

DÉBAT PUBLIC

« Projet de mine de lithium dans l'Allier »

Compte-rendu intégral

Mardi 9 juillet 2024

SALLE/ADRESSE :	Salle ATHANOR/Montluçon
PARTICIPANTS :	112 participants dans la salle
DÉBUT > FIN :	18h10 à 21h10

Commission particulière du débat public (CPDP) :

M.	Mathias BOURRISSOUX	CPDP
Mme	Dominique SIMON	CPDP
M.	David CHEVALLIER	CPDP

Intervenants :

M.	Frédéric LAPORTE	Maire de Montluçon
Mme	Pascale TRIMBACH	Préfet de l'Allier
M.	Benjamin GALLEZOT	DIAMMS
Mme	Béatrice LELOUP	Directrice régionale SNCF Réseau
M.	Maxime LAFILLE	SNCF Réseau
M.	Pierre PETIT-DE PASQUALE	IRMA
M.	Loïc CHENAL	Imerys
Mme	Daniela LIEBETEGGER	Imerys
M.	Boris VAXELAIRE	Imerys
M.	Fabrice FREBOURG	Imerys

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Bonsoir. Merci de vous installer. Bienvenue pour cette nouvelle réunion du débat public qui reprend après le respect d'une période de réserve liée aux récentes élections législatives. Sans plus tarder, je vais demander à Monsieur LAPORTE de venir nous rejoindre pour débiter avec vous par le traditionnel mot d'accueil républicain. Merci de nous accueillir une nouvelle fois dans cette belle salle dans laquelle nous avons fait une réunion riche et avec une forte mobilisation, il y a encore de cela quelques semaines.

M. Frédéric LAPORTE – Maire de Montluçon

Merci beaucoup. Je suis ravi que l'on relance le débat public et qu'on le relance à Montluçon puisque nous l'avons interrompu juste avant que cette réunion se déroule, mi-juin. Nous n'arrivons pas au terme, mais nous arrivons dans le dernier mois de ce débat. Vous l'avez précisé, il a été riche. Beaucoup d'interventions, beaucoup d'intervenants et beaucoup de participants aussi. Peut-être que ce soir, des raisons footballistiques font que la salle est un peu moins comble qu'à l'habitude. J'espère que, pour autant, le débat n'en sera pas moins riche et que les informations que nous recevrons, puisque nous avons le plaisir de traiter toute la problématique et l'apport de l'État dans le projet, nul doute que nous aurons beaucoup d'informations qui nous seront communiquées. J'imagine que malgré tout, malgré l'absence du public, ce sera très riche. J'imagine qu'il est retransmis. Il y a donc certainement beaucoup de gens qui le suivent via les réseaux. Je vous souhaite un bon débat montluçonnais. J'en profite, parce que j'ai participé à quelques débats, et pas seulement à Montluçon, de la qualité de vos interventions et de la façon dont vous avez mené les débats jusqu'à présent. Nul doute que cela va continuer le soir. Cela n'a pas toujours été facile parce qu'il y avait quelquefois des contradicteurs un peu virulents. Il fallait arriver à canaliser tout cela. Il y avait aussi des gens qui avaient beaucoup de choses à dire et d'informations à communiquer. Il fallait réussir à les faire rentrer dans des *timings* serrés, mais j'avoue que cela a toujours été fait avec tact. Je tiens à vous féliciter et à vous remercier, vous et votre équipe, parce que, comme vous le savez, Montluçon a un intérêt extrêmement direct. Mieux le débat se passe, plus nous avons de chances de voir le projet aller à son terme et dans des conditions qui satisfassent évidemment tout le monde. Je le dis et je le redis, nous sommes favorables au projet, mais il faut que l'ensemble des réglementations soient respectées. Merci.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci, Monsieur LAPORTE. De manière brève et en introduction, je vais rappeler avant le déroulé de la réunion la séquence dans laquelle nous nous trouvons, séquence qui aurait dû finalement se dérouler sur le mois de juin et qui se retrouve reportée sur le mois de juillet avec le débat public qui va se poursuivre jusqu'au 31 juillet, le temps que l'on puisse aborder les sujets et les enjeux qui étaient prévus au programme et que nous n'avons pas eu le temps de traiter jusque-là. Aujourd'hui, ces échanges étaient attendus et je me réjouis que l'on puisse discuter avec Monsieur le Délégué interministériel et Madame la Préfète, des enjeux de stratégie nationale. Cette réunion était attendue pour cela. Je reviendrai sur le déroulé précisément derrière, mais je sais qu'elle répondra à de nombreuses attentes des publics. Nous reviendrons, lors d'un prochain temps en webinaire, c'est-à-dire en visioconférence, sur quelques questions supplémentaires qui étaient apparues lors de la réunion à Vichy qui traitait du sujet de la ressource en eau. Souvenez-vous, pour ceux qui étaient présents, il y a eu énormément de retours produits ce jour-là en séance, avec de nombreuses interpellations et de nombreuses questions de précisions qui nous avaient été remontées. Nous allons répondre une par une aux dernières questions de précisions qui n'auraient pas été traitées lors de ce webinaire qui sera proposé à la date du 11 juillet.

Le 16 juillet, nous aurons également à distance, un temps d'approfondissement des quelques sujets du débat sur lesquels on voit qu'il y a encore des attentes, des questionnements, parfois aussi des craintes et sur lesquels il nous faut revenir. Ce sera cette fois-ci plutôt des questionnements d'ordre technique. Il y aura une petite partie sur les enjeux économiques du projet et une partie plus conséquente sur la question de la prise en compte des risques industriels, ainsi que sur la question du traitement des stériles et des résidus produits par le site d'extraction. Il y a encore beaucoup de questions sur ces sujets-là. Nous avons donc assemblé des temps sur ces points. Enfin, nous aurons un atelier dédié au sujet des transports à Echassières le 18 juillet dans l'après-midi, avant de finir par une réunion de clôture ce jour même aussi, le 18 juillet à Echassières en fin de journée. Ce sera donc un après-midi assez sportif. Concernant l'atelier de transport, pour des contraintes malheureusement logistiques, du fait que nous avons accès à une salle qui est assez petite – en termes de jauge, on ne peut accueillir qu'une quarantaine de personnes – l'atelier transport sera donc réservé à un accès pour des invités qui ont été, à un moment donné, choisis parmi les nombreuses parties prenantes et intervenants qui, dans le

débat, se sont montrés intéressés sur ces sujets-là. Ce sont à la fois des élus, des personnalités du monde associatif, des parties prenantes et des acteurs du monde socio-professionnel local et qui pourront représenter la voix des publics dans le débat sur ces sujets, pour que l'on puisse reparler de cette manière qu'aurait la plateforme ferroviaire de s'ancrer dans le paysage, paysage pour l'instant plutôt situé du côté de Saint-Bonnet-de-Rochefort. Nous en discuterons ce jour-là. La réunion de clôture le soir nous permettra d'aborder des sujets liés à la participation des publics en phase de concertation continue. Cette phase, garantie encore par la CNDP, qui accompagne la période après le débat public jusqu'aux procédures d'enquête publique. Ce sera aussi l'occasion de parler des enjeux de gouvernance, c'est-à-dire de place des parties prenantes, cette fois-ci dans le projet aux différentes étapes de sa vie, si le projet était amené à se poursuivre.

Voilà pour ce qui est des derniers éléments du programme. À date, ils ne bougeront pas. C'est déjà très riche. Nous savons que le débat a été exigeant. Nous sommes en juillet. Encore une fois, nous avons tenu compte de cette période de réserves pour essayer d'adapter au mieux les choses. C'est ce qui ressort, en termes d'équilibre des nombreuses réflexions que nous avons menées en interne pour essayer de programmer, de manière la plus complète possible, les dernières réunions. Je le précise, même si nous le redirons bien évidemment plus tard, mais il y aura une réunion de restitution du compte rendu que l'équipe du débat va élaborer pendant l'été, puisque d'un point de vue légal des procédures de droit, nous avons deux mois à compter de la date de fin du débat qui sera officiellement au 31 juillet pour rédiger notre compte rendu. Nous nous retrouverons quelque part, à la rentrée, au début du mois d'octobre, pour vous présenter les éléments forts en termes de contenu qui sont dans ce compte rendu. Voilà pour le programme. Je ne m'attarde pas plus sur ce sujet-là.

Je voulais vous préciser, comme l'a dit Monsieur LAPORTE, qu'il y a une retransmission YouTube qui est proposée. C'est le cas de toutes les réunions. Ce sera aussi le cas ce soir. Nous allons donc nous enquérir de ce qu'il peut se dire aussi au travers du fil de discussion YouTube. Si des questions importantes sont posées via YouTube, nous les ferons remonter depuis le fil YouTube vers la salle pour que des réponses puissent être apportées. Nous allons finir cette réunion vers 20h30 ou 20h40. C'est déjà un temps conséquent d'échanges. Par ailleurs, nous savons qu'il y a des soirées prévues pour les uns et pour les autres, ainsi qu'un match de foot à 21 heures. Nous vous proposerons à ce moment de nous réunir dans l'entrée pour un petit cocktail apéritif qui sera offert. Nous avons prévu la retransmission du match de foot pour ceux qui souhaiteraient à la fois profiter des échanges, du cocktail et du début du match.

Puisque ce sont les derniers cartons qui restent du débat, je vous invite à prendre les fiches de synthèse de présentation du DMO. Vous avez vu qu'elles sont présentes sur les tables. N'hésitez pas à les partager. Il y a aussi une fiche parmi les nombreuses qui ont été sollicitées auprès de l'équipe d'Imerys, spécifiques sur le thème de la biodiversité qui est encore disponible ce soir. Ce sont des fiches qui sont riches et qui permettent d'abonder sur les thèmes à chaque fois. J'ai l'impression que ces fiches sont bien appréciées. Je vous invite donc à vous en saisir. Cela fait partie des éléments forts d'informations que nous avons pu travailler depuis le début du débat public.

Concernant le déroulé, je laisserai tout de suite le micro à Madame le Préfet, Madame TRIMBACH, pour une prise de parole introductive, tout de suite après. Nous avons deux séquences ce soir, avec une première séquence autour de la stratégie nationale dans laquelle s'inscrit ce projet et les enjeux liés à l'accompagnement territorial. Nous y reviendrons. Beaucoup de choses ont été dites, mais beaucoup de questions sont posées aujourd'hui et adressées à l'État. Il nous semblait intéressant, bien évidemment d'avoir les personnalités adéquates pour représenter l'État et aborder ces questions. Aussi, nous aurons un large temps de questions-réponses après les interventions de Monsieur GALLEZOT et de Madame TRIMBACH. Je vous inviterais à patienter jusqu'à ce temps de questions-réponses pour pouvoir les interpeller ou pour pouvoir interroger des éléments qui auraient été présentés. Nous ferons ensuite un petit focus sur les enjeux de régénération de la ligne ferroviaire. Ce n'est pas un sujet neuf du débat, mais il y a des actualités. Il faut donc que l'on réussisse à acter sur cette fin du débat, où nous en sommes de cette question et ce qui suivra éventuellement par la suite, en questions-réponses également. Enfin, une deuxième séquence où nous aurons cette fois-ci les équipes, en tout cas un représentant de l'équipe IRMA qui sera présent avec nous pour présenter ce qu'est ce standard IRMA, ce qu'il comporte comme élément de contrôle et ce sur quoi il s'engage. Nous aurons derrière, enfin, les équipes d'Imerys qui viendront nous présenter quelques éléments de présentation déjà assez roboratifs sur ce que pourrait être l'après-mine, c'est-à-dire les objectifs portés à 25 ou 30 ans sur la période d'après-activité de la mine d'Echassières. Le programme est chargé. Je vous propose de démarrer de suite et je vous remercie.

Intervenante dans la salle [hors micro]

... un décret vient de passer. Je voudrais que ce soit clair ... débat ... D'après le décret, elle va s'ouvrir dans ce cas de figure. Aujourd'hui, c'est un débat. Ce n'est pas le nom de cette réunion. Ce n'est pas un débat, parce qu'un débat, c'est quand les choses ne sont pas encore arrêtées.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Je vous propose de le traiter tout à l'heure, puisqu'évidemment, c'est un sujet. Il était convenu qu'on l'aborde. Nous allons l'aborder. Le sens de cette réunion est justement d'avoir l'État présent aux différents niveaux pour aborder un certain nombre de sujets, dont celui-là. Ce sera donc présent dans les échanges. Madame, c'est un sujet. Il est au déroulé. Je vous propose que l'on attende d'être à ce point le déroulé pour en parler. Vous savez que vous avez l'expression. Vous devriez rester parce qu'en plus, on sait que c'est un sujet qui vous tient à cœur. C'est dommage, mais c'est ainsi.

Intervenante dans la salle

Je m'en vais. Cela n'a pas de sens.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Libre à vous, mais je vous invite quand même à entendre la parole des représentants de l'État. Madame la Préfète, je vous propose de prendre la parole.

Mme Pascale TRIMBACH – Préfet de l'Allier

Très bien. Merci beaucoup. Bonsoir à toutes et à tous. Quelques mots introductifs sur la place de l'État dans le débat avant d'intervenir dans quelques minutes après le délégué interministériel sur l'accompagnement territorial. Je voudrais tout d'abord adresser un certain nombre de remerciements. Remerciements à la CNDP, à son président, Monsieur PAPINUTTI qui est là et que je salue, au président de la CPDP, Mathias BOURRISSOUX, et à toute son équipe, Romain TORD en particulier, mais l'ensemble de l'équipe CPDP. Remercier le public pour sa présence et son intérêt. Remercier les élus qui nous accueillent. Merci, Monsieur le Maire, Frédéric LAPORTE, de nous accueillir pour la deuxième fois au sein de votre ville. Remercier le délégué interministériel aux approvisionnements en minerais et métaux stratégiques, ainsi que son nouvel adjoint, Monsieur LEMOINE, qui vient de prendre ses fonctions le 1^{er} juillet. Remercier enfin les services de l'État qui ont assuré, depuis le début du débat public, une présence constante lors des différentes séquences depuis le 12 mars 2024, en particulier les services de la DDT, de la DREAL et les services de la préfecture.

Je suis très heureuse, Monsieur le Président, de répondre à votre aimable invitation ce soir. Pourquoi ne suis-je pas venue plus tôt ? C'est une question qui a été parfois posée. J'ai souhaité, mais en accord avec la CPDP, que le débat puisse se dérouler dans une parfaite indépendance et que les échanges et les arguments puissent être entendus de part et d'autre, avec le soutien technique de mes services, les services de l'État. Ainsi, de nombreux aspects ont été abordés et de nombreuses questions ont été posées, qu'elles soient à caractère national ou à caractère territorial. Ce débat a notamment permis d'envisager de nouvelles options, de nouvelles propositions qui ont été fournies à Imerys comme une base de travail. Ce débat a été également l'occasion de renforcer certains points, de conforter certaines hypothèses, mais aussi et surtout de répondre à de nombreuses questions et de permettre l'élaboration de nombreuses fiches explicatives qui étaient utiles pour tous. J'en ai été régulièrement informée par les services de l'État et sachez bien que j'y accordais toute l'importance qui y est due. La semaine dernière, j'ai rencontré un certain nombre de représentants, de collectifs et d'associations qui participent, pour certaines d'entre elles, ce soir, au débat. Je les salue. Je les ai entendus sur les aspects à la fois nationaux et territoriaux. Aujourd'hui, au-delà de ces associations que j'ai reçues la semaine dernière, il y a tous celles et ceux qui sont intéressés par la problématique avec enthousiasme, avec un peu plus de réserve, et il y a encore un certain nombre de points qui peuvent être éclaircis ce soir. Au niveau national, le délégué interministériel pourra répondre aux enjeux de souveraineté nationale. De mon côté, je serais amenée à vous apporter des précisions sur les dernières évolutions du dossier, à dresser un point de situation et à poser un certain nombre d'enjeux. Évidemment, à votre disposition, mais ainsi que tous les services de l'État qui sont là ce soir, pour répondre aux problématiques que vous vous posez. Une très bonne soirée à toutes et à tous et un très bel échange.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci, Madame la Préfète. Nous vous retrouvons effectivement juste après l'intervention de Monsieur GALLEZOT pour apporter des points d'éclairage en complément. Monsieur GALLEZOT, bonsoir. Je vous en prie, installez-vous. Vous pouvez prendre ce micro.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Bonsoir.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci d'avoir répondu à notre invitation. Nous nous sommes déjà vus dans le cadre du débat. Je rappelle que début avril, il y a eu une réunion à Paris à laquelle vous avez participé sous un format de table ronde qui a permis d'aborder la question du besoin en lithium notamment et déjà les enjeux de souveraineté nationale, à l'époque. Beaucoup de questions ont, par la suite, encore été posées. Des publics souhaitaient également pouvoir vous entendre, non pas depuis Paris, mais depuis l'Allier. Nous avons donc inscrit au programme, cette réunion comme un temps important permettant de vous entendre sur les enjeux de stratégie nationale pour que vous puissiez l'expliquer plus en profondeur au public. Je sais que vous y étiez attachés et vous avez d'ailleurs demandé le temps pour cela, puisqu'il y avait trois points qu'il fallait mettre en évidence. C'était la stratégie portée par l'État et votre rôle dans tout cela pour coordonner l'action, notamment au niveau du gouvernement, sur les sujets qui nous concernent. On voyait qu'il y avait besoin aussi, et je vous serai reconnaissant de pouvoir éclairer les publics sur ce sujet, d'éclairer le contexte réglementaire. Il n'est pas nouveau, mais il est nouveau. Les projets de mines sont nouveaux. La refonte du Code minier fait aussi que c'est un élément réglementaire nouveau. Il y avait donc des questions portées par les publics sur ce cadre législatif. Enfin, le dernier point était celui des financements publics qui pouvaient être engagés au travers de ce projet, qu'ils soient directs ou indirects, autre question souvent remontée dans le cadre du débat. Je vous cède la parole pour que vous puissiez aborder l'ensemble de ces points et je vous remercie de prendre les quinze minutes qui vous sont dédiées. Merci bien.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Merci beaucoup. Merci de votre invitation. Merci au Président de la CNDP, Madame la Préfète, Monsieur le Maire et Mesdames et Messieurs. C'est bien volontiers que j'ai répondu à cette invitation. Je suis très heureux de pouvoir échanger avec vous ce soir.

