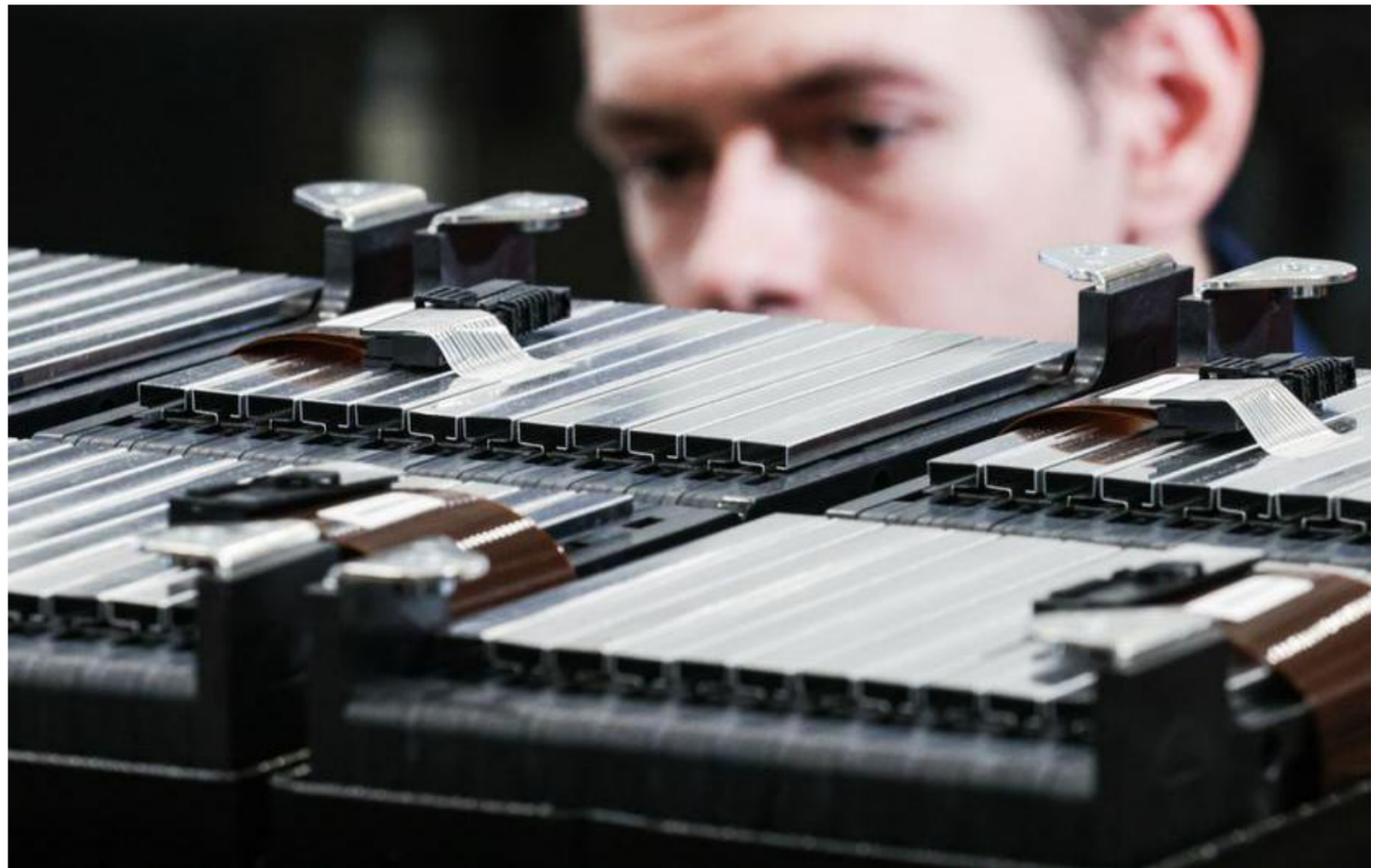


# INDUSTRIE Le Canada, vice-champion du monde des batteries électriques

Le voisin des États-Unis a mené une politique effrénée de développement de sa filière de batteries électriques. Au point d'en devenir le deuxième acteur mondial, derrière la Chine.



