



CAHIER D'ACTEUR

PROJET DE MINE
DE LITHIUM DANS L'ALLIER

11.03.2024
07.07.2024

N°23 | JUIN 2024



[Euromines](#), l'Association européenne des industries minières, représente 15 fédérations minières nationales (dont l'[A3M](#)), 17 membres directs et 10 membres associés, fournissant 350 000 emplois à travers l'Europe. Euromines se consacre pleinement à la promotion d'une exploitation minière durable et responsable qui contribue de manière significative à l'économie européenne tout en respectant les normes environnementales.

Contact : Euromines AISBL

Adresse

Avenue de Tervueren 168 •
box 15 • 1150 Brussels •
Belgium

EU Transparency Register:
62722978644-95

www.euromines.org • [LinkedIn](#) •
[Facebook](#) • [Twitter](#)

Le point de vue de Euromines sur le projet de mine de lithium dans l'Allier

EN BREF.

La sécurisation de l'approvisionnement en minerais essentiels reste une priorité stratégique au sein de l'Union européenne (UE). Le lithium est particulièrement vital pour la transition vers des technologies vertes, telles que les batteries pour véhicules électriques et les solutions de stockage d'énergie renouvelable. Actuellement, la dépendance de l'Europe vis-à-vis des importations de lithium en provenance de pays tiers présente des risques liés à la sécurité de l'approvisionnement et à la vulnérabilité économique.

Le projet de mine de lithium EMILI d'Imerys dans l'Allier est essentiel pour atténuer ces risques. En favorisant une source européenne de lithium, ce projet promet de renforcer l'autonomie stratégique de l'Europe, de stimuler la création d'emplois et de stimuler l'innovation sectorielle.



Débat public Projet de mine de lithium dans l'Allier
244 Boulevard Saint-Germain – 75007 Paris
debat-mine-lithium@debat-cndp.fr
www.debatpublic.fr/mine-de-lithium-allier



SUR LE PROJET

Augmentation de la demande de lithium

La demande de lithium en Europe (y compris en France) et dans le monde devrait augmenter considérablement d'ici 2050 pour alimenter les technologies pour la transition verte. Selon « European Commission Raw Materials Foresight Study 2023 »¹, la consommation mondiale de lithium connaîtra une augmentation significative. En 2020, la demande globale était de 12,3 kilotonnes (kt). Selon les prévisions, cette demande pourrait atteindre 157 à 220 kt en 2030, selon le scénario bas ou élevé envisagé, et pourrait même monter à 800-1100 kt d'ici 2050. Pour l'Union européenne, la demande qui était de 4,9 kt en 2020 est prévue d'augmenter à 42-58 kt en 2030, et pourrait atteindre 70-100 kt en 2050 (NB : 1 tonne de Lithium métal correspond à environ 6 tonnes d'hydroxyde de lithium monohydraté)

L'implantation de la mine de l'Allier contribuera à réduire la dépendance actuelle de l'Europe vis-à-vis des importations, qui s'élèvent à plus de 80 % pour le lithium transformé, principalement en provenance de régions géopolitiquement sensibles. La projection indiquée précédemment souligne le besoin critique de la production nationale pour assurer l'approvisionnement dans ce contexte de demande croissante.

Forte dépendance externe

L'étude sur les matières premières critiques pour l'UE 2023 identifie le lithium parmi les 34 métaux critiques. À l'échelle mondiale, la Chine fournit 56 % du lithium transformé (Chili 32 % et Argentine 11 %). En Europe, le Chili fournit 79 %. Il n'y a ni extraction ni transformation de lithium en Europe (bien qu'il existe déjà des acteurs européens et français engagés dans des projets d'extraction/raffinage en dehors ou en Europe). L'UE dépend actuellement des importations de 80 % du lithium extrait en tant que métal et de 100 % du lithium transformé.

En ce qui concerne l'extraction seule, la part mondiale de l'extraction de lithium est estimée à 53 % pour l'Australie, 24 % pour le Chili, 10 % pour la Chine et 8 % pour l'Argentine. Capacités par emplacement et propriété des mines de lithium — 2020 — (« Étude prospective sur les matières premières de la CE 2023 »). Les pays qui détiennent actuellement le matériel sont éloignés et pourraient potentiellement s'engager dans des actions protectionnistes contre la France ou l'Europe. La Chine, acteur majeur de la chaîne de

valeur des batteries actuelles, a pris à plusieurs reprises des mesures agressives contre ses partenaires commerciaux, par exemple en restreignant l'accès à certains métaux et terres rares. Sur le plan logistique, la distance peut parfois compliquer les choses : lorsque l'Evergreen a été bloqué dans le canal de Suez, des retards de livraison, des détournements de navires et des coûts accrus sur les chaînes industrielles ont été observés. De même, lorsque la Russie a attaqué l'Ukraine, perturbant de nombreuses voies de transport.

