

Richard Bergeron, chroniqueur urbain
Ici Radio-Canada Première 95,1 FM, émission Le 15-18

Batteries : Northvolt à McMasterville

Chronique du 2 octobre 2023

La grosse nouvelle de la semaine dernière fut l'annonce de la construction prochaine en Montérégie, plus précisément à McMasterville, d'une immense usine de batteries de la société suédoise Northvolt.

- Évalué à 7 milliards de dollars (G\$), il s'agira de l'investissement industriel le plus important de l'histoire du Québec;
- La contribution des gouvernements de Québec et d'Ottawa s'élèvera à 3 G\$, sous forme de subventions et de participation au capital;
- L'usine devrait employer entre 3 000 et 4 000 travailleurs;
- Elle sera construite sur le terrain de l'ancienne usine de produits chimiques CIL.



Le terrain de 70 hectares où sera construite l'usine



L'usine Northvolt de Suède, semblable à celle qui sera construite à McMasterville

Photos La Presse, 29 septembre 2023

Parlons urbanisme

Commençons par régler la question du terrain : s'agissant d'un ancien site industriel, aucun empiètement sur les territoires agricoles, boisés ou humides n'est à craindre.

J'ai entendu à cette antenne un urbaniste¹ exprimer ses inquiétudes sur les déplacements des milliers de travailleurs de la future usine : paraît-il que puisque la plupart d'entre eux ne résident pas présentement en Rive-Sud, ils auraient à parcourir jusqu'à 100 ou 150 km par jour pour venir travailler. Cette inquiétude ne me paraît pas recevable :

¹ Il s'agissait de Jean-Philippe Meloche, directeur de l'Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal, interrogé au 15-18 le 27 septembre.

- Les travailleurs sur la Rive-Sud habitent très majoritairement sur la Rive-Sud. C'est ce que démontre l'Enquête Origine-Destination la plus récente (2018), puisque le taux de déplacements internes de la Rive-Sud atteint 57 % en pointe du matin;
- Si certains futurs travailleurs de l'usine Northvolt n'habitent pas présentement la Rive-Sud, ils y déménageront. C'est ce que font les ménages qui trouvent un nouvel emploi loin de leur lieu d'habitation du moment.

Mais ils ne pourront pas y déménager, puisque les milliers de logements requis par les travailleurs de Northvolt n'existent pas, ai-je aussi entendu. Deuxième inquiétude à mes yeux irrecevable :

- L'usine Northvolt va simplement entraîner un boom de construction résidentielle sur la Rive-Sud;
- On peut compter sur la Communauté métropolitaine de Montréal, la CMM, qui n'a autorisé aucun dézonage agricole depuis le 1^e janvier 2012 et qui est opiniâtre sur le respect des zones humides ou boisées, pour s'assurer que ces milliers de logements seront construits en densité sur les terrains déjà artificialisés disponibles.

Mais enfin, ultime argument, comment une petite municipalité comme McMasterville, comptant à peine 6 000 habitants, pourra-t-elle accueillir autant de monde ? Elle n'a pas les infrastructures suffisantes ! Encore une inquiétude que j'estime irrecevable :

- De un, McMasterville va se partager la tâche avec les municipalités environnantes;
- De deux, un afflux de population obligeant à investir en habitation (secteur privé) et dans les infrastructures (secteur public), cela porte un nom : **Développement économique**.

Pour conclure, cette annonce est une excellente nouvelle pour la Rive-Sud. Mon seul petit pincement au cœur est que l'usine Northvolt aurait très bien pu voir le jour dans l'Est de Montréal, où les terrains industriels désaffectés sont surabondants, ce qui aurait sans doute accéléré la réalisation du Projet structurant de l'Est (PSE).

