

Le recyclage des véhicules à essence et des batteries lithium-ion Une illusion menant à un nouvel extractivisme et au règne des GAFAM

La députée Solidaire responsable du dossier environnement plaide pour le recyclage des autos à essence en autos électriques tout en admettant que technologiquement on n'y est pas encore. Mais surtout elle exige un recyclage obligatoire des batteries lithium-ion, en ce moment embryonnaire, tout en plaidant pour un contrôle gouvernemental accru des mines de lithium, de cobalt et autres liés à la filière des batteries (Charles Lecavalier, [Québec solidaire aimerait convertir les autos à essence en voitures électriques](#), Journal de Québec, 29/01/21). Des PME de la reconversion ou même une entreprise d'État, non prônée par la députée, seraient-ils en mesure d'accoter les GAFAM et monopoles de l'auto déjà à l'offensive? Le recyclage des batteries lithium-ion est-il une solution écologique? En quoi le contrôle étatique du développement minier — la députée ne réclame même pas au moins une participation étatique — serait-il plus écologique pour faire face à une demande exponentielle? Plus fondamentalement, les véhicules privés hydroélectriques sont-ils partie intégrante d'une société de prendre soin des gens et de la terre-mère?

La grande offensive trusts de l'auto / GAFAM pour le véhicule électrique privé est commencée

Au début février, « *Toyota, Fiat Chrysler et plusieurs autres grands constructeurs automobiles ont déclaré [...] qu'ils n'essaieraient plus d'empêcher la Californie d'établir ses propres normes strictes en matière d'économie de carburant. Cette décision a indiqué que l'industrie automobile dans son ensemble est maintenant prête à travailler avec le président Biden sur l'un de ses principaux efforts pour réduire les émissions de gaz à effet de serre [...]* General Motors a annoncé qu'elle ne vendrait que des véhicules zéro émission d'ici 2035. Tous les grands constructeurs automobiles tentent de trouver comment franchir le pas vers les véhicules électriques avant que Tesla et d'autres start-ups n'attirent les conducteurs. » (Coral Davenport, *The shift toward clean cars*, chronique Climate Fwd, New York Times, 3/02/21, ma traduction). Tout le monde a compris que l'électricité éolienne et solaire est devenue rentable. Dans un tel contexte, les PME de recyclage de « chars », déjà technologiquement en retard, pourraient peut-être se tailler une place à la marge. À moins de songer à un monopole d'État qui coupe le cou au libre-échange. Une telle alternative, très discutable, est à cent mille lieues de la politique Solidaire. Réclamer un recyclage de chars c'est dire n'importe quoi pour masquer la réalité.

Remarquons que même le gouvernement de la CAQ se met aux éoliennes — un virage à 180 degrés — d'autant plus que ça lui donne l'occasion de redorer son blason auprès des communautés autochtones par le biais des affaires. On exportera de l'hydroélectricité, dorénavant déclarée verte par l'état de New-York, aux ÉU et peut-être dans les provinces voisines, sans cependant en retour exiger la fermeture de centrales à énergie fossile et nucléaires ce qui justifierait un internationalisme de bon aloi une fois assurée la demande québécoise y compris pour l'électrification des transports en commun et de l'autopartage communautaire. Le développement extractiviste à la québécoise se propose plutôt, en plus d'exporter tous azimuts sans condition écologique, de favoriser l'implantation de fermes de serveurs pour alimenter entre autres de très énergivores blocs de chaîne à la base des cryptomonnaies que la pandémie a re-popularisés (Gérard Fillion, [Analyse - Énergie éolienne : le vent a tourné](#), Radio-Canada, 6/02/21). Ces fermes, par ailleurs très peu créatrices d'emplois permanents, favorisent une technologie particulièrement néolibérale en remplaçant la consciente intervention humaine dans le processus de création monétaire par un automatisme énergivore mû par la loi de la concurrence.

La CAQ en avance sur les Solidaires pour l'intervention étatique concernant l'extractivisme du lithium

Il n'a jamais été question pour le parti ni à un conseil national ou à un congrès d'appuyer une filière du lithium. Pourtant c'est ce qu'a fait la direction du parti (Hugo Lavallée, [Lithium : il faudra un nouveau contrat social minier, dit QS](#), Radio-Canada, 30/09/20). La CAQ et les Solidaires sont d'accord sur l'essentiel soit le développement de cette filière. Leur désaccord porte sur les modalités concernant la participation de l'État. Québec solidaire n'exige même pas une participation majoritaire mais seulement que « *l'État devra prendre des participations et siéger aux conseils d'administration des entreprises qui exploiteront et transformeront la ressource* ». Aujourd'hui, la députée de Mercier n'en demande même pas tant se contentant de parler de « *contrôle* ». Mais la CAQ a pris de l'avance sur la députée en laissant Investissement Québec prendre une participation dans la seule entreprise de lithium du Québec, rescapée de la banqueroute, combinant mise et usine de raffinage (Magazine MCI, [Nouveau départ pour Nemaska Lithium](#), 25/08/20). De toute façon, que

l'exploitation de la mine soit privée ou publique par définition le minage du lithium, une opération à ciel ouvert suivi d'un raffinage, est passablement polluant et se fera sur le dos des peuples autochtones (Thomas Gerbet, Radio-Canada, [Une compagnie minière de lithium veut vider deux lacs et faire don des poissons](#), 4/03/20).

