



# SOCIÉTÉ DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU SAINT-LAURENT

**MICHAEL LABRIE**  
**DIRECTEUR GÉNÉRAL**  
**ARCELORMITTAL INFRASTRUCTURE CANADA**



Originaire de Port-Cartier et quatrième génération à travailler pour ArcelorMittal, Michael LaBrie s'est joint à l'organisation en 2010. Il a œuvré à titre de directeur, Ressources humaines, de 2013 à 2018 avant de se joindre à notre équipe Port et manutention à titre de directeur.

M. LaBrie, diplômé en relations industrielles et en science politique de l'Université de Montréal, occupe depuis décembre 2019 le poste de directeur général, Infrastructure. Il est membre du conseil d'administration de la Société de développement économique du Saint-Laurent (Sodes) et agit à titre de représentant d'ArcelorMittal au sein du conseil d'administration de Développement économique Port-Cartier.

**Question 1 : ArcelorMittal a pris l'engagement de réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 25 % d'ici 2030. Au-delà des directives ou des normes en vigueur, votre organisation multiplie les efforts et les annonces environnementales. Qu'est-ce qui motive une organisation comme la vôtre à accorder autant d'importance à cet enjeu?**

**Réponse 1 :** La protection de l'environnement est un enjeu fondamental qui nous concerne tous. Notre objectif chez ArcelorMittal est d'être une organisation responsable, une entreprise citoyenne engagée dans ses communautés et travaillant activement à réduire son impact environnemental.

Nous voulons devenir une référence mondiale en production sécuritaire, efficace et durable de minerai de fer, et tous nos efforts vont en ce sens.

Il faut comprendre que les clients des aciéries – à qui nous vendons notre fer – exigent de plus en plus des aciers à faible teneur en carbone, des aciers plus verts. Des aciers pensés, par exemple, pour les constructeurs automobiles qui veulent offrir aux consommateurs des véhicules à plus faible empreinte carbone. Des aciers permettant que les édifices de demain consomment moins d'énergie et que les nouvelles infrastructures d'énergie renouvelable répondent aux futurs besoins de transformation des sociétés.

Notre fer est réputé dans le monde et il est déjà recherché pour sa qualité. C'est par l'innovation que nous pourrions continuer de fournir ce fer de grande qualité qui répond aux besoins du marché. Ces besoins, on l'aura compris, sont en constante évolution.

**Question 2 : Afin d'atteindre cet objectif de 25% de réduction de GES, quels projets comptez-vous mettre de l'avant pour y arriver?**

**Réponse 2 :** Il faut savoir que notre port et nos équipements de chargement fonctionnent à l'électricité. Nos bâtisseurs étaient déjà visionnaires à l'époque puisque c'est ainsi que nos installations portuaires ont été conçues dans les années 60.

Par ailleurs, en novembre dernier, en marge de la COP26 à Glasgow, nous avons annoncé le début de la transformation de notre usine de bouletage de Port-Cartier afin d'y produire uniquement des boulettes de fer à réduction directe.

Cette transformation, par l'ajout d'un système de flottation, nous permettra de réduire nos émissions actuelles de 200 000 tonnes en équivalent de CO2 par année. Cela correspond à retirer des routes 57 600 voitures par année à compter de 2025.

Ces boulettes d'oxyde de fer de très haute qualité, à basse teneur en silice et à haute densité en fer, deviendront hautement stratégiques dans les années à venir. Elles seront en demande par les aciéries qui se convertissent aux fours à arcs électriques afin de réduire leurs propres émissions de gaz à effet de serre et elles aideront ainsi les aciéristes à maintenir la production d'un acier à faible teneur en carbone.

En parallèle, nous avons annoncé en mai dernier une entente de trois ans avec BioÉnergie AE Côte-Nord Canada, une société détenue en partie par le Groupe Rémabec/Produits Forestiers Arbec Inc., pour la livraison de 16 millions de litres d'huile pyrolytique par année à l'usine de bouletage d'ArcelorMittal.

Cette huile pyrolytique, un carburant renouvelable produit à partir de résidus de bois, permettra, à terme, de réduire de 23 % l'utilisation de mazout lourd à notre propre usine de Port-Cartier, ce qui représente une réduction annuelle de 57 600 tonnes en équivalent de CO2, soit 14 000 véhicules retirés des routes.

Nous travaillons aussi activement à intégrer d'autres sources d'énergie renouvelable, comme le biocharbon, à notre procédé pour nous permettre d'aller encore plus loin dans la décarbonation de notre chaîne de valeur.

**Question 3 : La transition énergétique d'une industrie ou une organisation s'effectue rarement sans heurt. En lien avec votre plan qui vous conduira à l'atteinte de cette cible de 25% de réduction de GES, quels sont les défis qui y sont associés?**

**Réponse 3 :** Nos clients demandent des produits de plus en plus verts et nous mettons tout en œuvre pour répondre à cette demande, en plus de consacrer des efforts considérables pour décarboner notre propre chaîne de valeur, de la mine au port.

Le risque principal associé à la décarbonation de notre industrie est l'accès à une quantité suffisante d'électricité pour l'électrification de la chaîne de valeur.

En effet, la majorité des solutions relatives à la décarbonation, telles que l'utilisation d'hydrogène, de piles électriques, ou encore, de torches au plasma, requièrent de grandes quantités d'énergie électrique. Il importe de pouvoir s'assurer de la disponibilité de cette puissance électrique.

Un autre volet important de notre stratégie de décarbonation implique l'utilisation de bioénergies telles que le biocharbon, l'huile pyrolytique et le biogaz. Les risques principaux associés à ces bioénergies sont les coûts, qui ont un impact important sur la compétitivité, de même qu'un approvisionnement suffisant et constant de ces bioénergies. En effet, les volumes actuellement disponibles sur le marché ne sont pas suffisants pour répondre entièrement à nos besoins et c'est pourquoi une chaîne d'approvisionnement locale doit être mise en place le plus rapidement possible pour permettre d'accroître substantiellement la disponibilité de ces bioénergies.

Enfin, comme pour pratiquement toutes les industries, l'accès à une main-d'œuvre spécialisée est nécessaire pour l'implantation des nouvelles technologies associées à la décarbonation. Le milieu académique, le secteur de la formation professionnelle et les grands joueurs de l'industrie doivent travailler main dans la main pour que les programmes de formation de la main-d'œuvre soient adaptés aux réalités du marché et qu'autant les futurs travailleurs que les organisations aient tous les atouts en main pour faire face au changement.

**Question 4 : Vous êtes un expéditeur majeur qui bénéficie du transport maritime au quotidien. Dans ce contexte, comment imaginez-vous l'industrie maritime du futur afin qu'elle continue de répondre à vos besoins et vos préoccupations?**

**Réponse 4 :** Notre port de mer est effectivement le plus important port privé au Canada. Il constitue un actif stratégique et une fenêtre sur le monde pour nous permettre d'acheminer nos produits à nos clients de partout dans le monde.

Tout comme notre chemin de fer, notre port est un atout considérable que nous visons utiliser au-delà de nos transports actuels afin de contribuer encore plus à notre transition énergétique et au développement de nos régions.

Je pense que pour le succès de notre industrie maritime, il est important que tous les acteurs travaillent ensemble. Je pense, entre autres, à l'excellente collaboration que nous avons avec le port de Sept-Îles. Ce sont des opportunités d'échanger sur les meilleures pratiques, les avancées technologiques et de travailler ensemble au bénéfice de toute l'industrie.

**Pour suivre ArcelorMittal**

[Site web](#) / [Facebook](#) / [LinkedIn](#)

