

**ELECTRIC  
MOBILITY  
CANADA**

ACCELERATING ELECTRIC  
TRANSPORTATION



**MOBILITÉ  
ÉLECTRIQUE  
CANADA**

ACCÉLÉRER L'ÉLECTRIFICATION  
DES TRANSPORTS

## RESPONSABILITÉ ÉLARGIE DES PRODUCTEURS DE GRANDES BATTERIES

Recommandations en matière de réglementation  
Soumises par le Groupe de travail sur les batteries de MEC  
**AVRIL 2024**

---

### Préambule

Mobilité électrique Canada (MEC) soutient la mise en œuvre d'une réglementation sur la responsabilité élargie des producteurs (REP) et est heureuse d'avoir eu l'occasion de contribuer aux travaux du Groupe tactique sur la récupération et la valorisation des batteries de véhicules électriques mis en œuvre par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs.

Le contenu du présent document est le résultat de la participation de MEC au Groupe tactique mentionné ci-haut ainsi qu'à des consultations publiques au Québec et en Colombie-Britannique. Le groupe de travail sur les batteries de MEC est composé de membres qui représentent de nombreuses parties prenantes de l'industrie à travers le Canada. Le but de nos commentaires et recommandations est de s'assurer que la réglementation adoptée facilitera et encouragera le développement d'une économie circulaire dans laquelle le cycle de vie des batteries de traction est optimisé.

### À propos de Mobilité électrique Canada

Fondée en 2006, Mobilité électrique Canada (MEC) est une association industrielle nationale composée de membres qui se consacre exclusivement à la promotion de la mobilité électrique comme moyen de lutter contre les changements climatiques et la pollution atmosphérique tout en soutenant l'économie canadienne.

MEC compte un large éventail d'organisations membres, incluant des services publics, des fabricants de véhicules légers, moyens, lourds, et tout terrain, des fournisseurs d'infrastructures, des entreprises technologiques, des sociétés minières, des centres de recherche, des ministères et organismes gouvernementaux, des municipalités, des universités, des gestionnaires de parcs automobiles, des syndicats, des ONG environnementales, et des groupes de propriétaires de VE.

La mission de MEC est de faciliter et d'accélérer la transition vers la mobilité électrique durable au Canada par les moyens suivants : le plaidoyer, la collaboration, l'éducation, ainsi que le leadership éclairé, dans le but ultime de créer un avenir plus propre, plus sain et plus prospère pour toute la population canadienne.

*Mobilité électrique Canada est la voix unifiante et faisant autorité pour la transition vers la mobilité électrique partout au Canada.*

## Coordonnées

Pour toute question, veuillez contacter :

Daniel Breton,  
Président et chef de la direction  
daniel.breton@emc-mec.ca  
514 883-9247

Louise Lévesque, directrice des politiques  
louise.levesque@emc-mec.ca  
418 264-5575

---

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1. INTRODUCTION .....</b>	<b>3</b>
<b>2. RECOMMANDATIONS DE MEC SUR LA RÉGLEMENTATION REP CONCERNANT LES BATTERIES .....</b>	<b>3</b>
2.1. Réglementation spécifique pour grandes batteries : Une REP traditionnelle, mais adaptée.....	3
2.2. Obligation de reprise par le producteur.....	4
2.3. Permettre une gestion individuelle ou collective par l'intermédiaire d'un organisme de gestion reconnu.....	4
2.4. Favoriser les activités de réutilisation, réaffectation et reconditionnement.....	5
2.5. Identification des batteries .....	6
2.6. Reddition de comptes .....	6
<b>3. SOUTENIR LES ENTREPRISES EN VALORISATION ET RECYCLAGE .....</b>	<b>7</b>
<b>Annexe A - DÉFINITIONS.....</b>	<b>8</b>
Batteries de traction / grandes batteries .....	8
Producteur de grandes batteries.....	8
<b>Annexe B – VOIES DE TRANSFERT DE RESPONSABILITÉ.....</b>	<b>9</b>

## 1. INTRODUCTION

Objectifs de MEC pour les réglementations relatives à la gestion de la fin de vie des batteries de traction :

- Veiller à ce que 100 % des grandes batteries, notamment celles de traction, soient traitées de manière responsable et écologique lorsqu'elles ne sont plus désirées par le marché.
- Inclure des dispositions favorisant le développement d'une économie circulaire afin de capter toute la valeur économique des grandes batteries tout en respectant l'environnement.