Parlons économie

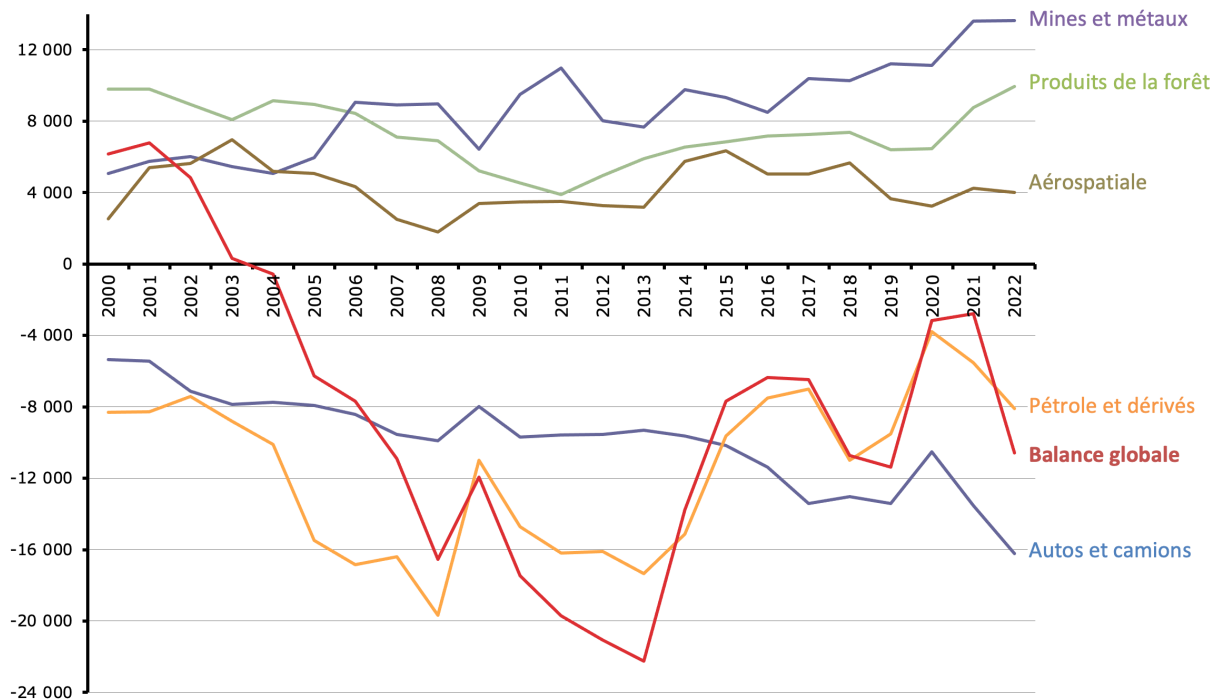
C'est l'ancien journaliste économique de La Presse Claude Picher qui, au début des années 1990, fut le premier à m'avoir sensibilisé à la question des coûts de la mobilité automobile pour le Québec. Puisque nous ne produisons ni véhicules ni pétrole, disait-il, notre déficit au titre du commerce international représente la pire pénalité infligée à notre économie.

J'ai depuis lors beaucoup écrit sur l'économie de l'automobile². Et j'ai pris soin de tenir à jour les données relatives à l'impact du tandem auto-pétrole sur la balance commerciale du Québec. On se penchera à cet égard sur le graphique qui suit.

² Voir notamment *L'économie de l'automobile au Québec*, Hypothèse, 2003. Je signale que toutes mes principales conclusions ont été validées par l'étude SECOR, *Transport en commun : un puissant moteur du développement économique de la région métropolitaine de Montréal*, décembre 2004.

Évolution 2000-2022 de la balance du commerce international du Québec

(Importations moins exportations, par secteurs, en millions de dollars courants)



Source : Institut de la statistique du Québec, Officiel-CI-scian6.

On constate qu'en 2022, nos trois secteurs d'excellence à l'exportation, les mines et métaux, la forêt et l'aérospatiale, ont engrangé un excédent commercial de 27,6 G\$. Cet excédent fut pratiquement annulé par les deux secteurs qui pénalisent le plus notre économie, l'automobile et le pétrole, lesquels ont enregistré un déficit de - 25,4 G\$³.