**LUDOVIC HIRTZMANN**  
CORRESPONDANT À MONTRÉAL

**P**ays producteurs de batteries : le Canada désormais au deuxième rang», a titré récemment l'agence La Presse Canadienne. La société de recherche Bloomberg NEF effectue chaque année un classement des 30 pays les plus avancés dans le domaine des batteries électriques. Sans surprise, la Chine est en tête du peloton. Mais elle est immédiatement suivie du Canada, des États-Unis, de la Finlande, de la Norvège et de l'Allemagne. La France est classée onzième et la Belgique n'apparaît pas dans la liste.

Le classement de Bloomberg NEF cache cependant des disparités au niveau de son palmarès. L'organisme prend en charge plusieurs critères pour établir son hit-parade : les ressources naturelles des pays, les capacités de production de batteries, la bonne gouvernance environnementale, les capacités d'innovation et les infrastructures des pays. Si la Chine est numéro 1 pour certains de ces critères pour la troisième année consécutive, elle n'est que 9<sup>e</sup> pour l'innovation et 17<sup>e</sup> pour le respect de l'environnement.

À l'inverse, la Finlande, numéro 1 mondial en matière d'innovation et 2<sup>e</sup> pour ses bonnes pratiques environnementales, n'occupe que la 4<sup>e</sup> place du palmarès. Ce dernier réserve même des surprises. La Pologne et la Hongrie, respectivement 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> du classement, obtiennent le 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> rang pour ce qui est de la production de batteries électriques. Enfin, malgré la progression canadienne, la Chine concentre plus de 75 % des capacités de production de batteries électriques dans le monde et 90 % d'anodes et d'électrolytes.

**Les ressources naturelles, une force pour la filière canadienne**  
Comme le fait remarquer Ottawa dans ses documents de promotion de l'industrie automobile canadienne, le pays est « doté de gisements riches de plus de 60 minéraux et métaux, y compris les minéraux clés nécessaires à la produc-

tion de batteries, notamment le lithium, le nickel, le cobalt, le graphite et le manganèse ». Et d'ajouter que c'est le « seul pays de l'hémisphère occidental qui possède tous les minéraux nécessaires à la construction d'une chaîne d'approvisionnement de batteries de bout en bout ».

Le plan Batteries canadien est mené tambour battant par l'actuel ministre de l'Innovation, des Sciences et de l'Industrie, François-Philippe Champagne, perçu avec l'actuelle vice-Première ministre Chrystia Freeland comme l'un des deux successeurs possibles du Premier ministre Justin Trudeau. Les Canadiens, très réactifs face à la montée en puissance de la Chine, ont noué des partenariats avec l'Allemagne l'été dernier lors d'une visite au Canada du chancelier Olaf Scholtz pour développer la filière électrique des deux pays.

« Les Allemands parlent de nos minéraux essentiels et c'est à ce moment-là que nous savons que nous suscitons leur véritable intérêt, car il existe un nombre limité de producteurs actifs de minéraux essentiels en dehors de la Chine », a confié le ministre du Développement économique de l'Ontario, Vic Fedeli, au retour d'un voyage en Allemagne. La société belge Umicore construira, elle, dès l'an prochain, une usine de composants de batteries électriques en Ontario, à Loyalist. Cette manufacture belge devrait être opérationnelle dès 2025.

Justin Trudeau s'est félicité de la décision de la Belgique : « Avec plus de 1.000 emplois pour la construction de l'usine et des centaines de postes permanents une fois qu'elle sera opérationnelle, cette nouvelle installation jouera un rôle important dans le secteur de l'automobile propre du Canada pendant de nombreuses années. » Cet investissement de 1,5 milliard de dollars (environ 1 milliard d'euros) se fera en parallèle de la réalisation d'une usine de Volkswagen de production de batteries électriques.

Pour l'instant, la grande force du Canada ne réside pas tant dans ses usines de batteries, encore peu nombreuses, que dans un écosystème constitué de laboratoires de recherche et développe-

ment, d'innovation, de ressources naturelles, mais aussi de réactivité. Depuis plusieurs années, le Canada met à profit l'expertise du géant québécois de l'électricité, Hydro-Québec, pour développer sa filière électrique.