MEC estime également qu'un cadre de REP bien conçu:

- S'inspire de la REP traditionnelle et comprend des mesures de performance adaptées;
- Oblige les producteurs à récupérer leurs batteries, lorsque ces batteries ne sont plus désirées par le marché;
- Permet aux producteurs de répondre aux obligations de la REP de manière individuelle et collective;
- Favorise les activités qui prolongent la durée de vie des batteries, dont la réutilisation, réaffectation et reconditionnement;
- Comprend une exigence d'identification des batteries, afin de retracer efficacement le producteur responsable de leur gestion;
- Inclut un mécanisme de transfert de responsabilité pour les batteries modifiées (réaffectées ou reconditionnées);
- Exige une reddition de compte permettant au gouvernement et au public de vérifier si les producteurs ont respecté l'obligation de reprise.

## 2. RECOMMANDATIONS DE MEC SUR LA RÉGLEMENTATION REP CONCERNANT LES BATTERIES

### 2.1. Réglementation spécifique pour grandes batteries : Une REP traditionnelle, mais adaptée.

MOBILITÉ ÉLECTRIQUE CANADA recommande au gouvernement de créer une réglementation inspirée de la Responsabilité élargie des producteurs (REP) traditionnelle, adaptée et spécifique aux grandes batteries, ce qui inclut les batteries de traction de véhicules et les batteries de stockage stationnaires non industrielles.

Le principal avantage de la REP traditionnelle est d'assurer l'équité entre les parties assujetties, incluant les constructeurs de véhicules ainsi que les autres acteurs de la chaîne de valeur. La réglementation établira des responsabilités claires pour chacun. D'ailleurs plusieurs autres juridictions penchent vers une réglementation de type REP pour assurer la saine gestion des batteries de véhicules électriques en fin de vie, notamment l'Union Européenne (REP adoptée), le New Jersey (REP adoptée), Hawaï, la Californie, l'État de Washington ainsi que la Colombie-Britannique. L'adoption d'une REP traditionnelle adaptée favoriserait l'harmonisation avec les autres juridictions ayant déjà statué sur le sujet et faciliterait l'adhésion des parties prenantes et sa mise en œuvre.

Un cadre de REP traditionnelle bien conçu et adapté aux grandes batteries permet au marché secondaire d'arriver à des résultats optimaux tout en assurant la prise en charge par le producteur et le recyclage des batteries qui n'ont pas trouvé preneur sur le marché.

Dans le cadre de cette réglementation, la définition de grandes batteries doit inclure les batteries de traction des véhicules entièrement électriques, hybrides rechargeables, hybrides conventionnels, à pile à combustible dans toutes les catégories : légers, moyens et lourds; routiers et non routiers. La définition de grandes batteries devrait également couvrir les batteries de stockage stationnaires et d'autres batteries issues de la réaffectation de batteries de traction de véhicules. L'Annexe A présente une liste d'autres définitions à appliquer dans le cadre de la réglementation REP.

## 2.2. Obligation de reprise par le producteur

**MOBILITÉ ÉLECTRIQUE CANADA recommande de mettre en place une obligation des producteurs de reprendre 100% des batteries non-désirées.**

Afin de réduire l'impact carbone des grandes batteries et éviter que les batteries ne soient retirées prématurément du marché de la seconde vie, l'obligation de récupération devrait cibler précisément les grandes batteries qui ne sont pas désirées par un tiers pour être réutilisées, reconditionnées, réaffectées ou recyclées. Pour ces batteries non désirées, le producteur doit alors être tenu de gérer son produit d'une manière responsable sur le plan environnemental et logistique.

Le producteur initial ne devrait pas être tenu responsable d'une batterie qui n'est plus dans son état original à l'interne parce qu'elle a été modifiée par une entreprise tierce. Au contraire, dans ces cas-ci, la responsabilité devrait être transférée à l'entreprise qui a effectué les modifications et qui a vendu la batterie dans sa seconde vie.

La mesure du rendement devrait être basée sur le nombre de batteries disponibles pour la récupération. MEC recommande que la réglementation sur la REP exige la reprise de toutes (100 %) les batteries non désirées, à la demande explicite du propriétaire, et qu'elle spécifie le délai standard pour la collecte et la gestion des batteries non désirées. Par exemple : collecte et reprise au plus tard 90 jours après réception d'un avis de disponibilité pour la récupération.

