

RÉSUMÉ

Face à la hausse annoncée de la Norme qui s'appuie en priorité sur des arguments **économiques**, mes recherches ont abouti à identifier quatre points essentiels liés à ce volet, soulevant ainsi des doutes à court terme sur la stratégie gouvernementale de « renforcer la position du Québec en tant que fournisseur mondial de batteries, de l'extraction minière jusqu'à la fabrication des composants clés » ([Référence](#)).

1. Cette stratégie passe par la création d'une « filière batterie » pour véhicule électrique (VE) dont actuellement le nickel est un composant très important.

Or cette version ne tient plus la route du fait que le nickel, pour des raisons économiques, sera bientôt abandonné dans la fabrication de batteries pour VE, selon plusieurs sources crédibles ([Référence](#)).

Ajoutons que dès 2024, l'Union Européenne exigera la déclaration de l'empreinte carbone des batteries pour VE ([Référence](#)). À cet égard, hausser la Norme (ou éventuellement d'autres normes) pénaliserait les produits pour batterie comprenant du nickel (ou autre minerai) québécois, devenus par le fait même moins écoresponsables.

2. Dès janvier 2023, la Norme de Glencore à Sudbury, actuellement de 15 ng/m³/an, sera abaissée à 6,6 ng/m³/an ([Lavallée](#) p. 77). Par ailleurs, ses coûts de production au Nunavik (mine Raglan) ne sont que très légèrement supérieurs à ceux de son site principal à Sudbury ([Référence](#), Our Costs), mais de loin inférieurs à ceux de son voisin Vale, premier producteur mondial de nickel.

Ce sont donc les coûts de transport du minerai, de son site de Raglan (Baie Déception) jusqu'à sa fonderie à Sudbury, qui semblent être la raison pour Glencore de suggérer (ou d'exiger) une hausse de la Norme, une façon de nous refiler, surtout à Québec, le risque que cette minière devrait assumer normalement en opérant en territoire lointain.

Par ailleurs, cela permettrait également à son voisin, Mine Nunavik Nickel, propriété du conglomérat chinois Jilin-Zhongze ([Référence](#)), de profiter des mêmes avantages, contribuant ainsi à renforcer la position déjà dominante de la Chine dans la transformation de matériaux pour l'énergie propre ([Référence](#)), les batteries pour VE ([Référence](#)) et les VE ([Référence](#)).

3. Le navire de transport affrété par Glencore, Arvik (FedNav), malgré son tirant d'eau de 11,7 m — [Référence](#)) doit respecter, en charge, la profondeur d'eau au port de Baie Déception qui n'est tout au plus que de 9,6 m ([Référence](#)).

Ce faisant, tout ce vrac solide pourrait être transbordé dans un autre port québécois — en territoire moins densément peuplé et moins pollué — ayant la profondeur d'eau nécessaire pour accueillir ce navire tout en étant relié au réseau ferroviaire du CN, soit : Matane, Bécancour, Saint-Joseph-de-Sorel, Contrecoeur. Ajoutons Gros-Cacouna si l'on construit une bretelle ferroviaire d'environ 6 km.

- ☞ Mais peu importe l'endroit, il est temps d'exiger de l'opérateur d'un site d'entreposage de **mettre sous couvert** tout vrac solide, la mesure idéale de mitigation proposée lors de *l'Évaluation des impacts économiques de la norme et de l'industrie du nickel au Québec* — Rapport final, 3/12/2018, p. 43 ([Référence](#)).

4. Dans un avenir rapproché, sera mise en opération la mine de nickel Dumont près de Amos en Abitibi ([Référence](#)). Sa production, plus importante que celle de Glencore (Nunavik) après 7 ans d'opération, aboutira obligatoirement au port de Québec pour être exportée, doublant ainsi le volume de minerai entreposé actuellement.

J'ai de plus abordé l'aspect sécuritaire lié à tout le vrac liquide inflammable dans ce secteur, une capacité de 520 millions de litres sur une surface de 0,2 km² (2 500 litres/m²), au même endroit que le nickel, lui-même un produit inflammable.