



En tant que député de l'Allier, je considère que le projet EMILI porté par Imerys représente un enjeu stratégique pour notre département, tant en termes d'emploi que d'impact environnemental, mais aussi pour la France d'un point de vue de souveraineté industrielle.

Ce serait l'un des plus grands projets d'exploitation du lithium au niveau européen. Ce sont les raisons de ma participation au débat proposé par la CNDP.

Contact :

Permanence parlementaire
52 Boulevard Ledru Rollin
03000 MOULINS
Tel : 04 70 20 24 21

yannick.monnet@assemblee-nationale.fr

www.yannickmonnet.fr

Le point de vue du député Yannick MONNET sur le projet de mine de lithium dans l'Allier



EN BREF :

Le projet porté par IMERYS est à la croisée de nombreux enjeux, parfois complexes.

La nécessaire revitalisation de nos territoires ruraux passera par des projets de réindustrialisation porteurs d'emplois qualifiés et durables. Ces activités doivent également permettre de conquérir une valeur ajoutée réelle pour nos territoires.

La préservation nécessaire de notre cadre de vie doit se conjuguer avec une indispensable protection de l'environnement : du local (maintien de la biodiversité, ressource en eau, pollution des sols) au mondial (impact de l'importation de lithium, conditions d'exploitation à l'étranger).

L'engagement de notre pays dans la reconquête de sa souveraineté industrielle et énergétique doit se corréliser avec une réflexion indispensable sur nos modes de développement dans les nouvelles conditions imposées par le changement climatique.

Je suis convaincu qu'il faut répondre à tous ces enjeux « les yeux grands ouverts », c'est-à-dire en connaissance de cause et en assumant collectivement nos choix.

Considérant que l'électrification de nos modes de transports est une nécessité dans la lutte contre le réchauffement climatique, alors la question de l'ouverture d'une mine de lithium sur le territoire national est une question fondée.

Dès lors, le débat doit porter sur les conditions de sa réalisation mais aussi, dès maintenant, sur celui de l'après-mine. J'identifie, dans ce cahier d'acteur, plusieurs points de vigilance auxquels des réponses exigeantes doivent être apportées par le porteur de projet, et par les services de l'Etat à qui il reviendra d'autoriser, ou non, l'exploitation.

En tant que député, je serai tout particulièrement attentif à la nécessité de transparence que soulève un tel projet.



Il vaut mieux produire localement plutôt qu'importer depuis des États qui ne respectent pas les règles environnementales et sociales. Dans le contexte d'une transition écologique nécessitant d'adopter de nouveaux schémas énergétiques, la première question qui vaillle est : peut-on se passer de l'exploitation des sous-sols de la planète ? La réponse est non. Avec cette seule réponse, nous devons envisager ce qui peut et doit se faire en France. Notre souveraineté en matières premières est un élément décisif pour la réindustrialisation de nos territoires, notamment ruraux.

Néanmoins, nous devons parallèlement avoir des politiques publiques ambitieuses qui favorisent la sobriété de certains de nos usages. « *Si on regarde la croissance de la consommation en métaux nécessaires sur les 30 prochaines années pour respecter les accords de Paris, c'est-à-dire la décarbonation, mais sans réduction des usages, on extrairait autant de métaux dans les 30 prochaines années que ce que l'humanité en a extrait jusqu'à aujourd'hui* » (Fanny Verrax, Professeure en transition écologique à l'École de Management de Lyon. Arte, 28 minutes, 11.03.2024).

POUSSONS LE DÉBAT SUR L'AVENIR DE NOTRE MOBILITÉ

La lutte contre le réchauffement climatique implique une transformation radicale de nos modes de transport. L'objectif affiché, en Europe, d'une fin de la production des moteurs thermiques en 2035 nécessite une conversion rapide et massive de notre parc automobile vers des véhicules électriques.

D'une part, nous devons investir massivement dans le réseau ferré et reconstituer le maillage territorial en rouvrant les lignes de train (fret et voyageurs) qui ont été fermées ces dernières décennies, sous les coups de boutoir des logiques de libéralisation et de privatisation de la SNCF.

D'autre part, j'ai la conviction que, pour l'essentiel des transports du quotidien en dehors des grandes villes, la voiture individuelle restera le mode de transport dominant. Sauf à vider les territoires ruraux de leurs habitants, ou à les assigner à résidence.

L'électrification du parc automobile français est donc une nécessité, du point de vue climatique comme du point de vue social.

Il faut cependant garder à l'esprit que la production envisagée permettra la fabrication de 700 000 batteries ou véhicules par an ; pour parvenir à un parc automobile tout électrique, les projections sont de 1 million et demi de véhicules électriques en sortie d'usine.

DES BESOINS EN LITHIUM GRANDISSANTS

S'il est légitime de s'interroger sur les progrès et les inventions technologiques à venir, peu de spécialistes remettent en cause la place centrale du lithium dans la construction des batteries nécessaires aux véhicules électriques. C'est pourquoi, selon l'Agence Internationale de l'Energie, la consommation mondiale de lithium pourrait être multipliée par 42 entre 2020 et 2040.

