

## Produire des batteries au Québec, un projet géopolitique et économique, selon Fitzgibbon



Photo: Adil Boukind Archives Le Devoir

Alors que l'Asie bénéficiait d'une quasi-hégémonie dans le monde des batteries, «on sentait qu'il devait y avoir une grappe industrielle ici, en Amérique du Nord», a raconté Pierre Fitzgibbon.

[Alexis Riopel](#) du journal Le Devoir 28 octobre 2024

Pôle environnement

Malgré les soubresauts actuels dans l'industrie des véhicules électriques, le projet d'une filière batterie 100 % québécoise ne bat absolument pas de l'aile. Du moins, c'est ce qui se dégage d'une conférence majeure lancée lundi matin, à Montréal.

« Notre stratégie est simple, mais ambitieuse : nous voulons bâtir un écosystème intégré, de bout en bout », a déclaré [Christine Fréchette](#), la ministre de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie du Québec, en ouverture de la 15<sup>e</sup> Conférence internationale sur les batteries au lithium avancées pour les applications automobiles.

Devant elle, des centaines de participants — décideurs politiques, constructeurs automobiles, manufacturiers de batteries ([dont Paolo Cerruti de Northvolt](#)), scientifiques — étaient rassemblées pour discuter du développement des batteries lithium-ion, mais aussi pour flâner les occasions d'affaires.

M<sup>me</sup> Fréchette a rappelé que, jusqu'à présent, le gouvernement du Québec a investi plus de 16 milliards de dollars dans la filière batterie. « Et il y en aura encore plus », a indiqué [la nouvelle superministre](#), se disant « très disponible » pour discuter avec les promoteurs.

### « Dépendance géopolitique »

La table ronde d'ouverture, ayant comme sujet « la transition énergétique en Amérique du Nord », comptait le vis-à-vis fédéral de M<sup>me</sup> Fréchette, le ministre François-Philippe Champagne (Innovation, Sciences et Industrie), mais aussi son prédécesseur, l'ex-ministre [Pierre Fitzgibbon](#), ainsi qu'un prix Nobel de physique et un haut fonctionnaire américain.

### À LIRE AUSSI

- [Le p.-d.g. local de Northvolt ne compte pas demander plus d'argent public ici](#)
- [Dans la filière batterie, « ce qui compte, c'est la moyenne au bâton », selon Legault](#)

- [Analyse | Les difficultés de Northvolt n'ont rien de bien original](#)

À l'audience internationale, MM. Champagne et Fitzgibbon ont expliqué comment, depuis 2019, ils ont participé à la création d'une filière batterie au Canada et, à plus forte raison, au Québec.

Alors que l'Asie bénéficiait d'une quasi-hégémonie dans le monde des batteries, « on sentait qu'il devait y avoir une grappe industrielle ici, en Amérique du Nord », a raconté M. Fitzgibbon, en énumérant les arguments de vente du Québec : électricité propre, accès local aux minéraux critiques, proximité des consommateurs, recherche scientifique de haut calibre. Pour réaliser cette ambition, l'ancien ténor du gouvernement caquiste comptait [sur les conseils de Karim Zaghib](#), ex-directeur du centre de recherche d'[Hydro-Québec](#) et organisateur de la présente conférence, qu'il décrit comme « le père de la filière batterie au Québec ».

L'objectif de créer une telle filière est économique, mais aussi géopolitique, dira M. Fitzgibbon en coulisses, après la table ronde. « Est-ce que l'Amérique du Nord va dépendre de l'Asie pour avoir les minéraux pour faire des batteries ? Ce n'est probablement pas intelligent en matière d'émissions de GES, pas intelligent en matière de dépendance géopolitique. »

Concrètement, obtenir cette indépendance passe par l'implantation au Canada d'entreprises occidentales, a soutenu M. Champagne après la table ronde. « Je le dis et le redis à mes collègues européens : il faut avoir un manufacturier européen de batteries [au Canada]. Je pense que c'est dans l'intérêt général. » Se priver d'un acteur européen — en l'occurrence, [Northvolt](#) — serait une « erreur stratégique », selon le ministre.

Même si le projet de Northvolt subit éventuellement des « ajustements de technologie », la multinationale suédoise aura des « racines » au Québec, ce dont se félicite le ministre Champagne. Avant d'ajouter : « Le marché où on fait de l'argent, dans le domaine de l'automobile, c'est le marché nord-américain. Donc, l'usine québécoise de Northvolt, c'est la plus critique de toutes les usines » de cette multinationale.

## **Horizon 2075**

Bien que, durant la table ronde, l'optimisme régnait, personne ne s'est mis la tête dans le sable quant aux secousses qui ébranlent actuellement l'industrie des batteries.

« Ce qu'on voit arriver présentement, c'est une offre excédentaire de batteries. Et c'est arrivé rapidement », a observé Steven Chu, ancien secrétaire à l'Énergie des États-Unis (2009-2013, sous Obama) et prix Nobel de physique en 1997. Pour les plus petites entreprises du secteur, cette surproduction passagère pourrait faire très mal, selon lui.

Le professeur à Stanford ne veut toutefois pas détourner le regard des défis à long terme — « les problèmes à l'échelle de 50 ans ». Il pense notamment aux matériaux de substitution, qui pourront un jour remplacer les terres rares, le cuivre et le cobalt. Et ce,

non seulement dans les batteries, mais aussi dans les moteurs électriques des trains, des autobus et des tramways.

Car la voiture électrique ne devra pas pour toujours être la reine absolue de l'électrification, selon M. Chu. « On veut voir les véhicules électriques participer à une transition jusqu'à ce qu'on se dote partout de bons systèmes de transport en commun », a-t-il lancé.