Pour se sortir de cette impasse, la députée fait appel au recyclage obligatoire des batteries de lithium. Là aussi, le gouvernement de la CAQ, soutenu par celui fédéral, semble vouloir la précéder. Québec, avec Ottawa, subventionnent à la hauteur de 70% une usine-pilote de recyclage soit respectivement de 40% (Jean-Thomas Léveillé, [Une usine de recyclage de batteries lithium-ion verra le jour à Montréal](#), La Presse, 10/12/19) et 30%. Tant Québec, par Hydro-Québec, qu'Ottawa, par une société de la couronne approvisionnant l'entreprise en batteries à recycler, participent à la propriété de l'entreprise (AVÉQ, [Le recyclage des batteries au lithium «Made In» Québec](#), 8/11/2018). Pour couronner le tout, Québec et Ottawa subventionnent généreusement la recherche dans le domaine (Patrick Vaillancourt, [Des recherches pour le recyclage du futur](#), L'Hebdo-Journal, 4/02/20). « [S]elon des propos rapportés du ministre de l'Économie, M. Pierre Fitzgibbon : "Nous avons engagé McKinsey pour nous aider, on a un plan très clair. Cela va coûter 7 milliards. Le gouvernement du Québec, je pense, doit mettre là-dedans une couple de milliards." » (MCI, [La batterie au lithium peut donner au Québec un positionnement mondial enviable](#), 5/01/21)

Le recyclage des batteries, écologiquement douteux, se noiera dans la croissance exponentielle qui vient

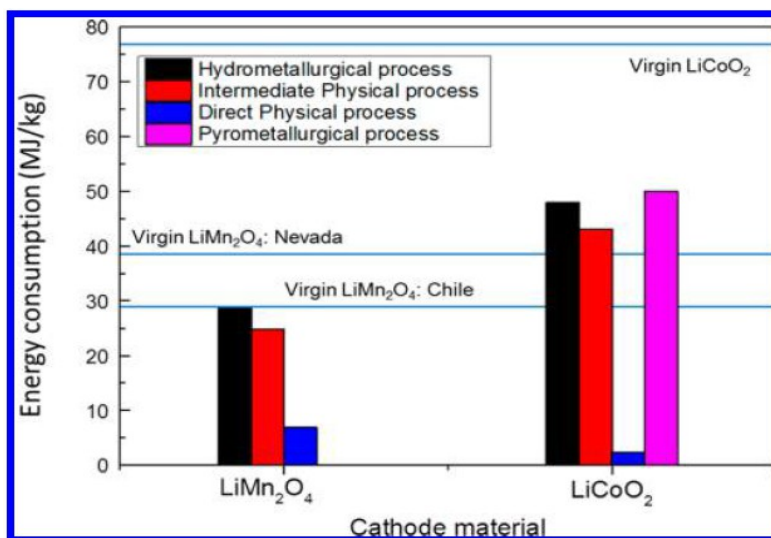
Mais ce recyclage n'est-il pas exactement ce qu'il faut faire pour sortir de l'extractivisme des hydrocarbures sans sombrer dans celui du lithium-cobalt-etc.? L'électrification réellement existante assise sur le remplacement des véhicules privés à essence par ceux hydroélectriques, promue tant par la CAQ-PQ-Libéraux que par la députée Solidaire porte-parole du parti en politique environnementale, est en train de générer une demande en croissance exponentielle qui n'en est qu'à ses débuts : « *L'analyse de KPMG, réalisée pour le compte de Propulsion Québec, évaluait aussi que le nombre de véhicules électriques vendus en 2030 à travers le monde serait de 17 à 26 fois plus important qu'aujourd'hui* » (MCI, [La batterie au lithium peut donner au Québec un positionnement mondial enviable](#), 5/01/21). Inutile de dire que c'est l'extractivisme minier qui devra fournir l'essentiel des minéraux pour approvisionner batteries, panneaux solaires, éoliennes et tutti quanti d'ici l'atteinte du sommet de la courbe dans une vingtaine ou trentaine d'années soit le rythme trop lent du capitalisme vert, histoire de prendre le temps de rentabiliser la masse de capital investie dans les infrastructures d'hydrocarbures déjà existantes.