Le recyclage à 100% des matériaux de batterie sera, dans les années à venir, un objectif politique majeur. C'est la condition pour que le lithium recyclé puisse assurer, à terme, l'essentiel des besoins de construction de batteries neuves, limitant au strict minimum les nouvelles extractions. L'installation d'un tel « régime de croisière » n'est cependant envisageable qu'à horizon de 20 ou 30 ans, rendant nécessaire l'extraction minière dans l'intervalle. Des efforts de recyclage soutenus doivent être imposés par la puissance publique, pour ne pas retarder davantage l'échéance.

Il n'en reste pas moins que le problème, pour les années à venir, n'est pas un problème de débouché pour le lithium, mais un problème d'approvisionnement. D'où la nécessité d'ouvrir de nouvelles mines dans le monde. Cela pose également, à mon sens et de manière plus générale, la question de la maîtrise publique des matériaux essentiels à la réponse aux besoins humains.

UN ENJEU DE PRÉSERVATION DE LA PLANÈTE

Les conditions sociales et écologiques de l'extraction du lithium au Chili, en Chine ou au Brésil sont aujourd'hui contestables, et contestées : l'exploitation et l'évaporation des saumures, dans les salars de Bolivie, a de très lourds impacts en termes de consommation d'eau et de perturbation des écosystèmes locaux ; et chacun connaît le niveau du droit social en Amérique Latine ou en Chine.

Nous ne pouvons ignorer ces dégâts sociaux et environnementaux, que nous « sous-traitons » en quelque sorte aux pays producteurs lorsque nous importons nos batteries électriques.

De ce point de vue, la relocalisation de certaines activités minières comme l'extraction du lithium revêt un enjeu de protection de l'environnement, ne serait-ce que pour réduire les émissions de CO₂ liées à leur importation.

Le droit social et environnemental français, nos procédures administratives d'autorisation et de contrôle, les normes ESG et IRMA revendiquées par IMERYS sont autant de points d'appui pour mettre en place, si le projet EMILI se réalise, une filière exemplaire au niveau mondial.

UN ENJEU DE SOUVERAINETÉ ÉNERGETIQUE ET INDUSTRIELLE

L'Australie, le Chili et la Chine se partagent aujourd'hui plus de 90% de la production mondiale de Lithium.

La Chine, à elle seule, raffine près de 60% du lithium du monde (elle importe pour cela du lithium « brut », notamment d'Australie) et produit plus de 75% des batteries au lithium du monde.

L'enjeu de souveraineté porte également sur notre responsabilité de veiller à ce que l'exploitation minière de lithium alimente les gigafactories françaises : le lithium produit en France ne doit donc pas repartir en Chine.

A noter que cette préoccupation ne concerne pas uniquement le lithium : nous sommes également fortement dépendants de nos importations pour le nickel, le cuivre, le manganèse et le cobalt, autres métaux critiques indispensables à la fabrication des batteries. L'ouverture d'une mine de lithium à Echassières ne réglera donc pas, à elle seule, la question de notre souveraineté en la matière.

AVANCER « LES YEUX OUVERTS »

Je partage cette vérité souvent entendue pendant le débat public : « *Une mine propre, ça n'existe pas* ». C'est vrai : le projet EMILI, s'il voit le jour, aura des conséquences d'un point de vue environnemental et en termes de bruit, de trafic, de paysage ou de ressource en eau.

Tout l'enjeu est de décider (en faveur ou en défaveur du projet) avec « les yeux ouverts », c'est-à-dire avec l'ensemble des éléments du débat en tête. Et d'assumer, en conscience, sa réalisation ou sa non-réalisation.

DES POINTS DE VIGILANCE À SURMONTER DE MANIÈRE EXIGEANTE

● La question de l'eau :

Le bassin montluçonnois a des ressources en eau limitées ; l'abandon du projet de barrage de Chambonchard, il y a 25 ans, n'a pas permis de résoudre un problème de plus en plus aigu avec la succession des périodes de sécheresse.

Les deux prélèvements annuels de 600 000 m³, dans la Sioule et à Montluçon, ne sont pas anodins dans ce contexte. (Les résultats de l'étude HMUC sont annoncés pour début 2027). Il faudra être particulièrement vigilants à la fiabilité de cette évaluation des besoins faite par IMERYYS, à la qualité des études hydrologiques pour évaluer la capacité du milieu à absorber ces nouveaux prélèvements, et aux solutions de substitution proposées par IMERYYS pour limiter au maximum les soustractions de débit imposées au Cher et à la Sioule.

● L'état du réseau ferré :

Le transport ferré est central dans ce projet. C'est lui qui justifie, par exemple, la réalisation de canalisations pour l'envoi de concentré de mica vers la plate-forme de Saint-Bonnet de Rochefort. C'est déterminant au regard des tonnages transportés, et pour l'acceptabilité du projet en termes de nuisances et de rejets de CO₂. En revanche l'état de la ligne et des ouvrages d'art mérite d'être expertisé, ainsi que le financement de leur remise à niveau afin de supporter le poids des trains de fret concernés.