Exception faite des grandes places financières du monde, ce sont des produits et non pas des services que les pays s'échangent entre eux⁴. La période de désindustrialisation qu'a connu le Québec dans les années 1980 et 1990 a entraîné un déficit de notre balance commerciale à partir de l'année 2003, déficit dont nous ne nous sommes jamais remis. L'an dernier, il s'est chiffré à - 10,6 G\$.

La balance du commerce extérieur d'un pays ne peut être durablement déficitaire, ce qui signifierait que les pays fournisseurs continueraient indéfiniment de l'alimenter en produits sans être payés par des produits de valeur équivalente. Le rôle du Fonds monétaire international (FMI), par le biais de ses programmes d'ajustement structurel, est précisément de rappeler à l'ordre les pays qui se retrouvent dans cette situation. Comment ? Entre autres, en les forçant à réduire leurs importations.

³ Et encore sommes-nous chanceux que depuis quelques années, nos approvisionnements pétroliers proviennent pour moitié de l'Ouest canadien (*État de l'énergie au Québec*, chaire du secteur de l'énergie, HEC Montréal, édition 2023), moitié qui n'est pas du commerce **international**.

⁴ En 2022, le commerce international du Canada a été constitué à 82 % de produits, contre 18 % de services (Source : Statistique Canada, **Tableau 12-10-0144-01**). La proportion à l'avantage des produits est assurément plus élevée au Québec, puisque la grande place financière du pays est située à Toronto.

À quels produits le FMI nous forcerait-il à renoncer en partie afin de retrouver l'équilibre de notre balance commerciale. Forcément à ceux pour lesquels notre balance est la plus déficitaire. Donnons quelques exemples, outre l'automobile, chiffres de 2022 :

Ameublement et appareils électriques :	- 398 M\$
Produits alimentaires frais, fruits de mer et vins :	- 1 997 M\$
Produits pharmaceutiques, médicaux et dentaires :	- 2 676 M\$
Ordinateurs et périphériques :	- 2 106 M\$
Télévisions et matériels audio et vidéo :	- 469 M\$
Articles de sport et jeux :	- 532 M\$
Vêtements et chaussures :	- 436 M\$

Mais pourquoi donc le FMI n'intervient-il pas au Québec ? Simplement parce qu'il fait partie du Canada, lequel a enregistré un excédent commercial de 37,2 G\$ l'an dernier :

- Excédent global imputable à un excédent de 209 G\$ dans le secteur pétrolier;
- Ce qui signifie que c'est le pétrole albertain qui permet à tout le pays de conserver son niveau de vie, notamment, nous concernant plus spécifiquement au Québec, dans les secteurs de consommation apparaissant à la liste de ci-haut.

Conclusion

Le développement d'une filière batteries au Québec aura comme conséquences :

- De nous faire produire ici la partie la plus dispendieuse des véhicules électriques, en l'occurrence la batterie;
- Quant à l'énergie qui permettra de mouvoir ces véhicules, elle sera à la fois propre et entièrement produite ici;
- Si bien que l'essentiel de la pire pénalité dont souffre l'économie du Québec depuis des décennies s'évanouira;
- Nous devons dès lors notre niveau de vie non plus aux sables bitumineux de l'Alberta ou au pétrole de l'Arctique, mais à la vitalité de notre économie.

Je donne donc raison au gouvernement Legault⁵ de foncer tête baissée dans l'implantation d'une filière batteries au Québec. Et je souhaite la bienvenue à Northvolt.

⁵ Sans bien sûr marginaliser le rôle du gouvernement Trudeau, qui injecte des dizaines de milliards dans la transformation de l'industrie automobile canadienne vers le tout électrique. Il doit d'autant plus en être félicité qu'à moyen et long terme, cela condamnera des pans entiers de l'industrie pétrolière, aujourd'hui vache à lait de l'économie et des finances publiques du pays.