## 2.3. Permettre une gestion individuelle ou collective par l'intermédiaire d'un organisme de gestion reconnu

**MOBILITÉ ÉLECTRIQUE CANADA recommande de permettre aux producteurs de se conformer soit individuellement ou collectivement par l'intermédiaire d'un organisme de gestion reconnu (OGR) pour gérer leurs batteries de façon responsable et transparente.**

Ainsi, les producteurs qui ne disposent pas de leur propre système de gestion de batteries en fin de vie pourront se joindre à d'autres entreprises afin d'administrer collectivement les coûts liés à la logistique et au recyclage de leurs produits. Une réglementation de type REP traditionnelle est l'approche qui permettra aux parties assujetties de choisir une gestion collective en faisant appel à

un organisme de gestion reconnu ou de gérer individuellement leurs produits si cela est plus judicieux pour leurs opérations.

#### 2.4. Favoriser les activités de réutilisation, réaffectation et reconditionnement

**MOBILITÉ ÉLECTRIQUE CANADA recommande d'encourager la réutilisation, la réaffectation et le reconditionnement des batteries en établissant un principe de transfert de responsabilité.**

La fabrication de batteries et leur recyclage en fin de vie ont une empreinte écologique non négligeable. Il est donc particulièrement important d'encourager les solutions qui permettent d'allonger la durée de vie des batteries, dont la réutilisation, le reconditionnement et la réaffectation lorsque ces options sont sécuritaires, pour optimiser les avantages environnementaux de l'électrification des transports.

Avant d'être envoyées dans des centres de recyclage, les batteries de traction qui ont été retirées des véhicules peuvent être revendues comme pièces de rechange pour être réutilisées, reconditionnées ou réaffectées, que ce soit pour prolonger la durée de vie d'un véhicule électrique, pour convertir un véhicule à essence en un véhicule électrique, pour du stockage d'énergie stationnaire servant à fournir de l'électricité hors réseau, ou encore à gérer les capacités excédentaires pour les services publics. Les activités d'économie circulaire donnant une seconde vie aux batteries de véhicules électriques doivent être soutenues et encouragées, car elles contribuent à prolonger la durée de vie des véhicules électriques et à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Les réglementations relatives à la REP devraient donc permettre la récupération des grandes batteries par des tiers en vue de leur réutilisation, réaffectation ou reconditionnement, et prévoir des voies de transfert de responsabilité pour ces tiers. Une définition claire du terme « producteur » devrait inclure les entreprises qui reconditionnent et remettent sur le marché des batteries de traction modifiées. Le producteur original de la batterie ne doit pas demeurer responsable d'un produit ayant été modifié par une tierce partie (modification de la configuration, de la gestion de performance ou réutilisation dans une nouvelle application. Ainsi, toute partie qui remet à neuf, réaffecte ou reconditionne les batteries devient le producteur responsable. Dans ces cas, il y aura transfert de responsabilité du producteur original au nouveau producteur. L'Annexe B présente un tableau des voies de transfert de responsabilité du producteur en fonction des différentes actions après la commercialisation initiale de la batterie.

Le recyclage doit certes être la destination finale de toute batterie afin d'en maximiser la valorisation. Toutefois, la durée de vie d'une batterie étant un concept complexe, le règlement REP ne doit pas imposer un facteur temporel à cette durée de vie ni imposer un taux de réutilisation, de reconditionnement et de réaffectation. Seules les personnes qualifiées qui disposent des compétences nécessaires peuvent effectuer un diagnostic de l'état physique et de l'état de santé d'une batterie et des possibilités de réutilisation sécuritaires. Comme recommandé plus haut, le taux de récupération de 100% des batteries disponibles à la récupération (offertes par le propriétaire) est le seul indicateur adéquat pour ce marché.

## 2.5. Identification des batteries

**MOBILITÉ ÉLECTRIQUE CANADA recommande d'intégrer le concept d'identification des batteries dans la réglementation sur la REP.**

Le concept d'identification de batterie intégrée à la REP devrait avoir pour objectif exclusif d'identifier les caractéristiques principales de la batterie ainsi que le producteur responsable de la batterie en fin de vie.

Ce concept assurera aussi le transfert de responsabilité, puisque tout producteur devra identifier son produit, incluant les producteurs de batteries remises à neuf, reconditionnées ou réaffectées, libérant ainsi le producteur initial de toute responsabilité de gestion.

Le système d'identification des batteries devrait être mis au point conformément aux normes internationales<sup>1</sup> et inclure par exemple des informations sur le producteur, sur la chimie de la batterie, son voltage, et sa capacité ainsi qu'un identifiant digital permettant d'accéder au répertoire de batteries du producteur.