Le premier point est celui de la stratégie nationale. Le contexte, c'est évidemment en particulier celui de la transition énergétique. Il y a eu une séance dédiée à cela, mais je voulais rappeler que cette transition énergétique implique – et l'ensemble des experts sont convergents là-dessus – une augmentation ou une utilisation de métaux qui sont intrinsèquement liés à l'électrification, que ce soit pour les batteries – c'est le cas du lithium – mais aussi pour les énergies renouvelables de toutes natures pour les réseaux électriques. Cette augmentation des métaux est un fait. C'est une nécessité de la transition énergétique, même si le devoir à tous est d'essayer d'être le plus sobre et le plus économe dans la consommation de ces métaux. S'agissant du lithium, qui occupe le projet et intéresse la commission particulière du débat public, je rappelle qu'au niveau mondial, entre 2021 et 2035, la demande en lithium sera multipliée par dix, tous usages confondus, soit passer de 100 000 tonnes à 1 million de tonnes. C'est une augmentation importante, mais il faut bien avoir en tête que nous partons d'un niveau assez bas. Le lithium est un métal qui est peu utilisé par rapport à des métaux tels que le cuivre qui concerne déjà plusieurs dizaines de millions de tonnes ou encore plus l'acier qui, lui, se compte en milliards de tonnes. Bien sûr, il y a la transition énergétique. Il y a d'autres secteurs industriels qui nécessitent l'augmentation de ces métaux. C'est donc évidemment la tâche de fond de notre stratégie nationale. Le deuxième élément de tâche de toile de fond, si je puis dire, concerne les enjeux de souveraineté et de développement durable. De souveraineté, parce qu'il s'agit de l'un des éléments de la stratégie nationale, mais aussi européenne, d'essayer d'assurer nos approvisionnements en essayant de réduire au maximum les dépendances que nous avons vis-à-vis de l'extérieur, et de pouvoir, à chaque fois que possible, assurer les approvisionnements des chaînes de valeur – je reviendrai sur ce que veut dire ce mot de chaîne de valeur – pour notre industrie, de pouvoir l'assurer par des productions en France et en Europe chaque fois que cela est possible. Cela renvoie à des sujets de souveraineté, c'est-à-dire de notre capacité à décider par nous-mêmes, à assurer un certain niveau de marge de manœuvre pour notre industrie. Cela renvoie aussi à des enjeux économiques. Tout ce qui n'est pas produit en France et qui doit être importé nécessite des efforts économiques en contrepartie. Les exportations et les importations doivent s'équilibrer. Tout ce que nous produisons chez nous est autant de moins que nous avons à importer et ce sont donc autant de richesses qui sont créées sur le territoire national. Cela répond aussi à des enjeux d'environnement. Ce que nous pouvons développer chez nous avec nos normes environnementales, c'est quelque chose que nous pouvons maîtriser et décider. Ces enjeux de développement durable et de traçabilité sont donc évidemment importants.

Dans notre stratégie, l'idée est bien, à chaque fois que possible, de développer les productions sur le territoire national. C'est l'ensemble de la chaîne de valeur qui est concernée. S'agissant du lithium, comme vous le savez, il y a déjà quatre projets de *gigafactories*, et d'ailleurs un cinquième qui est apparu récemment. Toutes ces *gigafactories* qui produisent des batteries pour la mobilité et pour d'autres fonctions, potentiellement aussi pour le stockage d'électricité. Une cinquième a donc été annoncée. Toutes ces *gigafactories* sont fondées sur la technologie du lithium. Pour alimenter ces *gigafactories* qui y sont développées, il y aura besoin de ce que l'on appelle les matériaux de cathode et des précurseurs de matériaux de cathode dont le lithium fait partie. Nous essayons donc de

développer l'ensemble de cette chaîne et les matières premières, dont le lithium, en font partie. Dans notre stratégie, la capacité d'utiliser les ressources de notre sous-sol, au même titre que la capacité à développer des usines en France, c'est évidemment un élément de développement économique, mais aussi de souveraineté. Concernant l'enjeu, je vous le rappelle, le projet tel que proposé par Imerys, ce que l'on appelle lithium-métal, répond à environ entre un tiers et 50 % des besoins français. C'est un projet très significatif au regard de la sécurité de nos approvisionnements. Ce sont environ 5 000 tonnes de lithium-métal pour un besoin qui est évalué entre 10 000, 13 000 ou 14 000 tonnes de lithium-métal par an pour les besoins français. Cela dépend, puisqu'il y a évidemment des incertitudes en fonction du rythme de développement de la mobilité électrique. Je rappelle ici que le lithium ne concerne pas que les voitures, mais concerne toute la mobilité électrique, dont les voitures particulières, bien sûr, mais aussi potentiellement les vélos électriques. Cela concerne également le transport des utilitaires et potentiellement le transport routier de marchandises qui est un élément très important. Je rappelle aussi qu'aujourd'hui, nous avons diminué nos consommations de CO2 dans tout un tas de domaines, mais il y a un domaine où nous avons beaucoup de retard qui concerne les transports. Aujourd'hui, les transports sont encore majoritairement à partir de carburants fossiles et l'électrification est un élément absolument fondamental pour la décarbonation des transports.

Le deuxième élément concerne l'utilisation du sous-sol, puisque c'est un élément de notre stratégie. On dit souvent que le projet, tel que nous l'examinons aujourd'hui, est à caractère inédit parce qu'il s'agit d'ouvrir une mine. Je le rappelle ici, et je crois que je l'avais rappelé à Paris, que la France connaît une industrie extractive. Nous utilisons aujourd'hui notre sous-sol dans la vie de tous les jours pour des matériaux de construction, ce qui est connu, mais aussi pour des minéraux industriels. Imerys est d'ailleurs l'un des spécialistes mondiaux de ces minéraux. Je vous redonne les chiffres. Nous avons 4 000 carrières en France. La différence entre une mine et une carrière est une notion juridique. Ce n'est pas du tout une notion technique. C'est une notion essentiellement juridique. Nous avons donc 4 000 carrières en France où l'on extrait 450 millions de tonnes de minéraux en France, avec une grande partie pour des matériaux de construction ou pour les travaux publics, mais aussi une partie significative pour des minéraux industriels qui sont utilisés dans la vie de tous les jours, dans l'agroalimentaire, dans la pharmacie et dans l'industrie qui sont extraits. Le cas de la carrière de kaolins d'Imerys en est un exemple. Je rappelle aussi que le projet d'Imerys correspond à 2 millions de tonnes de matière extraites, pas de lithium-métal, mais de minerai extrait. Ce sont donc 450 millions de tonnes en France chaque année et nous avons un projet qui concerne 2 millions de tonnes. Il est important d'avoir toujours ces chiffres en tête. C'est un projet exceptionnel par son ampleur et le montant de l'investissement. Ce n'est pas un projet exceptionnel par l'ampleur de l'activité extractive qu'il induit. Le deuxième point que je voulais souligner est que concernant cette industrie extractive, nous avons un savoir-faire en France avec des entreprises tout à fait performantes, avec des compétences, des établissements de recherche et des services de l'État pour examiner et contrôler ces projets.

Dans notre stratégie – mais je ne serais pas trop long – nous avons divers éléments. Nous avons développé un observatoire qui nous aide à bien connaître l'ensemble de ces filières et à étudier les besoins, ainsi que la prospective des besoins en minéraux. Nous avons une activité centrale qui est celle de l'appui aux projets, dont typiquement les projets d'usine de matériaux de cathode, les projets de fabrication de graphite ou les projets extractifs et de raffinage de lithium, comme celui d'Imerys. Nous avons aussi relancé un inventaire minier, c'est-à-dire une meilleure connaissance des ressources de notre sous-sol. Je rappelle d'ailleurs que l'utilisation du sous-sol concerne les matériaux dont je parlais tout à l'heure, mais cela concerne aussi la géothermie, par exemple, qui est une énergie renouvelable. Un élément important dans cette stratégie est d'essayer de développer des projets qui sont des projets portés par les entreprises, mais sur lesquels l'État apporte son soutien.

Cela me permet de répondre à l'une de vos questions qui concernait l'appui financier au projet d'Imerys, question à laquelle j'ai d'ailleurs déjà répondu lors du débat à Paris. Il y a eu d'ores et déjà une aide qui a été donnée d'une vingtaine de millions d'euros à Imerys pour le développement du procédé, ainsi qu'à la recherche et au développement. C'est dans le cadre du programme France 2030. Le projet peut potentiellement – et je dis bien « potentiellement », puisque cela suppose qu'Imerys en fasse la demande et que ce soit examiné par les services de l'État – bénéficier d'un crédit d'impôt que l'on appelle le crédit d'impôt « industrie verte » qui n'est pas spécifique au cas d'Imerys, mais qui est un crédit d'impôt qui s'applique à tous les projets industriels et qui concerne les chaînes de valeur dans le domaine des batteries et des énergies renouvelables. Ce crédit d'impôt est finalement une aide qui correspond à un certain pourcentage des dépenses d'investissement du projet. Compte tenu de la localisation géographique du projet, dans l'état actuel de nos informations, le projet pourrait bénéficier d'une aide qui serait d'une part plafonnée à 25 % des montants d'investissement et plafonnée par ailleurs à un montant de 200 millions d'euros. Le montant de l'aide, le crédit d'impôt qui sera donné dépendra des déclarations fiscales qui seront faites par Imerys, mais finalement, les deux chiffres que je vous donne là correspondent aux bornes supérieures, si je puis dire, de l'aide qui pourra être octroyée et qui n'est pas spécifique aux projets d'Imerys. Il y a bien d'autres projets en France qui en ont déjà

bénéficié et qui pourront potentiellement en bénéficier. C'est une disposition qui a été votée par le Parlement dans le cadre de la loi de finances 2024, applicable depuis le 1^{er} janvier et applicable pour tous les projets et pour toutes les déclarations de projet jusqu'à, de mémoire, fin 2025, c'est-à-dire les projets qui ont été déclarés par l'industriel à partir de fin 2025.

Le deuxième point que vous avez soulevé est le cadre législatif. Ce serait probablement long d'évoquer tous les éléments du cadre législatif. Je pense que je peux me centrer d'une part sur la réforme du code minier principalement. Qu'est-ce que le Code minier ? Le code minier est l'ensemble des règles législatives et réglementaires qui concernent les carrières ou les mines. Les deux sont emportées par le code minier. Ce code a été assez profondément réformé en 2021 pour, d'une certaine manière, renforcer un certain nombre d'exigences dans l'octroi de ce que l'on appelle les permis miniers. Il y a deux catégories de permis miniers. Il y a les permis d'exploration et il y a les concessions concernant le permis d'exploration, le permis exclusif de recherche, Imerys en dispose d'ores et déjà. C'est ce qui lui a permis de réaliser les travaux d'exploration au cours du passé et encore aujourd'hui, avec des forages pour reconnaître la ressource. La concession minière, c'est le titre qui lui permettra, s'il est octroyé, d'exploiter l'installation. Ce sont donc bien deux titres différents. Cela me permettra de répondre tout à l'heure aux questions des gens qui disent « Attention, est-ce que le projet est décidé ou non ? » La décision du projet va résulter de nombreuses décisions administratives. De toute façon, tant qu'il n'y a pas l'octroi de la concession, le projet n'existe pas en termes réglementaires. La possibilité d'exploiter dépend d'octroi de concession et d'autorisation de travaux au cas par cas. C'est un ensemble qui est beaucoup plus complexe que simplement dire que le projet est autorisé ou non. Cela va durer dans le temps. Pendant l'exploitation du projet, des autorisations seront données au fur et à mesure de faire tel ou tel type de travaux. Le nouveau Code minier a donc donné un cadre réglementaire renforcé. Le principal élément est le renforcement de la prise en compte des enjeux environnementaux dès l'octroi du site minier, c'est-à-dire dès l'octroi de la concession pour ce qui concerne le projet Imerys, l'octroi de la concession sera évalué sur la base d'un dossier qui comportera non seulement des aspects environnementaux, mais aussi des aspects économiques et des aspects sociaux. Tous ces éléments qui n'étaient pas des éléments de décision du Code minier antérieur sont maintenant des éléments qui obligent le porteur de projet à réaliser, dans le cadre de la demande de titre minier, c'est-à-dire pas simplement dans le cadre des autorisations de travaux, mais vraiment pour pouvoir avoir la concession, une analyse environnementale, une analyse économique et une analyse sociale. Cela veut dire que l'État peut refuser ce titre minier si jamais ces différents éléments ne sont pas respectés ou si ses intérêts ne sont pas respectés.

Cela veut dire aussi qu'au moment de l'octroi de la concession, une question importante qui est celle de l'après-mine fait l'objet, d'ores et déjà, de prise en compte. Cela veut dire que l'exploitant doit d'ores et déjà préciser ses intentions concernant l'après-mine. C'est donc un élément tout à fait important. Le deuxième élément de réforme du Code minier que je voulais mentionner est celui des autorisations de travaux miniers, c'est-à-dire l'autorisation qui est donnée pour réaliser tel ou tel type de travaux comme un forage, la création d'une galerie ou des travaux physiques. Cela relève aujourd'hui d'une autorisation environnementale. Auparavant, c'était quelque chose qui était séparé du reste des autorisations environnementales. Maintenant, c'est parfaitement intégré dans ces sujets d'autorisation environnementale, avec des garanties renforcées. L'autre élément est celui des garanties financières demandées aux exploitants. Les exigences de garanties financières ont été considérablement renforcées. Je ne vais pas continuer à développer tous les éléments de ce qu'il y a dans ce code minier. Je pense que ce qui est important d'avoir en tête, c'est que c'est une réforme de 2021 qui va s'appliquer, en particulier à la demande de concession lorsqu'Imerys la demandera, qui s'applique déjà aujourd'hui aux autorisations de travaux que demandent Imerys et qui permet de renforcer par rapport à l'État...

Intervenant dans la salle

C'est faux.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Je vous laisse finir, Monsieur GALLEZOT. Je vous demanderais d'attendre le temps de questions-réponses pour que vous puissiez l'interpeller, mais au bon moment, s'il vous plaît. Monsieur GALLEZOT, je vous laisse terminer. Si vous voulez intervenir, vous le ferez, mais autant dédié, s'il vous plaît, c'est-à-dire après. Vous connaissez les règles. Il faut les respecter. Merci.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

J'avais à peu près terminé. Je pense que je dois être dans les quinze minutes.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

On y était. Merci. Je vous demanderai d'attendre que Madame la Préfète se soit aussi exprimée sur les compléments qu'elle va apporter concernant la stratégie nationale. Il y a des enjeux qui portent

notamment sur le PINM. Ils ont été beaucoup soulevés. Madame interpellait d'ailleurs l'État à ce sujet, tout à l'heure. Elle est partie et c'est dommage, mais j'aimerais que tout le monde puisse entendre les éléments de réponse avant que l'on vous cède la parole. Monsieur GALLEZOT, un tout petit élément de précision, s'il vous plaît. Dans le débat, nous avons évoqué plusieurs fois un élément important de cette refonte du Code minier qui est la mise en avant de la thématique environnementale qui fait l'objet d'un traitement tout particulier, ce qui n'était pas le cas avant.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Il me semble l'avoir dit.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Tout à fait. Je le redis parce qu'il faut toujours faire un travail de pédagogie en même temps et deux fois sont mieux qu'une. Je sais que vous le faites, mais cela fait longtemps que ces sujets sont abordés et on sent toujours lorsqu'ils ne sont pas encore clairement compris. C'est une chose, mais il y a parfois un caractère d'urgence mis en avant par les participants. A-t-il aussi vocation à permettre d'accélérer sur la réalisation des travaux miniers ? Des questions fortes sont aussi posées par les publics concernant ce point.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Il y a plusieurs éléments. La réforme du Code minier telle que je vous l'ai décrite ne portait pas particulièrement sur l'accélération des procédures, au contraire. J'allais dire plutôt qu'en rajoutant un certain nombre d'exigences, cela a plutôt tendance à allonger les procédures. C'est un fait. Ce n'est pas une qualification. Au titre de la loi « industrie verte », ont été prises des dispositions qui permettent, s'agissant des autorisations de travaux, à bien distinguer de l'octroi des titres miniers qui permettent, en effet, d'accélérer les procédures. C'est un texte plus récent de 2023 et qui est maintenant en vigueur, qui n'allège absolument pas les exigences environnementales, mais qui, en revanche, parallélise les instructions administratives. Au lieu de mettre tout bout à bout, c'est-à-dire qu'un tel donne son avis une fois qu'un tel autre a donné son avis, cela veut dire que vous mettez toutes les procédures en série, là, nous avons parallélisé les choses. C'est un cadre environnemental constant et c'est la parallélisation des procédures.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci, Monsieur GALLEZOT. Je vous inviterai à répondre aux questions de la salle juste après l'intervention de Madame le Préfet que j'invite à nous rejoindre. Nous avons eu ici exposé le cadre stratégique national. Le projet dont on débat depuis plusieurs mois s'inscrit aussi dans un environnement local. Quelles sont les mesures qui parlent à l'échelle du territoire de l'Allier et qui pourraient être prises ou qui ont été prises ? Vous avez vu que le décret datant du 5 juillet fait parler et fait aussi d'ailleurs beaucoup parler sur la plateforme numérique du débat depuis quelques jours. Il était donc attendu que vous puissiez aussi vous expliquer sur ce point. Je vous remercie de bien vouloir le faire.