En établissant une production locale de lithium, l'Europe peut réduire considérablement les impacts environnementaux associés à l'extraction et au transport de longues distances. Cette initiative soutient directement la transition de l'Europe vers une économie à faible intensité de carbone et prévient les pénuries potentielles de matériaux essentiels pour les technologies clés telles que les batteries et le stockage des énergies renouvelables.

Une opportunité pour la réindustrialisation

Le rapport 2023 de l'AIE intitulé « *Chaînes d'approvisionnement durables et responsables en minéraux critiques*² » illustre comment les risques de durabilité augmentent la fragilité des chaînes d'approvisionnement, tandis que des performances ESG élevées améliorent la sécurité d'approvisionnement. Par conséquent, étant donné ce rôle central et stratégique des matières premières et des minéraux, nous ne pouvons tout simplement pas continuer à les considérer comme une simple question d'approvisionnement.

Cependant, l'approche qui prévaut actuellement en Europe consiste à acheter des matières premières au prix le plus bas et juste à temps. Si nous voulons sérieusement renforcer notre sécurité d'approvisionnement, cela doit clairement changer.

L'Europe doit introduire une prime pour les matières premières et les minéraux extraits en Europe selon les normes ESG de premier plan, d'autant plus que ces dernières années, l'Europe a connu des crises d'approvisionnement en matières premières à des intervalles de plus en plus courts. La sécurité de l'approvisionnement et la durabilité ont un coût, et donc aussi un prix que

les marchés doivent absorber et que les consommateurs sont prêts à payer.³

Pour gagner en souveraineté dans ce secteur émergent en Europe, actuellement dominé par la Chine, il est nécessaire de développer en France et en Europe l'ensemble de la chaîne de valeur, de la mine d'extraction des métaux clés pour les batteries et les moteurs électriques au véhicule lui-même, en passant par le raffinage des métaux et la fabrication des cellules de batterie. Ceci est un départ d'une stratégie pour toutes les matières premières.

Les projets d'approvisionnement en lithium et lithium raffiné en provenance de France répondent aux attentes du secteur automobile français et européen. Le marché des batteries pour véhicules électriques est dominé par les fabricants asiatiques : les entreprises présentes en Europe ne produisent que 3 % des batteries mondiales.

L'implantation de grands acteurs européens opérant en France permettrait de réduire les distances de transport des batteries et de leurs matériaux constitutifs, diminuant ainsi leur empreinte environnementale tout au long de leur durée de vie. La maîtrise de la chaîne de production des batteries est stratégique pour reconquérir la souveraineté industrielle de l'Europe dans le domaine de la mobilité électrique, contribuer à l'atteinte des objectifs de transition énergétique et de mobilité décarbonée, traiter l'empreinte carbone des batteries de leur production à leur recyclage, et renforcer la position de la filière automobile française dans la compétition mondiale.

Responsabilité environnementale et sociale des entreprises (ESG)

Le défi environnemental de la localisation de la production de véhicules électriques est important, étant donné que l'empreinte carbone de la fabrication des véhicules électriques est actuellement supérieure à celle de son équivalent thermique.⁵

L'impact carbone du transport des véhicules électriques varie en fonction de plusieurs facteurs, notamment la distance parcourue, les modes de transport utilisés et les sources d'énergie qui alimentent ces modes de transport. L'analyse du cycle de vie (ACV) montre que la réduction de l'empreinte carbone peut avoir un impact sur le choix de la localisation de la production.⁶

Cette approche optimise le « coût carbone » associé au transport des matériaux et des composants tout au long de la chaîne d'approvisionnement et à la décarbonation des

sources d'énergie primaire pour la production industrielle elle-même.