## 2.6. Reddition de comptes

**MOBILITÉ ÉLECTRIQUE CANADA recommande de mettre en place un mécanisme de reddition de compte harmonisé avec les règlements existants et les REP d'autres juridictions nord-américaines afin de mesurer les résultats de la REP tout en minimisant l'impact administratif pour les entreprises assujetties.**

Le respect de l'obligation de reprise des batteries disponibles à la récupération doit bien sûr être mesuré et cela implique donc une reddition de compte de la part des parties assujetties. Cela dit, il importe que le mécanisme de reddition de compte de la REP soit conçu de façon à minimiser les processus administratifs. Pour ce faire, nous préconisons l'harmonisation avec des règlements existants, comme le *Règlement sur les matières dangereuses*<sup>2</sup> qui exige déjà de la part des entreprises un plan de gestion des batteries résiduelles (en fin de vie) et un registre spécifiant le nombre de batteries ayant été entreposées, éliminées, traitées ou utilisées. Le mécanisme de REP traditionnel prévoit également la transmission au ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs d'un rapport annuel faisant état du plan de gestion des produits récupérés. L'obligation de transmettre un tel rapport devrait s'appliquer aux producteurs de grandes batteries (voir définition en annexe A), soit les équipementiers d'origine et les producteurs qui revalorisent les batteries usagées pour les remettre sur le marché.

Le rapport annuel exigé dans le cadre de la REP traditionnelle adaptée aux grandes batteries, obligeant les producteurs reprendre 100% des batteries disponibles pour la récupération, devrait comprendre les données suivantes :

- a) Le nombre de demandes reçues à des fins de récupération ;

---

<sup>1</sup> <https://ww2.arb.ca.gov/sites/default/files/barcu/regact/2022/acii/2aciiifro1962.6.pdf>

<sup>2</sup> <https://www.legisquebec.gouv.qc.ca/fr/document/rc/q-2,%20r.%2032>

- b) Le nombre de batteries récupérées ;
- c) Le nombre de batteries refusées et les raisons des refus ;
- d) Les mécanismes mis en place pour collecter et valoriser les batteries ; conformément à des pratiques respectueuses de l'environnement et favorisant tout le cycle de vie des batteries.

Il importe également que certaines données demeurent confidentielles, notamment celles relevant d'ententes contractuelles entre producteurs, opérateurs économiques (réutilisateurs, reconditionneurs, réparateurs) et recycleurs.

### 3. SOUTENIR LES ENTREPRISES EN VALORISATION ET RECYCLAGE

Il est primordial que la réglementation ne soit pas conçue de façon à limiter le mouvement des batteries. Les activités économiques des parties prenantes dans tout l'écosystème lié au cycle de vie des batteries requièrent l'accès à un volume de batteries beaucoup plus grand que le volume de batteries du Québec. Ainsi les batteries et leurs composants doivent pouvoir être importées et exportées, dans le respect des normes et réglementations en vigueur. La mise en place de barrières à l'exportation pourrait mener d'autres juridictions à répliquer par réciprocité et cela limitera alors la capacité des entreprises québécoises à importer des matériaux et des batteries dont elles ont besoin pour leurs opérations.

MEC estime qu'il faut plutôt continuer à soutenir la filière batterie québécoise ainsi que l'industrie de la valorisation et du recyclage pour renforcer sa compétitivité sur le marché nord-américain et ainsi faire en sorte qu'un plus grand volume de matériaux critiques et stratégiques soient conditionnés et transformés au Québec.

De plus, le gouvernement devrait mettre à jour certains programmes et règlements, dont le programme Écocamionnage, le Règlement sur les matières dangereuses et le Règlement sur les recycleurs de véhicules routiers, pour les adapter aux nouvelles réalités pour permettre et faciliter la manutention et l'entreposage sécuritaire ainsi que la réutilisation et la réaffectation des batteries par l'ensemble des acteurs impliqués dans l'écosystème des batteries. Le Québec doit moderniser le cadre législatif et réglementaire afin de faciliter le transport des batteries usagées et en fin de vie et afin d'encourager la récupération, la réutilisation, la réaffectation, le reconditionnement, et le recyclage au Québec de batteries provenant du marché nord-américain.

## Annexe A - DÉFINITIONS

### Batteries de traction / grandes batteries

« **Batterie** » ou « **Accumulateur** » : toute source d'énergie électrique générée par conversion directe de l'énergie chimique, et constituée d'un ou de plusieurs éléments primaires (non rechargeables) ou d'un ou de plusieurs éléments secondaires (rechargeables).