Mme Pascale TRIMBACH – Préfet de l'Allier

Ce projet est naturellement un enjeu national, mais il est aussi un enjeu fort à l'échelle du territoire. J'évoquerai tout d'abord la politique d'aménagement du territoire sur les trois sites et cinq enjeux que je mentionnerai, parmi d'autres, autour du projet EMILI. J'essaie de donner des chiffres. C'est toujours plus simple. Ensuite, les quatre procédures qui sont en cours, mais parmi de nombreuses procédures qui s'écoulaient et qui s'étaient sur les années passées et à venir. Enfin, j'apporterai plus spécifiquement quelques indications quant au rôle d'accompagnement de l'État à travers ces différents enjeux.

Tout d'abord, pour l'État comme pour les collectivités territoriales, je crois que pour le projet EMILI, c'était d'en faire un projet territorial. Évidemment, le site d'Echassières ne peut pas être modifié puisque c'est là que se trouve la source même du projet. En revanche, pendant plusieurs mois, la question s'est posée de savoir où se situeraient les autres points essentiels, et notamment l'usine de conversion. Ce fut une discussion et un dialogue entre l'État territorial et les collectivités territoriales pour conclure sur le fait que ce projet était un projet de territoire et son déroulement 100 % sur l'Allier est une garantie pour les collectivités territoriales, comme pour la population, d'une qualité pour son appropriation. Ce sont donc trois sites principaux, avec le site d'Echassières, le site de l'embranchement et le site de la conversion qui est à La Loue.

Parmi cinq enjeux majeurs, un enjeu démographique pour un département qui est en pleine transition démographique et qui est, en ce sens, précurseur de ce qui arrivera sur d'autres territoires nationaux. Le bassin de Montluçon est pressenti pour être le bassin du site de conversion. C'est un bassin qui a connu une forte déprise démographique. Un projet d'une ampleur comme celui d'EMILI est d'importance majeure. Même si les ordres de grandeur, par rapport au niveau national, peuvent sembler relatifs, pour

ce territoire, il est fondamental du fait d'un autre aspect qui est celui de l'emploi, avec plusieurs centaines d'emplois directs qui seront procurés par la mise en place de ce projet. Je n'évoque même pas les emplois indirects et les emplois induits. Dans tout ce qui est induit, il y a deux facteurs majeurs qui sont ceux du logement et de la formation. J'y reviendrai un peu plus tard. L'État se met en ordre de marche pour permettre d'accompagner justement tous ces enjeux. Enfin, le dernier enjeu fondamental dans la mise en œuvre du projet concerne les questions de mobilité et d'attractivité du territoire. Nous savons que les personnes qui sont ici savent aussi bien que moi, combien il est parfois difficile d'attirer à la fois des emplois et de faire connaître ce département qui, pourtant, présente de nombreuses qualités, mais qui est souvent insuffisamment connu.

Pour revenir plus exactement sur la situation du projet actuellement, plusieurs procédures sont mises en œuvre. Plusieurs phases sont en cours. La première qui vient d'être réalisée est celle qui est dite PENE, projet d'envergure nationale et européenne par un arrêté en date du 31 mai 2024. Ce projet PENE permettra pour le projet EMILI – et je le dis en des termes simples et non technocratiques – d'être déqualifié des normes de droit commun en matière de ZAN, zéro artificialisation nette, qui sont souvent évoquées comme un frein à la réindustrialisation de notre pays. La deuxième procédure qui est en cours et qui nous réunit aujourd'hui est celle du débat public qui a commencé au mois de mars et qui se poursuit durant le mois de juillet. Évidemment, le débat se poursuivra sous d'autres formes et je laisserai le président de la CPDP expliciter les moyens qui seront mis en œuvre. La troisième procédure qui est en cours est celle liée à l'archéologie préventive, puisque sur l'usine de conversion, le site dit La Loue, il est nécessaire de réaliser un diagnostic d'archéologie préventive sur l'emplacement de l'usine pilote à partir de fin août.

Ce diagnostic va être mené en prenant toutes les précautions nécessaires compte tenu du passé de ce site. Enfin, le décret PINM, projet d'intérêt national majeur, qui est un long processus puisque ce décret est l'aboutissement de nombreux mois d'échanges entre les administrations centrales et territoriales, mais aussi les élus locaux. Ce décret est l'un des articles de la loi dite « industrie verte » qui date du 23 octobre 2023. C'est une loi récente qui vise à accélérer la réindustrialisation du pays et à faire de notre pays un leader de l'industrie verte en Europe. Cette loi répond à plusieurs objectifs et permet notamment de lutter contre la désindustrialisation et la perte d'emplois dans le domaine industriel au cours des 50 dernières années. Dans le bassin Montluçonnais, c'est un enjeu qui sera compris et qui est fondamental. Cette loi a deux objectifs, dont un objectif environnemental. Sans vouloir donner trop de chiffres, c'est un enjeu environnemental pour faire face aux urgences climatiques et permettre une baisse de 41 millions de tonnes équivalent CO2 d'ici 2030. Aussi, un enjeu économique, comme je l'ai déjà souligné, en visant la réindustrialisation et la création d'emplois. Il y a trois axes, dont financer l'industrie verte, faciliter et accélérer les implantations industrielles et verdir la commande publique. Le processus PINM fait partie de cette loi et c'en est l'article 19. Cette procédure PINM permet notamment une mise en compatibilité plus rapide des documents locaux d'urbanisme et ceux de planification régionale. Ce qui veut dire que cette procédure permet à l'État de prendre la main pour réaliser cette mise en compatibilité, ce que l'on appelle la MECDU. Ceci permet de décharger aussi les communes. Pour autant, cette procédure ne dispense en aucune façon des phases d'évaluation environnementale et de toutes les consultations du public. Que ceci soit clair. Les collectivités territoriales ont été en permanence consultées et sollicitées dans le cadre de cette procédure. Parmi les autres facilitations du PINM, c'est la facilité pour le raccordement électrique ou encore sur la délivrance et l'instruction des permis de construire par l'État. Je souligne et je répète à nouveau, que les maires des communes concernées et les présidents de PCI ont donné leur accord pour la qualification PINM du projet dont la publication a été intéressante, comme d'autres projets à travers notre pays, mais c'est une instruction qui dure depuis plusieurs mois déjà, depuis 2023.

Comment se formalisent la contribution et l'accompagnement de l'État sur le projet ? C'est ici à travers trois étages, en prenant l'exemple de la fusée parce qu'il est parlant. Il y a le niveau supérieur, le niveau stratégique qui est celui du COPIL que je préside avec le pétitionnaire, avec les services de l'État et avec les collectivités territoriales. Ce COPIL permet régulièrement d'avoir un niveau d'information partagé entre ces trois catégories de personnes. Ensuite, un niveau que je qualifierais de plus tactique qui est celui des COTEC, un comité technique qui est dédié aux aspects socio-économiques du projet. Je les ai évoqués à travers les enjeux dès le départ, dès le début de mon intervention. Ce COTEC se décline ensuite en groupes de travail qui sont les structures concrètes d'accompagnement et de partage d'informations entre les collectivités, les consulaires et les services de l'État. Si je vous donne les exemples des cinq groupes de travail qui sont la déclinaison du COTEC socio-économique, nous avons un premier groupe qui est consacré à l'emploi et au recrutement, puisque trouver des emplois, plusieurs centaines – 600 emplois – cela implique d'avoir des personnes qui sont formées. Parmi les personnes présentes au sein de ce groupe de travail, nous avons la DDT, France Travail, l'APEC, les consulaires, les entreprises, le département et le pétitionnaire. Sur la formation, là encore, l'ensemble des consulaires seront présents, ainsi que France Travail, la région, le département et les EPCI. Aussi, un groupe sur le logement et les offres de services, la mobilité et l'attractivité qui réunira une grande partie

de ces partenaires. À chaque groupe de travail, il y a un noyau de structures qui sont dans tous les groupes de travail et puis évidemment, une adaptation en fonction de la spécificité de ce groupe. Il y a également un groupe consacré au développement économique local, notamment sur les achats. Enfin, un groupe consacré au tourisme et au tourisme industriel.

Comme vous le voyez, ce projet est très complet. Il mérite en permanence un échange et un partenariat entre l'ensemble des parties prenantes. Il ne saurait être question d'un différentiel d'informations entre les uns et les autres. C'est un projet qui est partagé de façon à avancer ensemble au profit des territoires. Voilà l'essentiel de ce que je voulais vous dire en introduction. C'est un projet qui se veut en partenariat. C'est aussi un projet qui se veut exemplaire dans le domaine de l'environnement. Le projet initial a été modifié, notamment aussi au vu des propositions qui ont pu être faites dans le débat public. Au fur et à mesure des propositions qui sont faites, un certain nombre de dimensions sont prises en compte. À travers tout ce qui a pu être apporté lors de ce débat public, ce projet s'enrichit des réflexions qui sont faites, des réflexions parfois plus stratégiques, mais aussi des réflexions très concrètes des personnes qui sont concernées par ce projet. Je ne saurais que vous encourager, durant cette dernière séquence, à continuer à le faire évoluer dans un sens plus favorable pour l'ensemble des parties prenantes.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci, Madame la Préfète. Je vous propose sans attendre que nous laissons la parole au public pour que vous puissiez vous exprimer ou interroger ces éléments de présentation précis qui viennent d'être présentés. Je propose que ce temps de questions-réponses soit animé par la CPDP élargie. Dominique et David, je vous invite à prendre le relais. Je vais me mettre quelques minutes en retrait et je reviendrai pour échanger avec vous sur le sujet du ferroviaire juste après, sujet que nous allons éviter de traiter pour l'instant et que nous remettrons lors d'un éclairage qui viendra juste après.

Je fais également un petit rappel des consignes. Vous aurez l'occasion de demander la parole en demandant celle-ci, s'il vous plaît, c'est-à-dire en levant la main. Ainsi, nous pourrions venir vous donner les micros. Il y a des hôtes et des hôtesse dans la salle, répartis aux points cardinaux. Cela permettra de fluidifier les échanges. Lorsque vous prenez la parole, merci de vous présenter brièvement, comme vous le souhaitez. En un mot, c'est toujours plus agréable. Enfin, merci de bien respecter le temps imparti pour que vous puissiez rester dans les deux minutes, le temps que le micro circule. Si nous avons du temps ensuite et que vous avez encore des choses à dire, nous vous redonnerons la parole, mais dans ce cas, merci de ne pas dépasser les deux minutes d'expression libre sur vos prises de parole successives. Merci, Dominique et David, je vous laisse la parole.

M. David CHEVALLIER – CPDP

Les règles du jeu ont été précisées par Matthias. Peut-être préciser également qu'il y a aussi quelques questions par YouTube. Nous y reviendrons après le temps que nous vous laissons sur la salle. Allez-y, au regard de ce qui vous a été présenté ou des questions avec lesquelles vous êtes venues. Je vois Madame qui lève la main et Monsieur au fond. Nous allons prendre trois premières interventions. Voilà, Monsieur.

Sophie – Intervenante dans la salle

Bonjour. Je me présente. Je m'appelle Sophie. Je suis une simple citoyenne très préoccupée de la préservation de la nature dans notre département dont je ne suis pas originaire, mais que j'ai adopté et qui m'a adopté. J'ai deux questions. Madame la Préfète nous a dit que ce projet devient d'intérêt national majeur. Les choses se sont déroulées depuis plusieurs mois et depuis 2023. Le débat public a démarré aussi depuis 2023. Comment se fait-il que nous ayons, pour certains d'entre nous, moi en l'occurrence, mais d'autres aussi, je le pense, appris simplement au moment où le décret a été publié au Journal officiel, que ce projet devenait projet d'intérêt national majeur ? Pourquoi cela n'a-t-il pas fait déjà partie des éléments que nous aurions pu évoquer ensemble ? Aussi, Madame la Préfète nous a dit que certaines des remarques, suggestions et propositions du débat public avaient permis de faire évoluer le projet. J'aimerais savoir lesquels et dans quel sens.

M. David CHEVALLIER – CPDP

Merci. Nous allons prendre la deuxième question de Monsieur.

M. François GABRIELLI – Intervenante dans la salle

Bonsoir. Je m'appelle François GABRIELLI. Je suis bénévole à l'association des Shifters Auvergne. J'avais la même question que la dame qui est excellente. Je ne vais donc pas la reprendre. Nous parlons d'un écosystème avec un lithium extrait et transformé en France. L'État peut-il s'engager à contraindre cet écosystème de lithium français pour un peu freiner une éventuelle cupidité future et aller vers les bonnes solutions de mobilité, c'est-à-dire les petites mobilités et éventuellement les camions plutôt que le tout voiture, comme cela est introduit dans le document du maître d'ouvrage ?

M. David CHEVALLIER – CPDP

Merci. Nous allons prendre une dernière question pour cette première salve de questions.

M. Laurent INDRUSIAK – Intervenant dans la salle

Bonsoir. Je suis Laurent INDRUSIAK, secrétaire de l'Union départementale CGT de l'Allier. J'ai eu la possibilité d'assister à l'ensemble des réunions depuis que le débat public a été lancé et aussi l'opportunité d'intervenir à chacune d'entre elles. Je vais donc essayer de ne pas répéter ou de poser une question que j'ai déjà posée. Pour nous, en tant que CGT, nous avons essayé d'aborder ce projet dans sa dimension. Nous avons essayé de nous dire qu'il ne fallait pas faire du projet EMILI le débat qu'il n'est pas, c'est-à-dire quel projet de société, nous voulons pour demain. Nous avons analysé le projet en tant que tel, en tant qu'organisation syndicale, face à un industriel qui pose un projet dans le décor. Nous l'avons donc analysé comme nous l'aurions fait pour d'autres organisations, ce qui ne veut pas dire que nous n'avons pas d'exigences en termes d'environnement et d'autres dimensions. Nous sommes partis sur l'idée que ce projet soulève quatre enjeux. Le premier questionne sur le redéploiement ou le développement de l'industrie en France. Nous pensons qu'un pays comme la France ne peut pas se passer d'un développement réel de l'industrie en France. Nous pensons que ce projet est à regarder avec beaucoup d'attention. Le deuxième enjeu est le besoin d'un assentiment citoyen. Lorsqu'il y a un sujet d'une telle ampleur qui touche et qui impacte un territoire comme le nôtre, il y a besoin d'un assentiment citoyen. Pour ce faire, il y a besoin de temps de débat. C'est en cela que nous pensons que le débat public, tel qu'il est aujourd'hui proposé, avec ses limites, ses contraintes et ses insuffisances, est quand même utile pour que nous, citoyens, puissions nous faire une idée du projet. Le troisième enjeu est la dimension d'un besoin et d'une exigence de transparence sur les enjeux environnementaux. Enfin, le quatrième enjeu est une exigence dans la dimension sociale. Nous avons beaucoup porté cette exigence. Je n'y reviendrai donc pas. Nous pensons qu'à cet instant du débat, si nous sommes peut-être un peu moins nombreux dans la salle – nous étions plus de 400 la dernière fois, à Montluçon – c'est d'abord parce que le débat a avancé dans le temps, mais aussi parce que le calendrier a été décalé, ainsi que l'approche des vacances et peut-être aussi un intérêt pour ce qu'il va se passer sur un stade de foot ce soir. C'est aussi peut-être parce qu'il y a, dans la tête de beaucoup de personnes, le sentiment que le projet va se faire, quoi qu'il arrive. Pour essayer de passer au-dessus de cet état d'esprit que l'on va nous imposer un projet, il y a besoin de continuer le débat public et de répondre à un certain nombre de questions. Comme ce soir, nous avons la chance de parler et d'évoquer le rôle de l'État sur ce projet, nous pensons que, compte tenu que cette entreprise Imerys va bénéficier d'aides publiques, nous devons porter l'exigence que l'État joue un rôle majeur dans le contrôle de ces aides publiques et notamment, pourquoi ne pas exiger que l'hydroxyde de lithium qui va sortir de l'usine de conversion – les 34 000 tonnes – plutôt que de partir sur le marché du lithium, un marché international soumis à spéculation, pourquoi ne pourrions-nous pas nous exiger, ou en tout cas demander à ce que l'État joue ce rôle, que ce lithium, sorti de Montluçon, soit directement acheminé sur les usines de *megafactories* qui vont fabriquer les batteries en France pour irriguer la construction de véhicules français. Cela peut paraître utopique, mais je pense que lorsque nous sommes à un tel niveau d'investissement de l'État sur un tel projet, cela aurait du sens. Merci.

M. David CHEVALLIER – CPDP

Merci. Nous avons donc quatre questions en trois interventions, avec le décret du 5 juillet sur le PINM, les questions d'évolution du projet, mais aussi, comment l'État peut contraindre l'écosystème autour des bonnes solutions de mobilité, avec enfin la dernière question, « Comment l'État peut exiger d'acheminer ce lithium vers les *gigafactories* ? » Il me semble que les deux premières questions sont pour vous, Madame la Préfète, et les deux autres pour vous, Monsieur GALLEZOT.

Mme Pascale TRIMBACH – Préfet de l'Allier

Pour ce qui concerne la procédure PINM qui est en cours depuis plusieurs mois, dans le débat public, ont été évoquées les questions d'urbanisme qui sont l'un des enjeux fondamentaux du PINM. Si ceci n'a pas nécessairement été abordé sous l'angle stricto sensu PINM, la question liée aux enjeux en matière d'urbanisme et la difficulté pour les communes qui ne sont pas dotées de documents d'urbanisme ont été abordées dans ce débat. La question que vous posiez était également de savoir comment le débat avait pu faire évoluer. Je prends un exemple très concret qui est celui de l'embranchement sur lequel des demandes ont pu être faites concernant l'impact visuel et l'impact auditif. Des remarques ont pu ainsi être prises en compte et peuvent donner lieu à une proposition qui soit plus respectueuse de l'environnement. De même que lors des différents débats a été abordée la localisation exacte de ce quai, avec des hypothèses qui pouvaient être décalées par rapport au plan initial. Imerys s'est engagé à fournir, d'ici le mois de septembre, une étude sur une alternative. Celle-ci a émergé lors du débat public. Ensuite, en fonction d'un certain nombre de critères, un plan aménagé pourra être mis en œuvre. Ce sont des éléments très concrets apportés dans le cadre du débat public.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Je vais revenir sur cette notion de PINM. Dans l'aspect symbolique des choses, le fait que le projet soit d'un intérêt national majeur, ce n'est pas une surprise. Les autorités politiques ont dit depuis bien longtemps que ce projet était important. J'ai rappelé tout à l'heure les chiffres, soit jusqu'à un tiers ou la moitié de nos approvisionnements en lithium. Il est clair que c'est un projet important, majeur pour la France et pour l'Europe.