Au cours des 30 dernières années, l'Europe a réussi à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre produites sur son territoire, mais son empreinte carbone globale n'a que légèrement diminué. Ce paradoxe est dû en grande partie à la désindustrialisation du continent et à sa dépendance croissante aux produits manufacturés importés.⁴

Ce phénomène est contre-productif d'un point de vue climatique, d'autant plus que les pays européens ont bénéficié d'un accès à une électricité bas carbone. La perspective d'un redéploiement industriel, consistant en des investissements ciblés dans des industries et des activités de pointe qui réduisent l'empreinte carbone de l'Europe, offre une solution à ce défi. De ce point de vue, il est logique d'implanter les Gigafactories de batteries et les industries impliquées dans la production de matériaux en France et dans d'autres pays européens, compte tenu de la nature énergivore de ces procédés.

Le projet EMILI doit répondre aux exigences de Responsabilité de bonne conduite des Entreprises concernant l'impact eau, nuisances, transports, énergie et employée.

CONCLUSION

Les ambitions environnementales européennes s'inscrivent dans une trajectoire liée à l'électrification massive des transports et de nombreux processus industriels d'ici 2050. Dans ce contexte, les batteries de véhicules ou de stockage d'énergie sont essentielles. Les chimies de batterie actuellement les plus efficaces, y compris la génération 4, sont toutes basées sur le lithium. Le lithium est actuellement extrait, raffiné et transformé en dehors de l'Europe. Plus largement, de nombreux pays poursuivent une voie de décarbonation qui pourrait mettre à rude épreuve l'accès aux ressources minières, comme le pétrole et le gaz aujourd'hui. L'autonomie stratégique européenne, et française, en « métaux » est nécessaire à cause des crises récentes comme le Covid, la guerre en Ukraine, les actions de déstabilisation de certaines puissances en Afrique ou ailleurs contre nos intérêts européens, ou encore les difficultés logistiques.

À l'heure actuelle, l'UE perd progressivement la capacité à l'échelle industrielle d'assurer un approvisionnement suffisant et de soutenir ainsi la mise à l'échelle rapide des technologies nécessaires à la transition verte de l'Europe.

Avant tout, nous devons faire le point, reconnaître et être fiers de la force fondamentale de l'extraction des matières premières en Europe et assurer notre licence d'exploitation :

1. L'UE dispose du cadre le plus strict au monde en matière d'émissions de gaz à effet de serre (GES), de protection du climat, de pollution de l'air, de l'eau et du sol, ainsi que de la santé et sécurité des employées.
2. L'industrie minière de l'UE atteint les plus hauts niveaux de performance ESG avec le cadre législatif existant en comparaison avec beaucoup de régions mondiales.
3. L'UE est un pionnier en matière de technologie minière et de la législation environnementale. Les investissements conforme à l'ambition ESG et Due Diligence devront être sécurisés avec un cadre politique de commerce et d'industrie adéquat.

Les mines existantes et futures dans l'UE renforceront la sécurité des matières premières de l'UE et atténueront les inégalités : réduire les risques d'approvisionnement, stimuler l'innovation et démontrer comment équilibrer les pratiques minières durables et responsables tout en conservant un avantage concurrentiel mondial.

Lorsqu'il s'agit de diversifier l'offre, nous ne pouvons tout simplement pas nous permettre de rester immobiles. Vu l'épuisement naturelle des mines existantes, pour maintenir notre production actuelle, nous devons découvrir des nouveaux gisements de minerais et en conséquence développer de nouvelles mines.

Le projet EMILI devrait générer des avantages économiques importants, notamment la création d'emplois et le développement régional. En établissant des pratiques minières responsables, le projet s'aligne sur les objectifs de l'Europe en matière d'énergie propre, contribuant ainsi à une croissance économique durable et à la protection de l'environnement.

C'est pourquoi Euromines soutient le projet EMILI en tant que contribution clé à la transition verte en Europe.

Footnotes :

1. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/57318397-fdd4-11ed-a05c-01aa75ed71a1>
2. <https://www.iea.org/reports/sustainable-and-responsible-critical-mineral-supply-chains>
3. <https://iea.blob.core.windows.net/assets/7771525c-856f-45ef-911d-43137025aac3/SustainableandResponsibleCriticalMineralSupplyChains.pdf>
4. <https://www.iea.org/reports/electricity-market-report-update-2023/executive-summary> and https://ert.eu/wp-content/uploads/2024/04/ERT-Competitiveness-of-Europes-energy-intensive-industries_March-2024.pdf
5. <https://earth.org/environmental-impact-of-battery-production/#:~:text=The%20additional%20environmental%20cost%20of,only%20account%20for%2026%25.>
6. <https://www.insnet.org/electric-cars-emit-more-co2-than-traditional-cars-at-production/>