Mais qu'en est-il du bilan environnemental réellement existant du recyclage des batteries? Disons, pour le dire poliment, qu'il faut distinguer entre l'auto-évaluation des promoteurs et des gouvernements qui les soutiennent à la planche, trop souvent reprise presque sans critique par les grands médias, même leurs émissions scientifiques (Les années lumière, [L'hydrométallurgie pour recycler les batteries usagées de voitures électriques](#), Radio-Canada, émission du 7/06/20) et les évaluations scientifiques trop rares de tiers partis et pas toujours facilement accessibles. De commenter le journal Libération : « *Face à l'essor rapide des véhicules "propres", une filière européenne de recyclage des batteries lithium-ion se met en place, indispensable pour réduire l'empreinte écologique de ces dernières. Mais les processus actuels sont énergivores et leur efficacité encore limitée* » (Sophie Kloetzil, [Peut-on recycler les batteries des voitures électriques ?](#), Libération, 26/10/20). Selon Wikipédia :

À partir de 2019, le recyclage des batteries Lithium-Ion dans la plupart des cas n'extrait pas de lithium car la technologie des batteries lithium-ion change continuellement et les processus de recyclage de ces batteries peuvent donc être obsolètes dans quelques années. Une autre raison pour laquelle cela ne se fait pas à grande échelle est que l'extraction du lithium à partir de vieilles batteries coûte cinq fois plus cher que le lithium extrait. Cependant, cela se fait déjà à petite échelle (par certaines entreprises, une industrie en attente de grandes quantités de batteries désaffectées à venir. (Wikipédia, [Battery recycling](#), visité le 7/02/21, ma traduction)

L'émission « Les années lumières » et des articles promotionnels de AVÉQ présentent l'usine pilote de Recyclage Lithion comme étant efficace à 95% sans trop apparemment de pollution tant au niveau des GES que des rejets liquides en comparaison de l'extraction minière et du raffinage du minerai. On se dit qu'on peut difficilement faire pire qu'une mine-raffinerie. Pour la consommation énergétique, l'information reste plus discrète. Le graphique ci-contre tiré du site web du blogueur et vulgarisateur Philippe Gauthier qui lui-même le tire d'un article spécialisé, inaccessible au profane par internet, laisse voir que le processus de recyclage par hydrométallurgie, celui de Recyclage Lithion, est relativement énergivore (deux barres de gauche en noir par rapport aux trois lignes horizontales indiquant la consommation énergétique unitaire pour trois mines). Il faudrait une évaluation scientifique objective que les acteurs concernés n'ont pas beaucoup d'intérêt à faire les uns pour

des raisons d'accès aux fonds gouvernementaux qui semblent généreux et les seconds pour démontrer leur succès auprès de l'électorat. Ça ressemble à la dynamique de cercle vicieux de l'inexistant pétrole de fracking de l'Île d'Anticosti.



Philippe Gauthier, [Les limites pratiques du recyclage des batteries au lithium](#), Énergie et environnement, 8/07/2018

L'électrification pour que tout change sans ne rien changer est antinomique à la société de prendre soin

S'il est conséquent avec son objectif de réduction des gaz à effet de serre des deux tiers d'ici 2030 et avec la Déclaration des Nations unies sur les droits autochtones, le parti doit s'opposer au développement d'une filière lithium (ou nickel ou cobalt...) ce qui suppose qu'il s'oppose au véhicule privé, qu'il soit à essence ou électrique, et par ricochet aux énergivores banlieues tentaculaires de maisons unifamiliales et de maisons en rangée. Il faudra quand même du lithium pour le transport en commun électrifié, l'autopartage complémentaire, les véhicules légers de livraison et le transport interurbain et international le tout minimisé par la réduction drastique de la consommation de masse et carnée tout comme le réaménagement urbain et des rapports ville-campagne. Comme cependant le transport en commun sera alimenté en continu (ex.métro, tramway) ou à recharge fréquente (autobus, livraison), le besoin de batteries est minimisé. Sans effets cumulatifs, ces mines, comme les centrales hydro-électriques auraient dû l'être, pourront être co-développées avec les nations autochtones et les communautés locales tout en ayant une exploitation minimisant les pollutions car non basée sur le profit.

L'enjeu des véhicules électriques privées, et leur corollaire le logement privé individuel ou en rangé, est la question politique clef séparant les eaux sociales entre le capitalisme vert et une société de prendre soin des gens et de la terre-mère. À cause de la quasi exclusivité de l'hydroélectricité dans leur bilan de production d'électricité en Europe et dans les Amériques combinés à leur PIB par tête élevé, la Norvège et le Québec sont à la fine pointe de ce dilemme. L'une et l'autre sont devenus les champions de l'électrification du transport individuel dans leur zone respective, beaucoup plus cependant pour ce qui est de la Norvège qui paradoxalement finance généreusement cette électrification grâce à sa richesse pétrolière. (Notons toutefois que dans les Amériques l'état de la Californie dépasse la performance québécoise per capita étant donné sa politique très pro-active depuis longtemps d'électrification éolienne et solaire — près du tiers de sa production d'électricité — combinée à une politique agressive de réduction des GES provenant des véhicules routiers.) Il n'en reste pas moins que cet aveuglement d'apparence écologique vise à tout changer pour que rien ne change ce qui mène à un nouvel extractivisme pour soutenir la même lubie de la croissance nécessaire à l'accumulation capitaliste et à son corollaire la consommation de masse. La terre-étuve est au bout de la route. La rupture avec l'insatiable ogre capitaliste est à l'ordre du jour avant qu'il ne bouffe la civilisation.

Marc Bonhomme, 8 février 2021

www.marcbonhomme.com ; bonmarc@videotron.ca