Mme Dominique SIMON – CPDP

Il serait bien que vous précisiez vraiment ce que cela veut dire, stratégiquement.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Lorsque vous avez un projet qui vous permet de fournir jusqu'à 50 % des besoins que vous avez dans une matière aussi stratégique que le lithium, c'est un projet d'intérêt national majeur. Je parle des besoins français et ce n'est pas 10 %. C'est entre 30 % et 50 %. Nous avons donné les chiffres et ils sont connus. Deuxièmement, il y a d'autres projets qui ont été déclarés d'intérêt national majeur, dont des usines de panneaux photovoltaïques et des usines de recyclage de plastique. Pour moi, le fait qu'il s'agit d'un projet majeur pour l'intérêt national et même pour l'intérêt européen, c'est tout à fait clair et ce n'est pas nouveau. Aussi, quelle est la portée de ce décret ? C'est une portée, et Madame La Préfète l'a réexpliqué, qui est procédurale. Cela permet d'aménager la procédure. Ce n'est en aucun cas un projet qui préempte ou un décret qui préempte l'autorisation finale du projet qui, elle, est soumise à différents types d'autorisation – et nous pourrions en faire la longue liste – qu'elles soient environnementales, au titre de la concession, au titre de chaque travaux, au titre de l'urbanisme ou encore au titre de l'archéologie préventive. Nous pourrions faire la longue liste des éléments qui devront être décidés au bout du bout, et par la Préfète et, dans certains cas, par le ministre – pour les titres miniers, c'est le ministre, par exemple – qui sont autant de jalons dans ce projet. Le PINM ne préempte évidemment pas l'autorisation de ce projet. C'est tout à fait clair. Je pense qu'il est important de le redire et de bien cadrer la portée de ce décret qui, en effet, comme Madame le Préfet l'a dit, est préparé depuis plusieurs mois.

M. David CHEVALLIER – CPDP

Lorsque vous parlez justement de ces étapes et de ces jalons, le PINM intervient généralement très en amont, c'est cela ?

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Oui, il intervient en amont puisque par définition, c'est un élément récent puisque c'est issu d'une loi industrielle, mais il définit finalement quelles sont les autorités qui vont pouvoir délivrer certaines autorisations. En particulier, les autorisations sont les plans locaux d'urbanisme. Le PINM consiste donc à permettre à l'État de prendre la main sur ces décisions d'urbanisme par rapport à des décisions qui, d'habitude, se font par les collectivités locales. Il faut évidemment prendre ces décisions avant que l'on ait instruit cette décision d'urbanisme par construction. Cela me paraît évident.

M. David CHEVALLIER – CPDP

Pour ce qui occupe le débat public, nous devons rester dans la question de l'opportunité. Vous nous dites bien que, par rapport à un PINM, nous ne sommes pas encore dans une autorisation.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Non, pas du tout. Cela a été dit par Madame le Préfet, qui a été très claire. Cela modifie la procédure et les autorités qui vont donner cette procédure. Par exemple, pour une procédure d'urbanisme, c'est normalement le maire ou la communauté de communes, cela dépend, et là, c'est l'État qui va prendre la main. Cela ne veut pas dire que l'État va accepter. Les choses sont extrêmement claires. C'est quelque chose qui permet de modifier la procédure. Ce n'est pas une autorisation en tant que telle. Cela n'autorise rien pour le projet. Cela précise la manière dont les procédures seront conduites.

M. David CHEVALLIER – CPDP

Merci beaucoup. Je voulais juste préciser, par rapport à la question de la continuité du débat public qui a été posé par Monsieur, que ces éléments seront abordés à la réunion du 18 juillet, mais qu'en tout état de cause, si, à la suite de ce débat public, le projet est poursuivi, il y aura de fait une concertation de suivi qui sera mise en place, en plus de dispositifs qui seront expliqués par Imerys sur la réunion du 18 juillet. Comme je sais que vous suivez toutes les réunions, vous aurez tous ces éléments lors de cette réunion.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Il y a d'autres questions auxquelles je n'ai pas répondu. Je fais un peu masse des différentes questions sur la destination du lithium. Cela a été dit par le représentant des Shifters en disant « Peut-on demander à l'écosystème de dire que le lithium doit être utilisé de telle ou telle manière ? » Aussi, le représentant de la CGT a indiqué « Pouvons-nous nous assurer que le lithium produit en France reste en France ? » Il faut bien comprendre que nous sommes dans un marché européen. Les gens qui fabriquent des produits en France ne fabriquent pas des produits en France seulement pour les vendre sur le marché français. Lorsque nous fabriquons des voitures en France, on en vend en partie en France et en partie sur le marché européen. C'est assez banal, comme constatation. Ce qui vaut pour les voitures vaut pour les batteries et ce qui vaut pour les batteries vaut pour les cathodes pour batteries ou pour les anodes en graphite et ce qui vaut a fortiori pour le lithium. Vous voyez bien que la notion consistant à dire que nous allons créer un système rigide dans lequel ce qui est produit en France ne peut être utilisé qu'en France et vendu en France, cela ne fonctionne pas. Nous sommes dans un marché européen. Le fait qu'il y ait une offre en France, le fait qu'il y ait cette offre de qualité est évidemment un atout pour la filière française. Depuis plusieurs mois, il y a des échanges et il va y en avoir sur comment Imerys va commercialiser ce lithium et si cela intéresse tel ou tel fabricant de matériaux de cathode ou tel ou tel fabricant de batteries. Ces choses-là vont évidemment s'organiser en discutant. Nous savons que ce lithium ne va pas partir à l'autre bout de la terre. C'est évident. Il va rester, de toute façon, sur le marché européen. Nous savons que ce lithium pourra alimenter diverses usines de batteries. Il y a des batteries pour les véhicules, mais il y a les batteries pour les poids lourds ou pour les vélos électriques. Le lithium, c'est du lithium. Il n'est pas désigné pour aller sur tel type de voiture ou sur tel type de camionnette. Maintenant, je n'esquive pas la question qui, je sais, a été beaucoup posée et qui est de dire finalement comment est-ce que l'on s'assure aussi de la sobriété. Je voulais le signaler et je ne sais plus si je l'avais mentionné lors du précédent débat, mais il y a des dispositifs publics de soutien aux véhicules électriques. Ces dispositifs publics de soutien aux véhicules électriques sont conditionnés à des critères environnementaux. Cela est vrai en France, notamment depuis le début de l'année 2024, où il y a une évaluation du contenu CO2 de chaque véhicule qui est commercialisé et des limites qui sont données pour obtenir ou non les aides publiques. Il existe des instruments qui permettent d'orienter, si je puis dire, le type de choix des consommateurs vers les véhicules les plus sobres et avec la meilleure utilisation. C'est une évaluation environnementale globale qui prend en compte le lithium, mais qui prend en compte la fabrication de la batterie également, ainsi que la fabrication de l'acier de la voiture, le coût de transport de la voiture et tout un tas d'autres choses. À la fin, cela donne un contenu CO2. Si vous êtes au bon niveau, vous avez droit ou non aux aides. C'est donc quelque chose qui peut évoluer dans le temps et qui peut se transformer au fur et à mesure de l'évolution du marché du véhicule électrique.

Mme Dominique SIMON – CPDP

J'ai l'impression que la question du représentant des Shifters était un peu plus sur l'écosystème et sur des mobilités un peu différentes, c'est-à-dire pas seulement sur la question de la voiture électrique. Si je le reprends, c'est parce que c'est déjà venu plein de fois dans ce débat. Dans la stratégie que porte l'État, quelle place a donc cette pensée sur la politique de mobilité ? Il me semble que c'est ce qui a été posé.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Je vais donc réexpliquer ce que j'expliquais la dernière fois, mais il va me falloir un peu de temps, parce que la dernière fois, c'était une bonne dizaine de minutes sur l'ensemble des politiques que l'État développe en matière de mobilité. Ce sont bien des politiques de l'État et des pouvoirs publics, que ce soit l'État ou les collectivités locales. Ensuite, les industriels de l'automobile ou des autres mobilités peuvent eux-mêmes prendre un certain nombre d'engagements, mais c'est avant tout un sujet de politique publique. Sur la mobilité, vous avez le développement du télétravail dont je parlais la dernière fois, mais aussi le développement des pistes cyclables et tout ce qui est vélo. Vous avez le développement des transports en commun. Vous avez aussi le covoiturage. Nous avons fait un débat et nous avons parlé de ce sujet pendant plusieurs minutes.

Mme Dominique SIMON – CPDP

Vous nous renvoyez donc à ce que vous nous avez dit le 9 avril à Paris sur cette question.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Des politiques de mobilité font d'ailleurs que l'objectif n'est évidemment pas de faire du tout voiture et du tout électrique. L'objectif est d'avoir des mobilités adaptées suivant chaque endroit. Ce ne sont pas les mêmes exigences de mobilité en milieu urbain, en milieu semi-rural et en milieu rural. Il y a des politiques publiques avec des moyens extrêmement conséquents qui sont mis en place, notamment dans le domaine des transports en commun. Comme je l'avais dit la dernière fois, ce sont plusieurs milliards de développements de ce qui se fait dans les transports en commun.

M. David CHEVALLIER – CPDP

Merci. Nous allons reprendre une série de trois questions.

M. Pierre GUILLAUMIN – Intervenant dans la salle

Bonsoir à toutes et à tous. Je suis Pierre GUILLAUMIN, conseiller régional France Insoumise. Je vais encore reparler d'État stratège. Je m'excuse, et je suis content que Madame la Préfète soit là ce soir, mais cela fait des mois et des mois que nous aurions aimé entendre comment se situait effectivement ce projet industriel et financier d'Imerys dans le cadre des politiques publiques et en particulier, quelle stratégie en France pour l'énergie ? Quelle stratégie pour les mobilités dont nous venons de parler ? Quelle stratégie pour la politique de l'eau ? Or, à ma connaissance, ces questions ne sont pas posées, n'ont pas été posées et débattues à l'Assemblée nationale et elles font défaut aujourd'hui pour répondre à un projet qui est sur un territoire donné, mais qui est, de toute façon, influencé par ces grandes questions. Le décret est paru dimanche. Vous étiez peut-être au courant, mais je ne l'étais pas. Ce décret est issu de la loi d'octobre 2023. Le groupe LFI a voté contre à l'Assemblée et je m'en honore. Ce décret va faciliter et accélérer les procédures, et faire en sorte que toutes les questions qui ont été posées par le débat ne vont pas trouver de réponses aussi rapides, et j'en prendrais quelques-unes. Les études d'impact en matière de consommation d'eau, les études d'impact en matière de biodiversité et d'environnement en général...

Mme Dominique SIMON – CPDP

Vous avez quinze secondes.

M. Pierre GUILLAUMIN – Intervenant dans la salle

Je pense que nous pouvons parler un tout petit peu, sinon, il n'y a plus de débat.

Mme Dominique SIMON – CPDP

Trois autres personnes attendent.

M. Pierre GUILLAUMIN – Intervenant dans la salle

Ce n'est pas parce qu'il y a d'autres interventions que l'on va m'empêcher de prendre encore quelques secondes. Je n'en ai pas pour longtemps. Quelles solutions sur le problème des transports ? Vous parlez des possibilités, mais l'étoile de Montluçon est exsangue. Par rapport au projet Imerys, où sont les investissements et quand vont-ils arriver ? Si nous accélérons encore les procédures, c'est pour qu'en amont et en aval de Montluçon, ce soit par le train que soient transportés les matériaux et non pas, comme le propose le maire de Montluçon, en mettant un échangeur avec 300 camions par jour qui vont encore embourber le territoire. Aussi, nous n'avons toujours pas de définition sur le site de La Loue. SEVESO ou non ? C'est un vrai problème. Or, l'accélération des procédures ne va pas permettre de répondre dans des conditions pérennes à ces questions. Je m'interroge sur la réalité de ce débat où tout est ficelé. J'ai bien l'impression, non pas par rapport aux débats et à l'organisation qui en a été faite, mais que nous sommes dans une situation où les choses sont effectivement réglées et que nous sommes à peu près dans la situation de la convention citoyenne sur le climat où ce qui est mis en avant par les citoyens va être jeté par-dessus bord. Merci à vous.

M. David CHEVALLIER – CPDP

Merci à vous. Sur ces questions que vous évoquez d'accélération des procédures, vous aurez peut-être des réponses à apporter. Il y a certains éléments qui ont déjà été évoqués dans certaines réunions publiques et il y a encore une réunion publique sur un approfondissement en webinaire qui amènera des éléments. Il me semble que nous avons d'autres questions.

M. Jean-Claude LARDY – Intervenant dans la salle

Oui. Merci. Je suis Jean-Claude LARDY, président de l'association « Montluçon Ville d'avenir ». J'ai une question qui s'adresserait plutôt aux représentants d'Imerys ou à Monsieur le Délégué interministériel qui est une question économique. Cette question m'a effleuré dès le début du débat public et à la lecture des brochures d'Imerys, je dois dire que je n'ai pas trouvé la solution et même, elle devient de plus en plus aiguë. On nous présente un projet avec toute une série d'éléments environnementaux et on nous dit, si je résume, que ce sera aussi vertueux que la technique le permet aujourd'hui. Sauf qu'en matière économique, il n'y a pas de magie, même si certains pourraient le croire. Tout cela a une influence sur un prix de revient. Cela veut dire que le kilo ou la tonne de lithium produite va subir les conséquences de ces éléments environnementaux. Or, c'est un marché – je l'ai lu dans la brochure et cela a été souligné par le représentant syndical -qui est mondialisé. Il y a un trading mondial sur ces produits-là. Avez-vous l'assurance de rester dans une position concurrentielle convenable au point de vue prix malgré tous ces éléments environnementaux que vous mettrez en œuvre ?

M. David CHEVALLIER – CPDP

Merci. C'est plutôt une question que nous aborderons sur la partie suivante puisqu'Imerys viendra présenter sa partie. Nous restons ici sur les questions adressées à l'État. Y a-t-il une dernière question très courte ? Si vous êtes rapide, nous prendrons deux questions.

M. Miguel SANCHEZ – Intervenant dans la salle

Bonjour. Je suis juste un citoyen de Montluçon et je suis très inquiet pour l'eau. J'avais une question concernant le projet global. Aujourd'hui, sur un projet comme celui-ci, on dit que c'est un enjeu national et on donne ce marché à une société privée. Pour moi, il devrait être nationalisé, si c'est vraiment un enjeu national. Ensuite, sur un projet de cet ordre-là, des études de marché ont dû être faites aujourd'hui, j'imagine, pour lancer cette chose-là. Aujourd'hui, le marché de l'électricité est en train de basculer côté hybride. Je pense que l'étude de marché devrait être refaite puisque nous ne sommes plus du tout dans la même donne par rapport à lorsque cela a été lancé il y a cinq ans. C'est l'affaire suivante. J'avais aussi une autre question concernant l'organisation du marché.

M. Jean-Michel GUILLET – Intervenant dans la salle

Bonjour. Je suis Jean-Michel GUILLET. Je suis exploitant agricole. Je vois que votre projet va ramener du travail et des richesses. Vous avez dit qu'il faudrait beaucoup d'eau. Peut-être que je suis hors sujet, mais nos anciens avaient préconisé de faire un barrage à Chambronchard. Le projet avait été réfléchi et pratiquement abouti, mais il a été annulé d'un coup. N'y aurait-il pas une opportunité de faire ce barrage pour avoir de l'eau pour le secteur ?

M. David CHEVALLIER – CPDP

C'est effectivement une question que nous pourrions aborder sur la réunion d'approfondissement. Nous allons rester sur les réponses de l'État. Je vous laisse répondre, et si possible, le plus rapidement.