"**Batterie de traction**", désigne une batterie utilisée ou conçue pour fournir la force de traction dans un véhicule électrique ou hybride. Cela exclut les batteries de démarrage et autres batteries contenues dans les véhicules.

« **Bloc-batterie** » : tout ensemble de batteries ou d'accumulateurs interconnectés et/ou encapsulés dans un boîtier pour former une unité complète que l'utilisateur final n'est pas censé démonter ou ouvrir.

« **Grande batterie** » : toute batterie pesant 10 kg ou plus, ou ayant une capacité supérieure à 1000 watts-heure, si son étiquette inclut l'énergie nominale en watts-heure. « Grande batterie » inclut, sans s'y limiter, une batterie de traction et une batterie de stockage stationnaire ou mobile. « Grande batterie » n'inclut pas une batterie utilisée ou intégrée dans des produits destinés à des applications industrielles.

« **Batterie de stockage mobile** » : dispositif qui stocke de l'énergie électrochimique; qui est destiné à alimenter des équipements, du chauffage, et de l'éclairage; et qui n'est pas fixé à une structure. Elle peut être fixée à un véhicule, mais n'est pas une batterie de traction.

« **Batterie de stockage stationnaire** » : grande batterie rechargeable spécifiquement conçue pour stocker et fournir de l'énergie électrique au réseau électrique, ou pour alimenter des équipements, du chauffage et de l'éclairage.

« **Reconditionnement** » ou « **Remise à neuf** » : modifier ou réparer une batterie afin qu'elle puisse être réutilisée pour son application d'origine.

« **Réaffectation** » : utiliser une batterie dans un véhicule, un produit, ou pour une application pour lesquels elle n'a pas été conçue ou prévue.

« **Réutilisation** » : utiliser une batterie dans un autre véhicule du même modèle, un produit de la même marque, ou une application du même type, ne nécessitant donc aucune modification de la batterie.

### Producteur de grandes batteries

Le producteur de grandes batteries est l'un des suivants :

(a) un producteur qui fabrique, commercialise, importe ou vend au détail des grandes batteries; ou qui intègre de grandes batteries dans une application de produit au Québec.

(b) un producteur qui remet à neuf, reconditionne, reconvertit ou modifie de grandes batteries; ou qui commercialise, importe, vend au détail ou incorpore de telles batteries dans une application de produit au Québec.

## Annexe B – VOIES DE TRANSFERT DE RESPONSABILITÉ

TABLEAU : Voies de transfert de responsabilité du producteur proposées selon différentes actions après-commercialisation.

Action	Description	Réparation, modification ou reconfiguration (boîtier ouvert)	Changement d'utilisation (par rapport au produit d'origine)	APPROUVÉE PAR L'ÉQUIPEMENTIER (Accord de service)	Transfert de responsabilité
Réutilisation	Produit non modifié, réutilisé pour la même application / même modèle de véhicule	NON	NON	OUI	NON
				NON	NON
Réaffectation	Produit non modifié, reconverti pour des applications mobiles, stationnaires ou autres	NON	OUI	OUI	NON
				NON	OUI
	Produit modifié, reconverti pour des applications mobiles, stationnaires ou autres	OUI	OUI	OUI	NON
				NON	OUI
Reconditionnement et remise à neuf	Produit modifié, réutilisé pour la même application / même modèle de véhicule	OUI	NON	OUI	NON
				NON	OUI
	Produit modifié, réutilisé à d'autres fins ou pour un autre modèle de véhicule	OUI	OUI	OUI	NON
				NON	OUI

### Principes généraux des équipementiers :

- Les batteries réutilisées « telles quelles » dans les applications et produits pour lesquels elles ont été conçues (c'est-à-dire le même marque ou modèle de véhicule) ne font pas l'objet d'un transfert de responsabilité.
- Les parties qui remettent à neuf, reconditionnent ou réaffectent des batteries deviennent responsables desdites batteries, ce qui entraîne un transfert de responsabilité de l'équipementier au nouveau producteur.

### Approuvée par l'équipementier :

- Une opération réalisée par l'équipementier ou explicitement demandée par l'équipementier (c'est-à-dire dans le cadre d'un contrat de service).

Des exemples incluent :

- Un équipementier conclut un contrat de service avec une entreprise de réaffectation de batteries.
- Un équipementier autorise explicitement (par contrat) ses centres de service ou un tiers à effectuer des opérations de reconditionnement.

Dans ce contexte, la mise à disposition publique de manuels et d'outils de diagnostic de la batterie ne constitue pas une autorisation de l'équipementier de modifier une batterie.