## Stratégie protectionniste envers la Chine

Le Canada veut se positionner dans le monde comme une alternative aux producteurs chinois. Tout cela dans un contexte de détérioration rapide des rapports entre Ottawa et Pékin. Les relations entre la Chine et le Canada sont à couteaux tirés depuis l'arrestation, à Vancouver en 2018, de la directrice financière de Huawei, Meng Wanzhou, soupçonnée de fraudes. Malgré sa libération l'an dernier, les relations entre les deux pays sont exécutables.

Si Meng Wanzhou était assignée à résidence surveillée dans l'une de ses luxueuses demeures de Vancouver avec la possibilité de se promener dans la ville, plusieurs Canadiens ont été jetés dans des geôles chinoises de quelques mètres carrés, sans assistance consulaire. La dictature chinoise menace régulièrement les citoyens canadiens résidents à Hong Kong ou dans la région. Pékin a accentué ses opérations de déstabilisation au Canada en finançant des députés pro-chinois. Tout en pourchassant les dissidents hongkongais et chinois sur le territoire canadien.

Mais, surtout, le gouvernement canadien ne supporte plus de voir les opéra-

tions d'espionnage industriel de la Chine, notamment dans les laboratoires universitaires, mais aussi chez Hydro-Québec. Les services secrets canadiens arrêtent chaque mois des pseudo-étudiants ou universitaires chinois impliqués dans des affaires d'espionnage industriel. La guerre est déclarée. C'est pourquoi le ministère de l'Industrie a changé radicalement de politique sur les investissements stratégiques étrangers au Canada.

Les relations entre la Chine et le Canada sont à couteaux tirés depuis l'arrestation, à Vancouver en 2018, de la directrice financière de Huawei, Meng Wanzhou

En vertu du nouvel Investment Canada Act, les entreprises étrangères qui investissent dans les métaux rares devront se soumettre à des enquêtes de sécurité et les entreprises d'État étrangères ne pourront pas investir au Canada. Une série de mesures destinées à lutter contre l'influence chinoise. François-Philippe Champagne a ordonné en octobre à trois entreprises chinoises de vendre leurs intérêts dans des sociétés canadiennes. Et de conclure : « Je serai comme un faucon examinant ces transactions pour m'assurer que nous protégeons la sécurité nationale et économique des Canadiens. »

**Le Canada veut se positionner dans le monde des batteries électriques comme une alternative aux producteurs chinois.**

© SIPA.

## L'automobile, première industrie manufacturière canadienne

Tout commence dans la région des Grands Lacs. L'industrie automobile nord-américaine est concentrée entre le Michigan et l'Ontario. Le secteur automobile canadien de cette région est vital tant pour le Canada que pour les États-Unis. Selon l'organisme Investissements Ontario, la province est le deuxième plus grand territoire de production automobile en Amérique du Nord derrière le Michigan, avec 1,9 million de voitures assemblées en 2019. L'Ontario compte plus de 700 fournisseurs de pièces automobiles.

Cette industrie contribue à hauteur de 20 milliards de dollars (14 milliards d'euros) par an au PIB canadien et emploie 500.000 personnes, dont 130.000 directement. Avec plus de 80 % des véhicules produits au Canada exportés vers les États-Unis, c'est aussi le principal poste d'exportation du Canada vers son voisin du sud. Les échanges entre les deux pays sont déséquilibrés dans le secteur automobile. Les États-Unis exportent pour 32 milliards de dollars d'automobiles au Canada annuellement alors qu'Ottawa en expédie

pour 65 milliards de dollars vers son voisin américain. L'industrie canadienne automobile, bien que fortement éprouvée au moment de la crise de 2008, demeure la première industrie manufacturière du Canada. La crise de 2008 a été une bénédiction pour les patrons canadiens de ce secteur qui en ont profité pour licencier à tour de bras des salariés d'expérience bien payés, avec d'excellents fonds de pension. L'industrie a par la suite réembauché des ouvriers avec des conditions salariales moindres. Aujourd'hui, la principale inquiétude d'Ottawa

porte sur le plan de relance de Joe Biden et les crédits d'impôt accordés aux seuls acquéreurs de véhicules électriques construits aux États-Unis par des travailleurs syndiqués américains. Un coup dur pour l'industrie automobile canadienne. Piquées au vif, la vice-Première ministre et ministre des Finances, Chrystia Freeland, et son homologue du Commerce international, Mary Ng, ont envoyé une lettre à l'administration Biden, menaçant de suspendre certains pans du traité de libre-échange avec les États-Unis. L.H.