M. Benjamin GALLET – DIAMMS

Oui, mais en prenant le temps d'expliquer. Je commence par la question qui a été posée sur la stratégie. Pour ce qui me concerne, c'est-à-dire la politique dans le domaine des mines, des matières premières et des minéraux stratégiques, j'ai été auditionné par la représentation nationale. Il y avait des députés de votre formation politique, il me semble. Quelques mois après ma nomination, j'ai expliqué de manière assez claire la feuille de route qui était la mienne et la stratégie qui était celle du gouvernement, qui avait d'ailleurs été exposée auparavant. Tout ce que je dis aujourd'hui n'est pas une nouveauté. D'ailleurs, je n'avais aucun problème à intervenir au début du débat, mais nous avons organisé les choses comme ça. Il n'y a pas cette stratégie de développer pour la réindustrialisation, puisque c'est un objectif qui est partagé par tout le monde. Dans le domaine des industries vertes, des minerais et des métaux stratégiques, nous l'avons expliqué devant la représentation nationale de manière extrêmement claire et détaillée. Je le redis, parce que c'est quand même important, mais les prises de position, que ce soit par exemple avec un décret pour dire PINM ou que ce soit la parole, lorsqu'un représentant de l'État dit que c'est un projet majeur et important, ne préjugent pas des autorisations qui seront données le moment venu. C'est comme cela que ça fonctionne et cela fonctionne pour une mine comme cela fonctionne pour une ligne de chemin de fer, un parc éolien ou pour tout un tas de choses. Il y a des autorisations environnementales. Il y a des titres miniers à octroyer. J'en profite pour dire que dans la réforme du Code minier, j'ai dit tout à l'heure qu'il y a aussi un dossier sur l'aspect social. Cela répond aussi à la question du représentant de la CGT. Oui, les exigences sociales seront un élément du dossier de la concession. Cela fera partie du dossier. Ce sont donc des éléments de décision à l'intérieur d'un projet. Oui, bien sûr, l'État soutient ce projet. C'est un projet d'intérêt national majeur, mais si les dossiers de l'industriel et si les réglementations ne sont pas au niveau des exigences, à ce moment-là, la Préfète fera ses recommandations et prendra ses décisions, éventuellement contre si jamais ou en demandant de corriger et de modifier le projet. C'est comme cela que ça fonctionne et ce n'est pas propre à ce projet. Encore une fois, c'est vrai pour toute construction, pour un projet éolien ou pour une ligne de chemin de fer. Si un responsable politique dit « Je soutiens la ligne de chemin de fer entre telle ville et telle ville », cela ne préjuge pas du tout du fait que la ligne de chemin de fer sera autorisée parce qu'il y a des procédures dans notre pays, un État de droit et des recours. Je pense que c'est vraiment important. Le débat public est l'un des éléments de la procédure. Il arrive à un certain moment. Nous sommes bien obligés de le faire à un certain moment. Il me semble qu'il a été dit plusieurs fois que le débat public continuera et qu'il y aura des suites. Ce n'est pas que nous avons préempté. Il y a des décisions qui ont été prises avant le débat public et d'autres qui ont été prises pendant le débat public parce que tout ne s'arrête pas et il y a des décisions qui sont prises aussi après le débat public. Je pense qu'il est important de bien avoir cela en tête pour enlever cette idée selon laquelle tout est ficelé, tout est décidé et toutes les autorisations sont données, puisque ce n'est pas le cas. Je peux vous dire, pour les avoir pratiqués, qu'il y a beaucoup de gens ici autour de la table, les services de l'État sont extrêmement rigoureux à toutes les étapes de la procédure.

Concernant le dernier point sur l'aspect économique, je laisserai Imerys répondre parce que c'est Imerys qui est responsable du dossier en premier lieu, mais la raison pour laquelle nous mettons en place des dispositifs du type crédit d'impôt, c'est précisément pour faciliter la localisation en France ou la relocalisation en France de projets, dans des cadres où nous savons très bien que les exigences environnementales et sociales en France et en Europe sont plus élevées. C'est donc pour aider un certain nombre de projets à être compatibles avec ce qui est un marché qui a un niveau mondial. Nous ne donnons pas de crédits d'impôt par plaisir. Nous donnons des crédits d'impôt parce que nous savons très bien que si nous voulons relocaliser des industries dans notre pays et si nous voulons respecter en même temps toutes nos législations environnementales et sociales, il faut donner un coup de pouce et il faut assurer un niveau de compétitivité correct. Je précise que ces régimes d'aides sont autorisés par la Commission européenne. Nous avons présenté notre dossier à la Commission européenne qui a validé notre crédit d'impôt. Ce n'est donc pas un cadeau qui est fait aux industriels. C'est un dispositif qui vise à aider la réindustrialisation dans notre pays.

M. David CHEVALLIER – CPDP

Entendu. Merci. Je le redis, mais nous aurons des éléments d'approfondissement. Nous aurons une réunion spécifique sur l'eau. Je crois que Madame la Préfète veut ajouter quelques mots.

Mme Pascale TRIMBACH – Préfet de l'Allier

Oui. Je voulais simplement dire que je souscris à tout ce qui vient d'être dit par le délégué interministériel. Encore une fois, ce décret facilite un certain nombre de procédures, mais il ne dispense en aucune façon de toutes les procédures qui sont liées aux autorisations environnementales. Que ce soit clair et redit, une fois de plus. Sur l'eau, une séquence entière y a été consacrée au mois de mai à Vichy et une autre y sera encore consacrée. Je ne voudrais pas préempter le sujet, mais peut-être juste redonner des ordres de grandeur. Ce sont 5,5 milliards de mètres cubes d'eau qui tombent tous les ans sur le département de l'Allier. Pour donner l'un des usages, l'usage agricole, au titre de l'irrigation, représente 30 millions de mètres cubes. Pour le projet EMILI, c'est 1,2 million de mètres cubes, dont 600 000 mètres cubes en amont et 600 000 mètres cubes en aval. Les évolutions du projet et les améliorations apportées au projet ont fait que des recherches ont été faites, et notamment en ce qui concerne les rejets. Des améliorations significatives ont été apportées depuis que le projet a été initié et le moment où nous sommes aujourd'hui. Je ne doute pas que la prochaine réunion permettra de présenter ces éléments et de montrer qu'il y a eu de grandes évolutions qui vont dans le sens d'une meilleure prise en compte environnementale dans ce domaine de l'eau également.

M. David CHEVALLIER – CPDP

Merci beaucoup. Nous allons clore ce premier temps de questions-réponses. Il y en aura d'autres. Je repasse la parole à Matthias pour évoquer la question de la régénération de la ligne ferroviaire.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci, David. Nous allons continuer avec les mêmes interlocuteurs sur un point assez précis qui a été beaucoup travaillé dans le débat, questionné de longue date parce que c'est arrivé dès les premières réunions publiques et qui est celui de la régénération de la ligne ferroviaire. Vous savez que l'un des éléments forts, tel qu'il est présenté par Imerys de ce projet, c'est qu'il puisse s'appuyer justement sur du transport fret ferroviaire depuis une plateforme de chargement qui serait à Saint-Bonnet-de-Rochefort. La question est de savoir si la ligne, dans son état actuel, pourrait supporter cette activité fret et si elle ne le pouvait pas, quelles seraient les démarches à entreprendre et sur quelles temporalités ? Nous sommes dans ces questionnements depuis un certain temps. Pourquoi remettons-nous ce questionnement au goût du jour ? Tout simplement parce qu'il y a des éléments d'actualité. On interrogeait, au début du débat, la possibilité que cela fasse l'objet d'une ligne, pour ainsi dire, du contrat de plan Etat-Région. On se souvient qu'avec la présence de SNCF Réseau en salle, nous avons abordé ces enjeux des accords entre État et régions portant sur les projets qui seraient soutenus dans le cadre de ces politiques contractuelles. Aujourd'hui, le CPER est là. Nous en avons connaissance. Nous savons aussi que le projet n'est pas inscrit dans le CPER, mais qu'il est mentionné comme devant faire l'objet d'une démarche ad hoc à venir. Voilà pourquoi nous repositionnons ce sujet avec vous aujourd'hui. J'aimerais bien, si vous le pouvez, que vous apportiez quelques éléments d'éclairage qui permettraient, au stade où nous en serons du débat public et d'ici sa fin, d'acter un certain nombre d'enjeux, non pas forcément toutes les réponses puisque j'imagine que nous ne les avons pas, mais au moins les enjeux, en essayant de comprendre, en termes de temporalité, ce que cela pourrait impliquer pour la suite. Je pense que c'est ce qui tient à cœur aujourd'hui aux participants et qui permettrait d'avancer dans le débat. Merci, Monsieur GALLEZOT. Je vous laisse vous exprimer sur le sujet.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

D'abord, je commence par le commencement qui est-ce que le maître d'œuvre a indiqué, c'est-à-dire que le maître d'œuvre a indiqué qu'il avait l'intention et souhaitait faire les transports par voie ferroviaire, par voie de canalisation puis par voie ferroviaire. Le dossier est extrêmement clair. Les intentions du maître d'œuvre sont claires. Ce choix est un choix vertueux qui est évidemment soutenu par l'État. Ni le maître d'œuvre ni l'État ne considère la réalisation de ce projet autrement qu'avec le transport ferroviaire. Les choses sont claires de la part du maître d'œuvre et les choses sont claires de la part de l'État. Deuxièmement, nous parlons d'une ligne. Cette ligne, ce n'est pas une ligne de fret Imerys. C'est une ligne de transport qui supporte du transport de voyageurs et du transport de fret déjà aujourd'hui et sur lequel, pour une partie de la ligne, il y aura un surcroît de trafic. La ligne doit faire l'objet de travaux, qu'il y ait ou non le projet Imerys. C'est connu et cela a été dit par SNCF Réseau. Si nous souhaitons qu'il puisse y avoir encore du trafic voyageurs et du trafic fret, à un moment ou un autre, et ce moment se rapproche, il faut faire des travaux. Pour l'instant, ils n'ont pas été faits. Le fait qu'il y ait un projet comme le projet EMILI a une incidence sur deux points, dont le calendrier. On comprend bien qu'il est préférable de faire le maximum de travaux avant que ce surcroît de trafic arrive. Si je comprends bien, mais Madame la Préfète et SNCF Réseau pourront le préciser, mais il y a déjà aujourd'hui des impacts de l'absence de cette rénovation de ligne. Il est évident que plus, nous faisons les travaux plus tôt, mieux ce sera et plus, nous faisons les travaux avant, moins cela perturbera le fret pour Imerys et les voyageurs. C'est évident. C'est de bon sens que plus, on arrive à faire des travaux avant, mieux c'est. Peut-être pas tous les travaux. Peut-être que certains peuvent être faits avant et d'autres après. Je n'en sais rien. Ce qui est sûr, c'est que nous sommes face à un cas où il y a des travaux à réaliser, qu'il y ait ou pas le projet. Le fait qu'il y ait le projet, et encore une fois, c'est l'objectif de l'État de soutenir le projet, conduit à effectivement avoir un impact sur le calendrier et éventuellement sur le périmètre des travaux puisqu'il y aura du trafic en plus. Par rapport à cela, l'État a décidé de confier les études à SNCF Réseau. Le maître d'œuvre et SNCF Réseau ont déjà examiné quels sont les éléments qu'il y a sur le trafic et sur ce qu'il y a à réaliser. L'État a décidé de confier des crédits en propre à SNCF Réseau pour réaliser les études et pour regarder quels sont les scénarios de travaux, quelle quantité de travaux, quel type de travaux, quel calendrier et quelle organisation industrielle pour pouvoir répondre à l'ensemble des enjeux qui sont les enjeux de réaliser les travaux dans les temps en perturbant le moins possible le trafic et en même temps, en ayant une économie de moyens qui soit optimale. Évidemment, c'est de l'argent public. Il faut donc faire attention.

Une fois que l'on a dit cela, nous ne pouvons pas préempter le résultat de ces travaux, de ces études. Nous n'avons peut-être pas la réponse à toutes les questions, mais finalement, c'est normal puisqu'il y a des études à réaliser. Le dernier point, et là, c'est une appréciation plus personnelle parce que je ne peux pas préempter des décisions des différentes autorités publiques dans les mois ou les années qui viennent, mais il me semble clair que compte tenu du besoin d'une part de trafic existant et compte tenu du besoin d'autre part, de surcroît de trafic apporté par le projet EMILI, nous trouverons une solution pour financer ces travaux. Il y a différentes parties prenantes. Il y a l'État, la région et le maître d'œuvre. Nous allons regarder les différentes options. C'est ce qui explique, dans le cadre du contrat de plan Etat-Région, la nécessité de réaliser des rénovations, non pas au titre du projet EMILI, mais au titre de la ligne. J'insiste, mais ce ne sont pas des rénovations pour le projet EMILI, mais bien pour une ligne de chemin de fer qui a un intérêt local et potentiellement national, d'après ce que j'ai pu comprendre dans certains scénarios. Pour les différentes parties prenantes, dans le même temps de réalisation de ces études, nous allons regarder quelles sont les différentes options pour financer cela. À titre personnel, je ne peux pas préempter, mais je pense que nous trouverons une solution pour financer ces travaux. Peut-être pas tous, mais en tout cas, ceux qui sont nécessaires avant l'échéance du début de l'exploitation de la mine. Peut-être qu'il y en aura d'autres, voire une partie des travaux qui pourront être faits après. Je n'en sais rien. Cela dépendra des études.

Ce que je peux dire en étant le plus précis possible est que nous sommes désolés de ne pas forcément avoir toutes les réponses à toutes les questions, mais en l'occurrence, il y a des études à réaliser. Je me suis assuré, dans les discussions que j'ai eues avec SNCF Réseau, qu'à date, la réalisation des travaux n'était pas compromise au titre du calendrier, c'est-à-dire que l'on était encore dans une situation où, certes, nous ne sommes peut-être pas très en avance, mais où l'on avait un chemin qui permettait de faire une partie significative des travaux et les travaux importants dans un délai compatible avec ce que nous dit Imerys du début de son exploitation, c'est-à-dire l'horizon fin 2028, début 2029. Ce n'est pas à un mois près. Tout cela n'est pas une science complètement exacte, mais en tout cas, ce n'est pas incompatible. C'est en tout cas ce que SNCF Réseau, au niveau des équipes ici, mais aussi au niveau national, m'a dit à date. Voilà ce que je pouvais dire.

Mme Pascale TRIMBACH – Préfet de l'Allier

Juste pour compléter et confirmer que le contrat de plan Etat-Région Mobilités a été signé il y a seulement quelques semaines. Ce contrat de plan Etat-Région Mobilités exclut cette ligne du cadre

global, sachant aussi qu'il y aura une déclinaison des projets au niveau départemental, des projets qui seront pris dans le cadre du contrat du plan Etat-Région Mobilités. C'est simplement pour donner un éclairage qui sort un peu du projet, mais qui concerne l'ensemble des mobilités pour la région. Le conventionnement financier vient d'être obtenu, financement par l'État pour les études menées par SNCF Réseau – et je regarde la directrice régionale de SNCF Réseau – pour mener cette étude. Il y a quelques mois, j'avais rencontré le directeur national de SNCF Réseau, Monsieur CHABANEL, pour insister sur l'importance de ce projet. Évidemment, nous ne pouvons pas préjuger à l'avance du résultat des études qui pourront déterminer quels sont les travaux qui sont urgents de ceux qui le sont moins pour garantir la qualité de la ligne, pour le fret et pour l'entreprise Imerys, mais ce n'est pas la seule qui utilise cette ligne pour le fret, mais aussi pour les voyageurs. Ce premier travail d'étude est donc financé. Il a fait l'objet d'un conventionnement entre SNCF Réseau et l'État. Sur la base de ce financement, les études vont pouvoir commencer.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Faut-il comprendre, Madame la Préfète, que c'est sous votre pilotage que ces études vont être conduites ? La démarche est-elle aujourd'hui prise en main par l'État ? Est-ce l'État local ? Est-ce SNCF Réseau. Si vous souhaitez dire un mot, Madame la Directrice régionale de SNCF Réseau.

Mme Béatrice LELOUP – Directrice régionale SNCF Réseau

Bonjour à tous. Merci beaucoup, Madame la Préfète et Monsieur le Maire. Je suis très heureuse d'être présente ce soir et de représenter SNCF Réseau qui est maître d'ouvrage de ces futurs travaux de régénération. Effectivement, Monsieur GALLEZOT et Madame la Préfète d'avoir dressé les perspectives de régénération. Nous sommes très mobilisés depuis plusieurs mois sur ce grand projet. Je vois Maxime LAFILLE, chef de projet qui est présent aujourd'hui. Nous travaillons aussi main dans la main avec Imerys sur les projets de raccordement qui nécessitent aussi de nombreuses itérations. Nous avons en perspective, comme l'a dit Madame la Préfète, des études en cours pour séquencer tous les enjeux de régénération sur la ligne entre Saint-Germain-des-Fossés et Montluçon. C'est donc une première chose. Dans le paysage ferroviaire, ce qui est important aussi et je pense que vous l'avez en tête, nous terminons cette année la régénération de la ligne entre Montluçon et Bourges qui sera aussi mise à contribution pour la circulation des trains pour Imerys. C'est une bonne nouvelle parce que c'est derrière nous. C'est fait. Les prochaines étapes qui nous attendent sont de faire cette programmation dans un cadre financier de l'ensemble des études puis des travaux pour la régénération. La régénération, c'est remplacer des composants anciens par des composants modernes pour faire en sorte que, sur la ligne, il y ait l'ensemble des trains qui circulent en sécurité et en régularité, avec tout l'avantage d'un mode massif qu'est le train.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Par rapport justement à ces études que vous allez réaliser, avez-vous aussi en face un rétroplanning à présenter, éventuellement ? Avez-vous une temporalité, non pas justement pour la réalisation des travaux de régénération qui pourrait être phasée, j'entends, mais plutôt déjà pour avoir une connaissance parfaite à la fois des enjeux et des moyens à mettre en face ?

Mme Béatrice LELOUP – Directrice régionale SNCF Réseau

Peut-être que Maxime pourra compléter ce que je vais dire, mais ce rétroplanning est vraiment en cours de constitution et il s'intègre dans les premières études financées par l'État pour justement établir cette organisation importante. Nous allons avoir un mode de conception et réalisation pour avoir à la fois les ressources humaines et industrielles pour réaliser en quelques années la régénération de la ligne et c'est un vrai défi. Ce planning est donc en train d'être réalisé et nous le stabiliserons d'ici l'automne.

M. Maxime LAFILLE – SNCF Réseau

Bonjour à tous. En premier complément pour vous donner de premières illustrations, les besoins en régénération sont sur l'intégralité des sections, soit entre Montluçon et Saint-Germain-des-Fossés, comme nous l'avons dit. Dans un premier temps, le déblocage des premiers crédits nous permet d'avancer sur la programmation des travaux, comme entre Montluçon et Commentry, par exemple, où les travaux étaient déjà pré-identifiés, mais que nous avons réexaminé au gré du besoin fonctionnel d'Imerys. C'est aussi tout l'enjeu de ce projet-là. Je dirais que nous sommes dans des phases pré-opérationnelles pour programmer ces travaux. Les ressources financières sont l'une des composantes pour programmer des travaux. Ensuite, il faut bien sûr des ressources humaines, des moyens et autres, mais nous avançons sur cette programmation et les différentes sections suivront. Nous avons aussi lancé les études pour la régénération entre Gannat et Saint-Germain-des-Fossés. C'est donc une autre sous-partie de cette section-là, où nous nous dirigeons plutôt vers des travaux à l'horizon 2027 tel que prévu, avant l'horizon de mise en exploitation du projet EMILI. C'est là où est tout

le challenge, mais ce sont des choses qui avancent. Croyez-moi que l'enjeu est bien compris sur l'horizon de mise en exploitation du projet de lithium.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Bien, merci. Je pense que cela mérite peut-être un petit éclairage pour les participants qui ne seraient pas forcément avertis sur ce type de démarche concernant leur mise en œuvre, mais lorsque vous parlez d'une démarche de conception et de réalisation, que cela signifie-t-il concrètement ? C'est un terme technique qui ne parle peut-être pas nécessairement à tous les participants. Si vous pouvez juste le préciser.

