emc-mec.ca
<https://emc-mec.ca>
514 883 9274

À propos de MÉC

MÉC est une organisation nationale sans but lucratif, composée de membres, qui se consacre exclusivement à l'avancement de la mobilité électrique en tant qu'opportunité passionnante et prometteuse pour lutter contre le changement climatique et la pollution atmosphérique tout en stimulant l'économie canadienne. La mission de MÉC est d'accélérer stratégiquement la transition vers la mobilité électrique à travers le Canada. Fondée en 2006, MÉC est l'une des toutes premières associations de mobilité électrique au monde. Elle représente les organisations qui travaillent à l'électrification des transports au Canada. Ses membres, qui représentent un chiffre d'affaires de plus de 70 milliards de dollars par an, sont des constructeurs de véhicules, des services publics, des fabricants d'infrastructures de recharge, des fournisseurs et des réseaux de recharge, des entreprises technologiques, des sociétés minières, des gestionnaires de parcs automobiles, des syndicats, des villes, des universités, des associations de concessionnaires, des ONG environnementales et des associations de propriétaires de VÉ.

1. Introduction

Mobilité Électrique Canada (MÉC) partage les objectifs du gouvernement du Québec, à savoir :

- S'assurer que les batteries des véhicules électriques sont gérées de manière écologiquement soutenable;
- Soutenir le développement d'une économie circulaire des batteries.

MÉC estime en outre qu'un cadre de RÉP bien conçu doit respecter:

- Les droits des consommateurs et des consommatrices;
- Les caractéristiques uniques des batteries de VÉ, comme leur taille, leur poids, leur valeur marchande, leur composition chimique diverse et leur durée de vie;
- La courbe d'innovation du secteur de la fabrication des batteries qui fait que celles-ci sont et seront de plus en plus durables;
- Les solutions qui prolongent la durée de vie des batteries par le biais de la réutilisation, afin de respecter la hiérarchie des 3RV-E (réduction à la source, réemploi, recyclage, valorisation et élimination), car le réemploi peut être une option supérieure au recyclage des batteries, du point de vue de l'environnement et du coût de possession du véhicule;
- Les impératifs liés à la lutte aux changements climatiques en privilégiant des solutions durables et exemplaires;
- Les principes de base de l'économie circulaire pour limiter le besoin d'extraction minérale dans les batteries de véhicules électriques de demain;
- L'intérêt économique du Québec qui investit des sommes significatives dans le secteur de l'électrification des transports légers et lourds.

MÉC recommande dans ce document des améliorations au règlement, portant sur les thématiques suivantes:

- Durée de vie utile d'une batterie de véhicule électrique (BVE) et taux de récupération;
- Réutilisation avant le recyclage proprement dit;
- Réseaux de récupération;
- Mécanisme de transfert de responsabilité;
- Identification des batteries.

2. Recommandations de Mobilité Électrique Canada

Points sous considération	Commentaires	Recommandations de MÉC
<p>Cibles de récupération basées sur une durée de vie hypothétique de 10 ans : 35% en 2027, atteignant 90% en 2057. (Article 33.)</p> <p>Niveau de préoccupation : ÉLEVÉ</p>	<p>Les BVE sont conçues pour avoir une durée de vie qui excède la vie des véhicules – souvent plus de 10 ans. Les BVE ont souvent une deuxième et troisième vie utile.</p> <p>Les cibles proposées nuiront au développement des filières de réutilisation de batteries en forçant la récupération des BVE par les producteurs selon un échéancier prédéterminé.</p> <p>L'objectif pourrait également nuire au développement de batteries plus durables et servir d'incitatif à la mise en marché de BVE dont la vie utile serait limitée à 10 ans ou moins.</p>	<p>Exiger la reprise de la <u>totalité</u> (100%) des BVE <i>indésirables</i>, c'est-à-dire des BVE qui ne trouvent plus de preneur sur le marché de la réutilisation, de la revalorisation ou du recyclage.</p> <p>Établir une norme précisant un délai de collecte pour les BVE indésirables. Par exemple : collecte et prise en charge au plus tard 90 jours après réception d'un avis de disponibilité pour récupération.</p>
<p>Interdiction de réseaux parallèles de récupération (Article 8.1)</p> <p>Niveau de préoccupation : ÉLEVÉ</p>	<p>Le projet de règlement interdirait plusieurs types d'activités commerciales comme la revente de BVE à des fins de réutilisation, de conversion électrique de véhicules à essence ou de réaffectation (par ex. en batteries stationnaires).</p> <p>La revente de BVE à des fins de réutilisation permet de prolonger la vie de VE sur la route et par le fait même de réduire les émissions du cycle de vie des VE.</p> <p>Les conversions de véhicules contribuent à l'accélération de l'électrification des transports en comblant l'offre manquante pour certains types de véhicules et en favorisant l'innovation québécoise.</p> <p>La réaffectation en batterie</p>	<p>Permettre la récupération des BVE par des tierces parties pour la réutilisation, la réaffectation, le reconditionnement ou le recyclage.</p>