Parallèlement, nous devons porter l'exigence d'une évaluation précise de l'impact acoustique et lumineux pour les riverains afin qu'IMERYYS détaille les mesures qui permettront de limiter les nuisances induites.

● La préservation de la biodiversité

La préservation de la forêt des Colettes a été au cœur du débat public. Classée en zone Natura 2000 et en ZNIEFF de types 1 et 2, cette forêt subit aujourd'hui les assauts du changement climatique.

D'importants dégâts liés à la sécheresse sont d'ores et déjà documentés par l'ONF ; des craintes existent quant à une modification des conditions hydrogéologiques du secteur, en lien avec l'exploitation du granite de Beauvoir. Là encore, il faudra être vigilants à la qualité des études hydrogéologiques menées afin d'évaluer l'éventuelle aggravation, par le projet EMILI, des conséquences du réchauffement climatique sur la Forêt des Colettes.

D'une façon générale, nous devons porter la nécessité impérieuse d'une évaluation précise de l'altération de la nature (faune et flore), de la pollution des sols et de l'air.

● La participation citoyenne pendant toute la durée de vie du projet

Les réunions de la Commission du Débat Public ont rempli les salles. Cet intérêt de la population doit trouver un prolongement, après la phase d'enquête publique, par la mise en place d'espaces pérennes d'échange et de participation citoyenne pendant toute la durée de vie du projet.

C'est une exigence démocratique, et une condition de la réussite du projet EMILI.

La norme IRMA prévoit d'associer « les communautés locales » (sic) afin d'instaurer, dans la durée, un climat de confiance. J'invite la société IMERYYS à s'exprimer dès aujourd'hui, plus précisément, sur le type d'instances qu'elle envisage de mettre en place dans cet objectif.

● Préparer le territoire bourbonnais à l'accueil de cette nouvelle activité

En phase d'exploitation, IMERYS estime à 1 500 le nombre d'emplois directs, indirects et induits créés localement (départements de l'Allier et du Puy-de-Dôme).

Tout doit être mis en œuvre pour que ces emplois puissent faire l'objet, au maximum, de recrutements locaux. Cela suppose l'ouverture de filières de formation adaptées, dans l'Allier et le Puy de Dôme, afin d'anticiper les besoins.

De la même manière, préparer le territoire à l'accueil de plusieurs centaines de familles suppose des choix en termes de services publics, de logement, de santé, d'infrastructures. Cela suppose d'arrêter de fermer des bureaux de poste dans nos villages, des classes dans nos écoles, des arrêts dans nos gares ou des services dans nos hôpitaux et cela suppose d'accompagner nos communes aujourd'hui étranglées financièrement. Les politiques de l'Etat doivent être adaptées en conséquence !

LA NÉCESSITÉ D'UNE FILIÈRE INTÉGRÉE

Comme évoqué précédemment, Il serait aberrant que le lithium produit dans l'Allier soit exporté en Chine pour être réimporté sous forme de batteries.

Les gigafactories récemment inaugurées dans le Nord de la France doivent constituer le débouché « naturel » du lithium de Beauvoir, en cohérence avec l'objectif fixé par le Président de la République d'une production de 2 millions de véhicules électriques en France à l'horizon 2030.

De la même manière, le recyclage des batteries usagées doit pouvoir se faire sur le territoire national, comme l'envisagent Suez et Eramet dans leur complexe de recyclage en projet dans le Grand Port maritime de Dunkerque.

Ainsi, si « l'aval » de la production de lithium ne concerne pas directement IMERYS, la puissance publique doit s'impliquer dans la mise en place d'une filière intégrée du lithium dans le pays.

CONCLUSION :

L'ouverture d'une mine de lithium à Echassières serait la première ouverture de mine en France, depuis plus de 50 ans.

Elle est remise dans l'actualité par la sortie nécessaire des énergies carbonées en engageant la conversion électrique de notre parc automobile. La recherche de notre souveraineté industrielle et énergétique pousse à l'extraction en métaux critiques de notre sous-sol national.

J'ai tenté, dans ce cahier d'acteur, de cibler les principaux points de fragilité du projet présenté par IMERYS, sur lesquels des approfondissements et des études complémentaires sont à mon sens nécessaires : la question de l'eau, l'état du réseau ferré, la préservation de la biodiversité, la participation démocratique et la préparation du territoire bourbonnais à l'arrivée éventuelle d'un projet aussi structurant.

Cette phase de Débat Public vient en amont d'une procédure encore longue. L'enjeu est donc de soutenir l'exigence d'une filière française vertueuse depuis l'extraction du lithium en passant par sa conversion jusqu'à la production des batteries, sans oublier leur recyclage. Nous devons également considérer, dès maintenant, la question de l'après-mine.

Je porte aussi l'exigence d'un contrôle public et démocratique effectif, en lien avec le porteur de projet, pendant toute cette phase d'instruction et (le cas échéant) pendant toute la phase d'exploitation s'appuyant sur le contrôle de la population par la mise en place d'instances pérennes d'échange et de concertation.