M. Maxime LAFILLE – SNCF Réseau

En quelques mots, c'est une piste organisationnelle et technique sur les montages des types de marchés de travaux tels que SNCF Réseau en achète. Dans les grandes lignes, c'est quelque chose qui permet en général d'aller plus vite sur les délais, de remettre, après une large phase d'étude, les éléments à ce qui s'appelle un concepteur-réalisateur, soit un attributaire, un groupement, une entreprise de travaux ou un maître d'œuvre pour justement opérer très souvent le gain et un gain temporel sur le planning qui permet d'aller plus vite, mais d'être aussi plus efficace. C'est un vecteur contractuel qui n'est pas non plus l'alpha et l'oméga, mais c'est une réponse organisationnelle qui peut exister.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

D'accord. Elle a donc déjà été mise en place dans d'autres cas de projets concrets.

M. Maxime LAFILLE – SNCF Réseau

Tout à fait.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

En région, notamment, pour que cela parle aux gens présents dans la salle, si cela était le cas ?

M. Maxime LAFILLE – SNCF Réseau

Je n'aurai pas forcément la connaissance sur la région Auvergne-Rhône-Alpes.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

D'accord, mais c'est quelque chose que vous mettez en œuvre dans d'autres cadres et qui répond quand même au caractère urgent que rappelle Monsieur GALLEZOT. Vous disiez que, pour l'instant, il n'y a pas d'incompatibilité d'agenda. Cela vaut donc le coup d'être redit encore une fois, puisqu'encore une fois, c'est une actualité du débat en ce moment, mais le besoin d'avancer rapidement sur le sujet. Nous pouvons finalement le synthétiser de cette sorte.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Oui. Nous essayons tous d'avancer au plus vite en faisant les bons choix d'organisation et d'investissement parce que c'est de l'argent public. Il faut en être économe. Il y a des travaux à réaliser. Il y a un ensemble de travaux. Je ne veux pas préempter les études, mais il y a probablement des choses qui doivent être faites rapidement et immédiatement. À ce moment-là, SNCF Réseau le proposera et d'autres choses pourront peut-être être faites dans un deuxième temps, et ainsi de suite. Tout cela, c'est ce qu'apporteront les études. Tout le monde en est conscient chez SNCF Réseau, mais aussi au niveau des services déconcentrés de l'État et au niveau national, au regard, d'une part, des enjeux locaux existants de trafic voyageurs. J'insiste. Si je comprends bien, Montluçon-Clermont-Ferrand est tout de même une ligne importante. Clermont-Ferrand est important aussi, Monsieur le Maire. Nous voyons bien que c'est un enjeu important pour la population, mais aussi pour les utilisateurs existants de fret et un utilisateur futur pour un projet important. Je pense que tout le monde est organisé et tendu pour essayer de trouver les bonnes solutions. Nous n'avons pas toutes les réponses maintenant, mais de toute façon, le suivi de la CNDP permettra d'apporter les éléments au fur et à mesure.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

J'allais effectivement le dire. Vous m'enlevez les mots de la bouche.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

C'est un sujet d'intérêt local suffisamment important. La presse locale et l'ensemble des acteurs en feront état.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

C'est un sujet d'intérêt local à plusieurs titres et aussi un sujet de fond extrêmement structurant du débat pour ce qui est de l'opportunité de réaliser le projet en tant que tel, puisque c'est important et vous l'avez redit ce soir, mais il n'y a pas de plan B. Nous sommes dans l'idée d'un projet dont les composantes sont celles présentées dans le dossier du maître d'ouvrage, reposant sur un transfert par voie ferroviaire du produit jusqu'à La Loue. C'est essentiel parce qu'encore une fois, c'est structurant du projet dans son ensemble. Je vous l'accorde, ce sera un sujet très important à suivre en concertation continue, cela va de soi. Je vous propose d'ouvrir un temps d'échanges en salle sur ce sujet spécifiquement. Tout à l'heure, nous avons beaucoup débordé sur la question de la ressource en eau et sur d'autres sujets qui sont évidemment importants, mais qui ont fait l'objet d'un traitement dans le débat et qui nous ont permis d'aller déjà très loin. Je vous invite à prendre connaissance des produits du débat, c'est-à-dire la connaissance que nous avons mise en ligne et qui est issue de nos échanges. Il est important de vous rendre sur le site du débat pour bien prendre connaissance de là où nous en sommes dans les échanges, pour ne pas vous en tenir notamment au dossier du maître d'ouvrage que nous avons largement dépassé depuis sur un certain nombre de sujets. Sur le ferroviaire, s'il vous plaît.

M. Daniel COFFIN – Intervenant dans la salle

Bonjour. Daniel COFFIN, secrétaire du comité de défense du rail de la région de Montluçon et du Val-de-Cher. Vos propos se veulent rassurants, c'est bien, mais la réalité est tout autre. J'avais presque envie de vous poser une question. Êtes-vous venu à Montluçon en train ?

M. Benjamin GALLETZOT – DIAMMS

Je suis venu à Moulins en train.

M. Daniel COFFIN – Intervenant dans la salle

D'accord. Je vous demande cela, ainsi, vous allez pouvoir juger de la pertinence de nos revendications en matière de desserte ferroviaire. Montluçon est à l'écart des grands itinéraires ferroviaires, qu'il s'agisse de Paris-Clermont, Paris-Lyon, Paris-Toulouse ou encore Paris-Bordeaux. Nous sommes actuellement entre 4 heures et 4h20 de Lyon. C'est la capitale régionale. Nous faisons partie de ce cercle fermé de sous-préfecture du département qui n'est pas lié ferroviairement avec la capitale de la région, ni avec la capitale du département, d'ailleurs, mais c'est une autre histoire. Ce que nous souhaitons, c'est qu'en effet, on modernise cette ligne Montluçon-Gannat et Saint-Germain parce qu'il va falloir passer par Saint-Germain pour aller Lyon, tout simplement parce qu'il n'y aura pas que le trafic de lithium qui va nécessiter des travaux. Il y a toute la desserte de Montluçon qui va en nécessiter sans doute bien davantage. Notre exigence, c'est que ces travaux soient terminés avant que commence le trafic de lithium. Lorsque le trafic se déroulera, hors de question de recommencer des travaux sur la ligne. Il n'y aura plus d'intervalles pour les faire. On nous a annoncé récemment, à la faveur d'un comité technique AURA [Auvergne-Rhône-Alpes], que l'enveloppe spécifique pour la rénovation de la ligne serait connue au premier trimestre 2025. Je ne sais pas si Imerys va pouvoir commencer à transporter son lithium parce que cela nous paraît très léger pour le premier trimestre 2025 avec seulement les études. Nous allons commencer les travaux ensuite. Est-ce qu'ils seront prêts pour 2028 ? Ce n'est vraiment pas sûr.

Il y a un autre point que je voudrais évoquer. Vous avez parlé du financement. Si je ne m'abuse, le réseau ferroviaire est du domaine public. Il appartient à l'État et s'il appartient à l'État, le financement de l'infrastructure revient à l'État. C'est la loi. C'est le principe qui fonde que le réseau ferroviaire, appartenant à l'État, doit être modernisé par l'État. Je veux bien que l'on fasse appel à des financements divers comme celui de la région, mais si nous confions, aux seules régions, la rénovation du réseau ferroviaire, nous ne sommes pas encore arrivés. J'avais une autre question.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci, Monsieur. Très rapidement, sinon, vous pourrez la poser plus tard, afin que d'autres personnes puissent aussi s'exprimer.

M. Daniel COFFIN – Intervenant dans la salle

D'accord. Je la poserai plus tard.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Nous pourrions y revenir et peut-être que d'autres la poseront à votre place, sait-on jamais.

M. François GABRIELLI – Intervenant dans la salle

Merci. François GABRIELLI, de Shifters Auvergne. Je vais rappeler le point de vue des Shifters. Dans l'optique de décarboner le transport, le train est la solution à privilégier. Dans ce cadre, toute rénovation

de toute ligne est forcément une priorité. Je remercie le Monsieur précédent pour la question, parce que je vais m'engouffrer juste derrière. J'ai trouvé qu'il y avait deux poids et deux mesures entre les termes « Je pense que nous trouverons une solution » et « Il faut être économe avec l'argent public » pour une ligne de chemin de fer et les 250 millions d'euros de crédit d'impôts pour Imerys. Ma question rejoint cette histoire d'enveloppe. Si l'État aujourd'hui a dit qu'il mettra un crédit d'impôts maximum de 250 millions d'euros pour Imerys, y a-t-il également une enveloppe maximum pour cette ligne ? Cela me paraît important. C'est du domaine de l'État. J'ai aussi une question subsidiaire. À l'avenir, pour la question de la concession pour cette mine, sera-t-elle conditionnée à la rénovation de cette ligne de chemin de fer ? Merci.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci. Je propose une dernière prise de parole depuis la salle avant que l'on puisse répondre à ces questions.

Sophie – Intervenante dans la salle

Le fait qu'Imerys puisse contribuer au financement de la rénovation de la ligne lui donnera-t-il une priorité ? Ceci étant, y aura-t-il plus de lithium que de voyageurs qui pourront circuler sur cette ligne ?

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci pour ces différentes questions. C'est un ensemble de questions qui renvoient à la question du financement, avec la question des montants d'enveloppes engagées potentiellement sur le projet. Vous avez bien précisé ne pas connaître l'étendue des travaux à réaliser pour l'instant. Vous n'avez donc pas de fourchette financière estimative à proposer. Par contre, il y avait une question qui portait sur l'enveloppe maximum qui pourrait être dévolue à ces travaux de régénération. Y a-t-il un plafond aujourd'hui ? Y a-t-il les finances pour subvenir aux besoins tels qu'ils seront ? Il y avait ensuite une autre question qui était que si, à un moment donné, Imerys était amené à financer, pourrait-il être priorisé en termes d'usage, d'une façon ou d'une autre ? Pourraient-ils disposer de sillons spécifiques qui les amèneraient à être prioritaires par rapport au trafic voyageurs ?

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Sur la première partie, des fourchettes ont été données dans le débat public avec, de mémoire, l'ordre de grandeur de 80 millions d'euros qui figure dans les premières estimations. Ce n'est pas la même chose de dire que nous avons une première estimation et que nous avons un devis précis avec un calendrier. J'insiste sur le calendrier parce qu'à mon avis, c'est le principal sujet. C'est l'organisation des travaux et le calendrier des travaux. Il y a un ensemble de travaux à faire sur ces lignes. Il faut qu'il soit fait et je rejoins ce qui a été dit. J'ai été très clair sur le fait que cela n'emportait pas que le projet Imerys, mais que cela emportait aussi des sujets de trafic voyageurs et de trafic fret existants qui sont importants. À ce stade, il n'y a pas d'enveloppe maximale. Il n'y a pas de raison qu'il y en ait. Il y a des études à réaliser. Il y aura un calendrier. Il y aura des montants et il y aura des discussions entre les différents acteurs. Le deuxième point, et je parle sous le contrôle de SNCF Réseau, je ne vois pas de mécanisme de priorité qui puisse exister. C'est SNCF Réseau qui gère les sillons et qui gère suivant les règles, que cela soit financé par Pierre, Paul ou Jacques. Madame la directrice, je vous laisse le confirmer.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Je vous laisse prendre un micro. Par la même occasion, pourriez-vous préciser en réponse à Monsieur qui s'est exprimé en premier. Il était fait mention d'une enveloppe qui serait déjà plus ou moins connue, ce qui viendrait préciser ce que disait Monsieur GALLEZOT. Il parlait aussi d'une échéance au premier trimestre 2025. J'ai l'impression que ce n'était pas quelque chose que vous aviez en tête. Je pense qu'il faudrait donc éclaircir le point sur la base de ce qu'évoquait Monsieur, tout à l'heure.

Mme Béatrice LELOUP – Directrice régionale SNCF Réseau

Déjà, confirmer qu'en termes de circulation, nous sommes le gestionnaire d'infrastructure. Il y a un principe d'équité. Nous faisons circuler aussi bien les trains de fret que de voyageurs sans priorité. Nous sommes très attentifs à ce traitement équitable. Nous sommes challengés par l'ART, l'Autorité de régulation des transports. Sur les enveloppes, il n'y a pas de sujet d'enveloppe au premier trimestre 2025. Il y a en fait un cadre financier qui est nécessaire pour mettre en place les études et les travaux. Nous avons, grâce à l'État, pu commencer ces études qui vont permettre de caractériser le planning plus précis pour enchaîner l'ensemble des travaux qui seront nécessaires d'ici 2028 et 2029.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci. Il y avait un dernier point.

Mme Béatrice LELOUP – Directrice régionale SNCF Réseau

Vous l'avez évoqué, Monsieur, avec l'accès à Montluçon, depuis des villes importantes, et depuis Paris notamment. SNCF Réseau est en train de régénérer la ligne Bourges-Montluçon à hauteur de 85,4 millions d'euros. Ce sont 110 kilomètres, 500 mètres par jour. Je suis allé voir le chantier. Cela dure 220 jours. L'inauguration devrait avoir lieu au mois de septembre. Ce sera un progrès considérable pour les habitants du bassin de Montluçon.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Pour répondre à Monsieur, je rappelle qu'il y a des réseaux structurants sur lesquels l'État apporte des financements et pour certains outils ou d'autres types de ligne, il y a bien des cofinancements avec la région. C'est la loi, d'ailleurs. De ce point de vue-là, tout n'est pas du ressort de l'État. Il y a du trafic TER qui existe sur ces lignes. Sur la dernière question concernant la concession, les choses sont assez simples. Le maître d'ouvrage va déposer un dossier pour sa demande de concession. Logiquement, sous contrôle des représentants d'Imerys, sauf à ce qu'il change d'avis d'ici là, mais je n'ai aucune indication qu'il change d'avis, dans le dossier qu'il va déposer, il va dire quels sont les moyens de transport utilisés. C'est à partir de ce dossier que seront données les autorisations. Comme pour tous les autres éléments de ces autorisations, une fois que le pétitionnaire a pris des engagements, l'autorisation est donnée dans ce cadre-là et nous ne pouvons pas le changer comme ça, du jour au lendemain. Vous voyez que nous sommes dans un système qui est un système très régulé. Pour la demande de concession, comme je le disais pour l'évolution du Code minier, il y a une analyse environnementale, sociale et économique. Cela veut dire que le porteur du dossier va dire comment il veut opérer. C'est ensuite au regard de ce dossier et sous les conditions de respect de ce qui est prévu dans ce dossier, et ce qui vaut pour le fret vaut pour les autorisations de prélèvement d'eau ou pour tous les sujets que vous avez discutés dans le débat public. C'est sur cette base qu'il sera autorisé à opérer. S'il ne respecte pas ce cadre-là, il ne peut plus opérer et il y a ensuite des décisions qui sont prises pour arrêter l'exploitation du projet. C'est comme cela que ça fonctionne. À ce stade, comme je l'ai dit, je ne vois pas de plan B et je n'ai jamais entendu parler le porteur de projet d'un quelconque plan B. L'intention est bien de faire ça et je pense que c'est comme cela qu'il déposera son dossier.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Je confirme que c'est l'objectif affiché depuis le début du débat et par toutes les parties, Imerys en premier lieu. Merci beaucoup, Monsieur GALLEZOT et Madame la Préfète. Merci de clore cette première séquence. Vous pourrez bien sûr intervenir comme vous le souhaitez sur la deuxième séquence que nous allons débiter tout de suite. Je vais demander à Monsieur PETIT-DE PASQUALE qui représente IRMA, de bien vouloir me rejoindre. IRMA est le standard international qui a été évoqué beaucoup de fois depuis le début du débat public et sur lequel nous n'avons pas eu encore l'occasion d'échanger jusque-là. Nous en parlerons de nouveau lors de la prochaine réunion, c'est-à-dire lors de la réunion de clôture de la semaine prochaine pour ce qui est de la place des parties prenantes dans la gouvernance, puisque nous verrons très rapidement que la participation des parties prenantes est un critère important dans la mise en œuvre des process IRMA, mais il y a aussi tous les autres critères de contrôle et toute la démarche qualité qui est sous-jacente à IRMA que nous n'avons pas encore éclairée et que nous aimerions justement prendre le temps avec vous, Monsieur PETIT-DE PASQUALE, de préciser un petit peu. Je vous remercie d'être avec nous. Je vous laisserais donc une dizaine de minutes pour que vous puissiez présenter les grands points du standard. De toute façon, cela donnera lieu aussi certainement à des questions et des demandes de précisions depuis la salle qui permettront, sur le temps d'échanges derrière, d'aller plus loin en approfondissement. Nous entendrons ensuite Imerys qui, dans la dernière partie de cette réunion, présentera aussi ce qu'il souhaite mettre en œuvre et ce sur quoi il s'engage à ce stade pour ce qui est de la phase après-mine, qui est aussi un point du projet qui n'a pas encore été assez discuté. Nous rentrons donc dans cette dernière phase du débat sur des points d'approfondissement et sur des focus importants. Je vous laisse la parole pour une dizaine de minutes. Merci d'être avec nous encore.