Points sous considération	Commentaires	Recommandations de MÉC
	stationnaire permet de compenser l'impact environnemental de leur fabrication initiale en allongeant la vie utile des BVE, et présente d'importantes retombées économiques potentielles.	
Absence d'encadrement de la réutilisation ou du reconditionnement des BVE	Les BVE actuelles qui se retrouvent hors des véhicules sont très recherchées et ont une grande valeur commerciale. Elles sont revendues, au Québec comme à l'étranger, pour leur réutilisation, leur réaffectation (par ex: dans un autre véhicule électrique ou pour du stockage d'énergie stationnaire), leur reconditionnement ou même leur recyclage. Les activités d'économie circulaire qui se mettent naturellement en place pour réutiliser les batteries participent à la réduction de gaz à effet de serre. Ces activités devraient être encadrées et appuyées, plutôt qu'éliminées.	Encadrer les activités de réutilisation et de reconditionnement des BVE et soutenir les tierces parties qui contribuent à prolonger la durée de vie utile des BVE. Assurer le transfert de responsabilité pour les tierces parties qui récupèrent des BVE, les reconditionnent, réaffectent ou les modifient et remettent ces nouveaux produits sur le marché; Préciser la définition de producteur pour inclure les entreprises qui font du reconditionnement et remettent sur le marché des BVE modifiées.
Identification/traçabilité des BVE (Article 5-4)	Inspirée du « passeport batterie » proposé par la Global Battery Alliance et la Commission Européenne, une obligation d'identification des batteries permettra aux différents acteurs de l'économie circulaire de rassembler et de réutiliser de manière plus efficace les renseignements et données relatives aux différentes batteries mises sur le marché et de faire des choix mieux informés dans le cadre de leurs activités de récupération.	S'inspirer du projet de réglementation de l'Union Européenne pour inclure l'obligation d'un « passeport batterie » identifiant le producteur et les caractéristiques de la batterie. Inclure également des provisions d'accès en lecture seule [read-only] aux données permettant d'évaluer l'état de santé de la batterie.

Points sous considération	Commentaires	Recommandations de MÉC
<p>Possibilité de créer un organisme sans but lucratif pour gérer les BVE en fin de vie utile. (Article 6)</p> <p>Appui</p>	<p>Les producteurs n'ayant pas leur propre système de gestion des batteries en fin de vie utile pourront compter sur la force du nombre pour mieux gérer les coûts associés à la récupération et à la gestion des BVE.</p>	<p>MÉC appuie la proposition gouvernementale permettant aux producteurs qui ne possèdent pas leur propre système de gestion des batteries de créer un organisme sans but lucratif pour assurer la gestion responsable et transparente de leurs batteries.</p>
<p>Réglementation intégrée à un règlement couvrant la gestion de déchets.</p>	<p>Les BVE usagées ne sont pas des déchets que les consommateurs pourraient « jeter » comme les autres produits de consommation traités dans le règlement comme la peinture, le latex, les piles pour jouets et les produits électroniques portables. Contrairement à ces produits à faible valeur résiduelle, les BVE usagées conservent une grande valeur pour utilisation secondaire ou même en fin de vie. De plus, la gestion sécuritaire des BVE indésirables exige une chaîne logistique beaucoup plus complexe.</p>	<p>Créer un règlement spécifique aux BVE tenant compte des producteurs secondaires (reconditionnement et réaffectation) et de la gestion durable et transparente des BVE indésirables récupérées.</p>
<p>Transparence des frais relatifs à la réglementation RÉP.</p>	<p>Les frais relatifs à la REP devrait être transparents. Si ces frais étaient internalisés par les manufacturiers, il n'y aurait aucune transparence pour le consommateur ou la consommatrice. Cet « écofrais » pourrait être révisé sporadiquement afin de refléter l'évolution des technologies et des coûts de recyclage.</p>	<p>Dans un objectif de transparence auprès du gouvernement ainsi que des consommateurs et consommatrices, inclure dans le règlement une exigence d'affichage du coût moyen de gestion des batteries par kWh en vue de leur réemploi ou de leur recyclage.</p>