M. Pierre PETIT-DE PASQUALE – IRMA

Merci. Je mets mon petit chrono. Je suis venu en train. J'ai essayé de venir en train. Je suis parti ce matin de ma banlieue parisienne où il y avait déjà des problèmes sur les trains de banlieue, mais j'ai quand même réussi à prendre un train qui devait m'amener à Lyon. Malheureusement, le moteur de la locomotive est tombé en panne. Nous avons dû changer de locomotive et avec le retard, j'ai dû descendre à Vichy, puis attendre et prendre un car. J'ai mis 8 heures pour venir, mais je suis très honoré d'être avec vous ce soir. Merci à la CNDP et la CPDP pour l'invitation. Je vais essayer d'être rapide parce que je pense que cela a été dit. IRMA a été évoquée depuis le début du débat et c'est l'un des éléments qui se trouve dans les dossiers qui ont été présentés par Imerys. Je veux vraiment qu'il y ait du temps pour répondre aux questions autour du standard IRMA.

Je suis Pierre. Je travaille en lien, dans et à l'extérieur autour du secteur minier depuis une douzaine d'années. J'ai travaillé pendant plusieurs années en tant qu'ingénieur minier moi-même, spécialisé dans les explosifs, le forage minage, l'optimisation technique des mines. Depuis 2016, je me suis mis au service plutôt de questions autour de la responsabilité des entreprises, du développement durable, des droits humains et de la protection de l'environnement. Ici, je ne suis pas payé par l'État ni par Imerys. Je suis vraiment là en tant qu'intervenant indépendant et d'une certaine manière, extérieur à ce débat pour apporter des clarifications sur ce qu'est cet objet IRMA. C'est vraiment le premier point que j'ai mis, à savoir « Pourquoi y a-t-il cette initiative internationale qui existe ? Qu'est-ce que c'est et qu'est-ce que ça n'est pas ? Je vous donnerai quelques exemples aussi de retours d'expérience que nous avons sur la mise en œuvre pratique de cette démarche, des retours positifs et aussi des retours négatifs.

Pourquoi IRMA ? Cela fait maintenant presque 17 ans que cette initiative a été lancée. C'est vraiment une réponse historique. Au début des années 2000, nous avons vu un accroissement et une augmentation des conflits autour de l'industrie minière, notamment des conflits autour des usages de l'eau, des ressources, de la pollution de l'environnement, des problèmes autour de l'usage des forces de sécurité, les conditions de travail et la corruption. Il y a eu de grandes mobilisations d'associations, d'ONG et de groupements locaux qui ont permis aussi de donner plus de visibilité à ces conflits, notamment parce qu'au début des années 2000, nous sommes dans un contexte de démocratisation de l'internet mondial. Les informations circulent plus vite. Il y a eu des campagnes, notamment autour de l'or et les diamants du sang. C'est peut-être quelque chose qui vous parle. Il y a même un film qui a été fait en 2006 avec Leonardo DICAPRIO, qui a un peu fini d'enfoncer le clou et d'ouvrir les yeux de pas mal de gens sur les problématiques, notamment en Afrique centrale, en Afrique de l'Est et aussi en Amérique du Sud. Il y a eu tout un tas de réponses qui ont été proposées à ces problématiques de non-respect des droits humains et de destruction de l'environnement, notamment par l'industrie minière elle-même qui a mis en place un certain nombre de groupes de travail, d'initiatives et de labels de certification divers et variés.

Je pense qu'il y a aussi eu une ouverture des yeux et des esprits au niveau des entreprises, tout en en amont et en aval de la chaîne, qui dépendent de ces matières premières et qui, pour certaines, étaient très éloignées des mines, qui achetaient des matériaux et des produits semi-finis, qui eux-mêmes étaient vendus en gros, notamment dans l'industrie joaillière. Ici, vous avez le groupe Tiffany & Co qui était une entreprise américaine à l'époque, qui a été rachetée depuis et qui s'est tournée vers l'ONG Earthworks qui est l'une des plus grandes ONG aux Etats-Unis qui travaille sur les problématiques environnementales et sociales, en se disant « Cela ne nous suffit pas, que l'industrie minière nous propose des solutions. On pense qu'il faut qu'il y ait un groupe plus large avec toutes les parties prenantes qui discutent ensemble pour essayer d'améliorer l'ensemble du secteur et pas juste de trouver deux mines d'or, une mine de rubis et une mine de platine, en faisant en sorte que nos produits soient propres ». C'était vraiment de savoir comment améliorer l'ensemble du secteur minier dans le monde entier, notamment en s'inspirant des labels qui existaient dans la gestion des forêts, dont le label FSC que vous connaissez peut-être.

Elles ont donc créé ensemble un espace pour que toutes les parties impliquées puissent discuter et s'accorder ensemble sur les meilleures pratiques. Ce qui était essentiel dès le début, c'était qu'il fallait que cet espace soit paritaire et équitable. Que cela veut-il dire en pratique ? Cela veut dire que pour IRMA, cette initiative est la seule initiative autour de la mine responsable dans le monde, et qui a une gouvernance partagée entre ces six groupes d'intérêts que vous voyez. Tout le monde a le même nombre de représentants, tout le monde a le même droit de vote et tout le monde a un droit de veto. Nous avons donc des représentants de l'industrie minière, les acheteurs de minéraux et de métaux dont je parlais juste avant, des investisseurs du monde de la finance et des représentants des ONG environnementales, sociales, des droits humains, les syndicats de travailleurs et de travailleuses dans les mines, ainsi que des représentants des populations affectées, avec des associations de riverains et des mouvements citoyens. C'est donc unique dans le secteur et c'est aussi un modèle qui est assez unique au monde, tous secteurs confondus. C'est ici la structure actuelle au 1^{er} juillet. Ce sont des sièges qui sont tournants. Vous voyez les différents groupes que nous avons. Je vois par exemple, pour les syndicats, une représentante de United Steelworkers qui est le groupement des travailleurs et des travailleuses de l'acier au Canada et aux Etats-Unis. Nous avons aussi l'un des directeurs d'IndustriALL Global Union, qui est une fédération de syndicats dans le monde entier et qui représente plus de 50 millions de travailleurs et de travailleuses. Il me semble d'ailleurs que la CGT est affiliée à IndustriALL Global Union. C'est vraiment très important. C'est l'essence et l'ADN d'IRMA qui la rend vraiment unique au monde et différent de tout ce qui existe dans le développement de normes, de standards, d'initiative et de recommandations.

Qu'est-ce que ce groupe paritaire a développé ? C'est un système qui est volontaire – et je vais y revenir – pour évaluer et vérifier ce qu'il se passe dans des mines industrielles. Nous avons d'abord un

standard, soit le standard IRMA pour une exploitation minière responsable qui est une liste de critères de performance qui est basée sur un travail qui a pris quand même quinze ans de consensus entre tous ces acteurs. Vous vous doutez qu'il y avait un certain nombre de lignes rouges qui étaient tracées par tous les représentants et représentantes. Vu que tout le monde a un droit de veto, il faut tomber d'accord, sinon, nous n'avancions pas. Il y a 26 thématiques pour couvrir l'ensemble des risques et des conséquences négatives qui peuvent être associées à l'industrie minière. Ce standard est reconnu par des centaines d'organisations, d'ONG, de gouvernements, d'entreprises, d'instituts financiers, de syndicats et d'organisations de défense des droits des peuples autochtones, comme le plus complet et le plus rigoureux, de par ce processus paritaire. Lié à ce standard, nous avons un système d'évaluation et de vérification par des tiers indépendants. Ce n'est pas nous, IRMA, qui sommes juges et parties. Ce n'est pas l'industrie minière qui s'évalue. Ce sont des cabinets d'audit qui sont indépendants et tiers qui sont formés et accrédités par IRMA. Nous nous assurons qu'ils remplissent les différents critères de qualification, de transparence, d'intégrité et de bonnes pratiques pour pouvoir ensuite aller effectuer ces audits de vérification et vérifier que les mines répondent aux différentes exigences du standard. Il faut aussi mentionner qu'à la fois, IRMA, dans sa structure, est unique au monde, et le déroulement des audits – je vais y venir dans deux diapos – est également unique au monde. C'est révolutionner ou dynamiter – pour rester dans l'analogie d'ingénieur en explosifs que je suis – des procédures d'audits qui requièrent systématiquement des visites sur site. Ce n'est pas juste de relire la documentation et de donner une note, mais c'est aussi la contribution des populations locales, des riverains, des ayants droit, des représentants du personnel et autres.

Je ne vais donc pas toutes les lister, mais ce sont les 26 thématiques qui sont couvertes dans le standard. Pour avoir travaillé moi-même sur énormément de normes, de réglementation et dans des mines, il n'y a quasiment rien qui manque dans ces thématiques. En tout, cela représente 428 critères d'évaluation. Nous avons tous les aspects sociaux et environnementaux qui ont beaucoup été discutés. Il y a aussi les aspects légaux, intégrité de l'entreprise, devoir de diligence, ainsi que tout ce qui est retombées positives et durables depuis la conception du projet, pendant et après l'exploitation minière. Je parlais de ces audits qui étaient révolutionnaires en un sens. Les audits, une fois qu'ils vont être faits sur place, doivent être annoncés publiquement à l'avance, au moins 30 jours. Il n'y a aucun autre système d'audit dans le monde qui fait ça. La communication est le plus large possible, mais il y a aussi un ciblage local pour que ce ne soit pas juste une information sur un site internet obscur que personne n'a vu où l'on va se dire que les gens sont au courant. Cela implique des spots à la radio et à aller mettre des affiches et de l'information dans tous les villages et les villes alentour. Ce sont aussi des passages à la télévision. C'est vraiment informer au maximum pour maximiser la participation. Nous avons été capables de le faire dans tous les pays où cela a été mis en œuvre, comme le Sénégal, l'Afrique du Sud, le Brésil ou le Mexique. Nous n'aurons pas de raison de ne pas réussir à faire cela en France. Les entretiens, comme je le disais, ne se limitent pas uniquement à des représentants de la direction ou des représentants syndicaux sur site. Ils sont inclus, mais il y a aussi un engagement et une prise en compte des perspectives et des retours de la société civile, des riverains, des ONG locales et des autorités. C'est obligatoire dans le processus une fois qu'il est lancé. Les rapports d'audits complets sont aussi rendus publics obligatoirement sur notre site en anglais et traduits dans les langues locales. Tout le monde peut les consulter. C'est aussi quelque chose qui n'existe pas dans aucun autre système modèle d'audit. En général, nous avons un rapport de deux pages avec le résumé. Là, vous avez un niveau de transparence qui est inégalé. Sur les 428 critères, le score, la logique derrière, les références des éléments probants qui viennent étayer si c'est en conformité ou non, ou à moitié. Bien souvent, il y a aussi des documents techniques qui sont rendus publics et qui n'étaient pas forcément publics avant.

Ce qui est important, c'est que ce n'est pas la réponse magique à tous les problèmes. Nous sommes très clairs là-dessus. Sur les six groupes d'intérêts que je représente, s'il y a bien une chose sur laquelle ils convergent, c'est là-dessus. C'est un outil. Déjà, c'est un processus qui est volontaire. Le pouvoir est limité. Nous n'avons pas la capacité d'imposer à un site de faire IRMA où qu'il soit dans le monde en lui disant qu'il faut rendre des comptes. Aussi, si le score n'est pas très bon ou s'il n'est pas au niveau de ce qu'attendent les gens ou des promesses qui ont été faites ou des meilleures pratiques telles qu'elles sont articulées dans le standard, nous n'avons pas non plus de mécanisme de sanction. Ce que nous faisons, c'est que le rapport complet est rendu public. Cela permet à la mine, à l'exploitant de rendre des comptes de manière publique et, le cas échéant, s'il y a de graves manquements qui sont visibles, de le mettre face à ses responsabilités, ainsi que l'État dans le cas où ce serait une responsabilité partagée. C'est un complément à l'action publique, aux pouvoirs publics, à l'inspection des mines, à la réglementation, aux procédures légales et ensuite, cela peut aussi être développé pour améliorer les politiques locales et les lois afin de mieux les appliquer pour que ce soit plus protecteur des populations de l'environnement. Ce standard, même s'il a pris du temps à être développé, n'est pas un processus politique qui peut prendre des fois des dizaines d'années ou même plus. La réforme du Code minier a pris énormément de temps en France. Aux États-Unis, ils ont encore leur Code minier de 1872. Nous avons quand même pu faire cela un peu plus vite. Il y a un certain nombre de territoires qui est justement

en train de réformer son cadre législatif en se basant sur IRMA. Nous cherchons à nous améliorer constamment. Il y a déjà dix rapports d'audits qui ont été publiés depuis 2021. C'est une approche et un outil qui est disponible depuis peu de temps, au final. Il y en a déjà dix et dix de plus qui sont en cours. Il y a une soixantaine de sites en plus qui sont encore dans une première phase préliminaire et qui sont en train de réfléchir à comment elles vont mettre en place cet audit indépendant. Nous sommes donc sur une centaine de sites au final et on apprend pour améliorer la formation des auditeurs et des auditrices, le ciblage, la prise en compte des perspectives des autres acteurs, la transparence, la qualité des rapports, et autres.

En pratique, vous avez par exemple ici la mine de platine et de platinoïdes au Zimbabwe, la mine d'Unki qui a été l'un des pilotes dans la mise en œuvre d'IRMA en 2018. Ensuite, il y a eu un premier rapport d'audit vraiment officiel qui est sorti en 2021, un audit de surveillance qui a été fait en 2022 et qui a été publié au début de l'année. Ils vont également avoir un audit de vérification. Nous avons un peu de retour. Cela fait déjà plus de quatre ans maintenant que c'est en œuvre et nous avons eu des retours d'expérience. J'ai mis la source. Ce sont des associations de riverains et des ONG qui ont publié leurs retours. Ce n'est pas moi qui vous dis que c'est comme ça, mais ce sont leurs retours à eux et à elles. Il y a eu une amélioration notoire des relations et de la confiance. Il y a eu la mise en place d'une plateforme d'engagement avec des représentants de tous les villages alentour qui n'existaient pas avant pour travailler justement sur l'accès à l'information. Il y a également eu une cellule de coordination et surtout, ce qui est le plus important est que cela a permis une meilleure identification des pratiques positives, mais aussi négatives pour renforcer leurs capacités à eux et à elles, pour aller solliciter les autorités, pour aller solliciter le régulateur et mettre l'entreprise face à ses responsabilités, et remédier les dommages.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci beaucoup. J'imagine qu'il y aura peut-être des questions, mais le mieux est de passer la parole tout de suite à Imerys qui va pouvoir justement montrer concrètement comment aussi le standard IRMA pourra être adapté à la situation précise du projet. Cela permettra de rendre très concret l'objet du standard IRMA appliqué au projet. Il y aura peut-être des questions alimentées par les deux présentations successives. Je vous laisse présenter là aussi les slides que vous aviez sur ce sujet-là en une dizaine de minutes pour que cela puisse laisser un peu de place aux questionnements du public. Merci.

M. Loïc CHENAL – Imerys

Je suis Loïc CHENAL. Je me suis déjà présenté au cours des autres réunions. Je suis responsable des opérations et je prends l'intérim de notre directeur du débat public, Christopher HEYMANN, qui est en congé paternité. C'est moi qui vais le remplacer jusqu'à la fin du débat. Avant de passer la main à Daniela qui va continuer sur la thématique d'IRMA, et Boris et Fabrice qui font partie de l'équipe environnement qui sont en charge des dossiers environnementaux et qui vont parler de l'après-mine, je tenais juste à rebondir par rapport à l'incertitude ou l'inquiétude sur le fait que le projet est tout ficelé, au-delà des autorisations réglementaires et des concessions, nous avons aussi le projet EMILI qui est un projet industriel. Comme tout projet industriel, il doit passer au travers d'un certain nombre de jalons. Il y aura donc un jalon post-débat pour savoir si nous, en interne, continuons le projet et un autre jalon un peu plus tard pour passer de l'étude de pré-faisabilité à l'étude de faisabilité. Si nous ne passons pas ces jalons, le projet ne se fait pas. Rien n'est ficelé à ce stade. Je tenais juste à préciser cela avant de passer à la suite.

Mme Daniela LIEBETEGGER – Imerys

Merci beaucoup. Bonsoir, tout le monde. Je vais peut-être vite me présenter pour ceux qui ne me connaissent pas encore. Je m'appelle Daniela LIEBETEGGER et je suis responsable des affaires sociétales et des standards des projets lithium d'Imerys. Je remercie beaucoup Pierre qui nous a vraiment fait un résumé très complet de ce qu'est IRMA et de ce qu'IRMA n'est pas. Vous avez sûrement des questions sur pourquoi impliquer un standard comme IRMA ici en France vu que nous n'avons pas Leonardo. C'est cela que je vais vous expliquer en quelques mots. Pour nous, appliquer IRMA voulait dire vraiment aller au-delà des exigences réglementaires qui sont, comme Monsieur GALLEZOT l'a bien expliqué avant, sont déjà très élevées ici en France. C'est aussi de s'engager et de construire, depuis le début, un projet qui est responsable et en impliquant toutes les parties prenantes depuis le début. Pour nous, tous ces efforts sont importants, mais nous ne savons pas toujours si nous les faisons bien. Il y en a sûrement quelques-unes et quelques-uns d'entre vous ce soir qui pense qu'Imerys ne fait pas les choses comme il le faudrait, mais avec IRMA, nous avons vraiment une méthodologie qui nous aide à implémenter certaines exigences, mais aussi d'avoir une vérification d'une partie tierce, si ce que nous faisons est vraiment appliqué aux meilleures pratiques de l'industrie. Nous avons également noté qu'il y a une demande croissante de nos clients, mais aussi des consommateurs et des parties prenantes d'appliquer des pratiques responsables. C'est aussi l'une des raisons pour lesquelles nous avons décidé

d'appliquer un standard. C'est aussi, pour nous, un outil de comparaison avec d'autres projets. Les autres projets sont peut-être mieux que nous. À voir où nous pouvons encore apprendre quelque chose. IRMA est aussi, pour nous, une espèce de plateforme où nous pouvons échanger avec d'autres projets pour essayer tous ensemble d'augmenter les pratiques et améliorer les pratiques du secteur en général.

Je ne vais pas trop m'étaler sur le choix du standard IRMA. D'autres sont disponibles aujourd'hui, mais il y a quand même pas mal d'études qui démontrent que le standard IRMA est aujourd'hui le plus élevé et le plus respecté. Je vais peut-être commencer par le côté droit ici. Il faut quand même toujours avoir en tête qu'IRMA n'est pas là pour remplacer la réglementation nationale. Comme vous le voyez ici, c'est la base. C'est le socle de tout ce que nous allons faire dans le projet EMILI. Évidemment, nous allons appliquer notre politique Imerys groupe où nous avons aussi un programme de développement durable que nous allons évidemment aussi appliquer sur le projet EMILI. En dernier recours, pour vraiment améliorer le projet, nous appliquons IRMA avec une méthodologie très claire. Cela veut dire qu'aujourd'hui, il faut concrètement que nous mettons en place des protocoles et des procédures internes pour être en conformité avec le Code minier, mais aussi avec IRMA. Nous avons déjà beaucoup de procédures qui sont en place, mais certaines ne sont pas encore vraiment formalisées. Cela veut dire qu'il n'y a pas de procédure claire pour les employés, pour appliquer et adresser certains points. J'ai mis ici des exemples pour les réunions publiques. Au début du projet, nous avons fait différentes réunions publiques. C'est quelque chose qui n'était pas encore vraiment formalisé chez Imerys, surtout dans le projet EMILI. C'est quelque chose que nous allons donc faire en suivant tous les bons conseils et les bonnes pratiques du cadre IRMA.

Ici, même chose pour le système des plaintes. Nous avons déjà la possibilité de soumettre des plaintes aujourd'hui, mais ce n'est pas vraiment formalisé. De nouveau, il y aura des procédures très claires qui seront partagées aussi avec tout le monde, ainsi qu'avec les riverains, mais c'est un point que nous allons peut-être adresser plus en détail dans la réunion du 18 juillet. Aussi, il y a encore des outils qui ne sont pas encore vraiment institutionnalisés et formalisés chez nous, comme par exemple des comités de site. Dès que le débat public sera terminé et lorsque nous aurons rendu notre réponse, nous allons voir comment mettre cela en place, toujours en incluant toutes les parties prenantes pour trouver la meilleure solution sur le fonctionnement de ces comités, ceux qui vont en discuter et les résultats de ce qu'il ressortira de ces comités. C'est un point que nous pourrions aborder le 18 juillet. Pour transférer à mes collègues sur l'après-mine, en regardant bien IRMA et le nouveau Code minier, nous voyons que les exigences du Code minier sont déjà très hautes. C'est vraiment le socle qui est aussi déjà inscrit comme dans IRMA. L'unique différence aujourd'hui que nous voyons est qu'il faut davantage impliquer toutes les parties prenantes et surtout les riverains. C'est quelque chose sur lequel nous allons commencer à travailler sur l'après-mine. Je passe la parole à mon collègue, Boris.

M. Boris VAXELAIRE – Imerys

Bonjour à toutes et à tous. Je suis Boris VAXELAIRE, chef de projet environnement pour le projet EMILI, notamment en charge des procédures réglementaires et je peux vous assurer qu'elles sont nombreuses et complexes. Je vais essayer, en trois temps, de vous présenter l'après-mine, avec, dans un premier temps, des questions générales et plutôt réglementaires, dans un second temps, avec un exemple de ce que nous faisons aujourd'hui pour la carrière des kaolins de Beauvoir et, dans un troisième temps, Fabrice montrera des exemples d'après-mine qui existent sur d'autres sites miniers. Dans un premier temps, l'après-mine, la remise en état ou le réaménagement, qu'est-ce que c'est ? C'est l'ensemble des mesures et des travaux qui permettent de remettre le site minier dans un état tel qu'il puisse avoir un usage futur cohérent avec l'environnement dans lequel il se trouve. Tout d'abord, c'est quelque chose qui est obligatoire et qui se réalise plutôt à la fin de l'exploitation, même s'il commence progressivement pendant l'exploitation, qui sera imposé dans un arrêté préfectoral et qui donne lieu à des garanties financières sur lesquelles nous reviendrons par la suite. Je souhaite préciser également qu'il s'agit de bonnes pratiques et Daniela l'a précisé. L'usage futur se définit en concertation avec les parties prenantes. L'opérateur minier, le gestionnaire ou le propriétaire du site ont également un intérêt à accompagner cette remise du site en état pour son usage. Une particularité que nous pouvons avoir sur le projet EMILI est que nous avons une carrière et un projet minier qui auront lieu sur le même site. Le réaménagement sera forcément coordonné avec ces deux activités. Je ne vais peut-être pas rentrer dans les détails qui ont été présentés sur le nouveau Code minier. Nous pourrions y revenir par la suite si vous avez des questions, notamment sur les procédures liées aux arrêts des travaux miniers. Nous avons parlé de la mine, mais je souhaitais aussi que l'on puisse parler des autres sites du projet EMILI qui sont des installations classées pour la protection de l'environnement, notamment la station de chargement à la Fontchambert et au site de conversion sur le site de La Loue. En tant qu'ICPE, en tant qu'exploitant, nous devons faire une cessation d'activité qui est une procédure commune et encadrée, et qui propose notamment trois temps forts qui sont clôturés par des attestations délivrées par des bureaux d'études certifiés au moment de la mise en sécurité du site. C'est une attestation qui vient sanctionner le fait que le site n'a plus de matières dangereuses ni de risque de

contamination. Une deuxième attestation vient sanctionner le fait qu'il y a un plan de réhabilitation qui soit prévu, et enfin, une troisième attestation qui vient, à la fin des travaux, vérifier que tout a été fait conformément à ce qui était prévu précédemment.

Je souhaiterais préciser également ce que nous avons rappelé de nombreuses fois et qui concerne le mécanisme des garanties financières, afin de savoir ce que c'est et comment cela est défini et constitué. Les garanties financières correspondent à une somme d'argent qui est consignée et définie par un arrêté préfectoral, et qui doit être là pour l'État dans le cas où l'exploitant minier – mais c'est également le cas pour les sites industriels, en quelque sorte – part sans vraiment laisser les clés. Aussi, donner à l'État les moyens financiers d'intervenir. Pour cela, elles sont calculées en prenant en compte un nombre important d'études et de travaux à faire. C'est la sécurité du site. Ce sont tous les travaux qui sont liés à la revégétalisation, par exemple ou encore le travail sur les eaux. Cela comprend également – et c'est une nouveauté – les cas où un incident pourrait intervenir avant ou après la fin des travaux de remise en état et le suivi postérieur, sachant qu'il faut que ce soit calculé au moment le plus défavorable de l'exploitation. Il ne s'agit donc pas de regarder à un seul moment quel serait le coût. C'est vraiment au moment de plein développement de la mine, lorsqu'il y aura le plus de chantiers ouverts, ce qu'il faudrait faire avec des études spécifiques qui prennent en compte toutes les études, les travaux et le suivi dans une temporalité qui doit également être justifiée par le pétitionnaire et qui vient être imposée par un arrêté préfectoral. J'ai explicité ces garanties financières sur le site de Beauvoir qui est aujourd'hui une carrière qui exploite des kaolins, et sans rentrer dans le détail des calculs en fonction du nombre de fronts, du nombre d'hectares, des installations et des ratios, nous arrivons à un certain montant. Par exemple, nous pouvons voir environ 1 200 000 euros pour la première période quinquennale. Cette somme, comme vous pouvez le voir à droite, a été prescrite par arrêté préfectoral. C'est une somme que nous avons consignée soit dans les mains du comptable public de la Caisse des dépôts et des consignations, soit sous forme assurantielle. Si jamais, aujourd'hui, on arrête le site et qu'Imerys n'était plus solvable, l'État aurait cet argent disponible pour mettre en sécurité le site et atteindre sa réhabilitation. Vous pouvez voir également le plan de réhabilitation de la carrière. Concernant le plan de réhabilitation, et ce sera encore le cas avec site d'EMILI, celui de Beauvoir – et c'est la réglementation – doit être concerté. Il y a notamment l'avis du Maire qui signe le plan de réhabilitation pour attester qu'il est d'accord. C'est également le cas du propriétaire de terrain quand il existe. Pour le cas d'Imerys, nous sommes nous-mêmes propriétaires du terrain. Cela permet de s'assurer de la volonté territoriale, d'aller dans cette direction. Je vais laisser la parole à Fabrice qui va pouvoir présenter des exemples.

M. Fabrice FREBOURG – Imerys

C'est le sprint final. Je vais aller droit au but pour éviter les prolongations. Vous avez vu qu'il y a un socle d'obligations qui est déjà très important. Il a été rappelé par les représentants de l'État. Il y a le projet urbain qui vient renforcer ce socle en matière de concertation. Les comités de suivi, c'est quelque chose que nous avons l'habitude aujourd'hui sur nos sites Imerys. Sur le site de Luzenac, sur lequel nous avons trois comités de suivis différents, dont des comités scientifiques et des comités paysagers. C'est donc une pratique que nous avons assez couramment sur nos sites. Cette slide permet de vous montrer ce que nous sommes capables de faire dans les réaménagements de carrières d'Imerys. Vous avez des réaménagements agricoles. Vous avez le réaménagement à vocation écologique, parfois des sites où l'on plante de la vigne. Nous pouvons aussi faire un usage industriel comme des centrales photovoltaïques. C'est pour vous donner un petit peu les bases de ce que pourront être les éléments de débat autour de cette vocation future de l'après-mine.

Aussi, trois éléments importants sur lesquels nous souhaitons insister, avec notamment la stabilité des terrains. Vous le voyez ici aussi dans les deux photos du haut sur des sites Imerys, des sites où nous accueillons déjà des remblais extérieurs. Nous savons gérer la stabilité des terrains et les règles géotechniques pour pouvoir assurer un long terme à ces sites. Le deuxième point est un point qui est revenu de nombreuses fois et qui est le sujet de la gestion des eaux pendant et après l'exploitation. Là aussi, vous avez en illustration des systèmes de mesure automatique de la qualité de l'eau sur différents paramètres en sortie des eaux. Sur la photo, en bas à droite, vous avez des systèmes de gestion des eaux sur les banquettes qui ont déjà été rappelées lors du webinar dédié. Enfin, le troisième point qui est aussi important est la restauration des milieux naturels. Il faut donc s'appuyer sur l'environnement écologique qui existe et c'est aussi pour cela que les études d'état initial sont importantes. Il faut aussi, et nous l'avons vu avec le témoignage de l'ONF, regarder quels vont être les impacts du changement climatique sur les futurs végétaux. C'est un tas de réseaux de zones humides ou de mares qui peuvent être assez facilement créés. Là aussi, nous avons beaucoup d'exemples sur de nombreuses carrières. Simplement une illustration sur cette photo où vous voyez qu'Imerys a créé une vraie pépinière sur un site pour avoir ses propres plants servant à la restauration.

Le dernier point est la sécurisation, la surveillance et le contrôle. Le contrôle a déjà été aussi présenté par les services de l'État. Bien sûr, sécuriser les accès aux sites, sécuriser les fronts, mais ce sont aussi un certain nombre de données de mesures sur l'eau, sur les écosystèmes et autres peuvent être

partagées avec la population au travers de ces comités de suivi qui vont perdurer au-delà de la vie, de l'exploitation. Vous voyez aussi des moyens assez modernes qui peuvent être mis en place sur internet pour avoir accès directement à la qualité de l'eau ou à certains de ces suivis. Enfin, je termine avec deux slides qui donnent un petit peu des exemples sur ce que peut devenir une mine au bout d'une vingtaine d'années, 25 ans. Vous avez les différentes photos qui se succèdent sur les mêmes perspectives et nous pouvons voir que la végétalisation peut progresser. Là aussi, en l'espace de quinze ans, si nous prenons le même front, nous pouvons voir également l'insertion paysagère et la végétation qui progressent sur ce type de réaménagement. C'est quelque chose que nous menons déjà au quotidien dans nos sites.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Nous arrivons au but concernant les présentations qui étaient prévues aujourd'hui. Je voulais quand même insister sur deux points que vous n'avez pas le temps d'approfondir aujourd'hui, mais que nous allons approfondir encore une fois avant la fin du débat, c'est-à-dire la semaine prochaine, sur les mesures de sécurité de long terme qui sont mises en œuvre pour remblayer et stocker les résidus miniers sur site. Nous aurons un temps consacré à cela très précis sur le webinaire du mardi 16 juillet. Les gens qui sont intéressés par ces questions sur les mesures prises à très long terme peuvent bien évidemment se connecter pour suivre cet échange. Sur les enjeux liés au comité de suivi ou globalement, de toute façon, aux instances de gouvernance qui pourraient être travaillées, c'est vraiment le sujet de la réunion de clôture. Cela permettra de prévoir déjà la suite en concertation continue, mais aussi cette question de la place des parties prenantes tout au long de la vie du projet. Il y a eu des appels du pied, notamment fait par Daniela LIEBETEGGER concernant la réflexion à mener conjointement avec les populations sur la mise en place de ces comités de suivi. C'est clairement un très gros sujet que nous traitons en réunion de clôture jeudi prochain, le 18. Autant dire que nous n'irons pas au bout ce soir. J'ouvre donc une dernière phase de questions-réponses avec la salle. Si vous pouvez vous concentrer sur les enjeux qui portent sur la présentation du standard IRMA et son application dans le cadre du projet EMILI, je vous en serais reconnaissant, comme les autres points seront complétés par des approfondissements semaine prochaine. Nous allons prendre trois prises de parole.

M. Joël LEFEVRE – Intervenant dans la salle

Je suis Joël LEFEVRE, conseiller communautaire et conseiller municipal à Domérat sur le bassin montluçonnais et élu communiste. C'est une question que nous avons déjà pointée du doigt lorsque nous avons décidé a priori de soutenir ce projet EMILI. Dans l'une des questions, il y avait celle des transports ferroviaires, mais aussi la question du droit de regard, du droit des populations et des salariés au milieu de ce projet. J'ai bien entendu ce qu'évoquait le standard IRMA comme possibilité. Ce que je peine un peu à comprendre, c'est l'articulation entre les structures, les comités de suivi obligatoires qui doivent être sous la vigilance de l'État, si j'ai bien compris, d'où l'intérêt que l'État soit là. Nous avons regretté son absence les autres fois parce que nous n'avions pas trop de réponses à ce niveau-là. Concernant les comités de suivi de ce qui va se mettre en place autour de ce projet-là, comment pourraient-ils utiliser le contrôle au regard du standard IRMA ? Combien de fois ce contrôle intervient-il ? Par rapport à la présentation de la fin du projet, n'avons-nous pas imaginé une hypothèse où nous continuons d'exploiter la mine ? Merci.

M. Louis BIDOU – Intervenant dans la salle

Bonjour. Je suis Louis BIDOU. Je suis doctorant. Je fais une thèse sur le lithium. Cela fait un moment que je suis les débats de la CNDP en observation, mais là, je suis curieux. Sur la question d'IRMA, je me demandais si vous pouvez nous donner un ou deux exemples concrets des bonnes pratiques les plus contraignantes ou exigeantes. Par ailleurs, vous évoquiez le fait d'annoncer 30 jours avant les interventions de vos audits pour une participation optimisée. Nous parlons de la participation de qui ? Si nous communiquons auprès de la population locale, est-ce que nous parlons de participation locale ? Enfin, sur le périmètre d'IRMA, est-ce que tout ce qui est lié à l'usine de conversion, dont notamment la gestion des déchets ultimes qui sont issus du site de conversion, leur destination et leur gestion sont-ils hors du périmètre d'IRMA ? Merci.

M. Miguel SANCHEZ – Intervenant dans la salle

Désolé pour mon intervention, tout à l'heure. Je n'ai pas eu la réponse concernant la nationalisation de ce projet. Cela pourrait-il être évoqué ? Est-ce que je pourrai avoir une réponse sur ce sujet vu que l'État est ici, ce soir, à travers Madame le Préfet ?

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Nous lui redonnerons la parole pour qu'elle puisse vous répondre.

M. Miguel SANCHEZ – Intervenant dans la salle

Merci beaucoup. Par rapport à IRMA, le projet est déjà lancé. Une classification a donc déjà dû être faite. Aurons-nous la possibilité d'avoir la note actuelle et ce vers quoi nous voulons aller ou est-ce quelque chose de global que nous n'aurons qu'à la fin ? Je ne sais pas trop. Je reviens sur mes questions de tout à l'heure parce que c'était un peu confus dans ma tête. Je n'ai pas l'habitude de broder pour ne rien dire et je n'avais pas pris de notes. Cela a donc été un peu compliqué. Par rapport à l'hydroxyde de lithium que nous allons produire, aujourd'hui, en France, il n'y a pas d'usine pour le traiter. Est-ce qu'il va partir à l'étranger ou sera-t-il traité en France dans une usine qui va être créée ? Aujourd'hui, nous prenons des exemples comme par exemple les panneaux photovoltaïques. Les usines ferment les unes après les autres en Europe parce que la Chine a une stratégie commerciale dévastatrice. Nous obligeons donc les usines à fermer. N'allons-nous pas avoir le même sujet avec les *gigafactories* dans le sens où, aujourd'hui, la Chine est surcapacitaire par rapport à ses besoins ? D'ici deux ans, elle a prévu de construire beaucoup d'autres usines et elle va être six fois surcapacitaire par rapport à ses besoins. Elle va avoir, comme pour les panneaux photovoltaïques, une approche commerciale extrêmement dévastatrice pour nous. Cela est-il pris en compte ? Comment cela va-t-il être géré ?

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Avez-vous une question qui touche aussi à ce qui a été présenté ? Dans vos demandes d'éclaircissement, il y a plusieurs choses qui ne sont pas nécessairement à l'ordre du jour.

M. Miguel SANCHEZ – Intervenant dans la salle

C'était par rapport à la première partie du débat, mais si j'ai déjà les réponses à ça, ce sera bien. Merci.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Nous allons donc déjà aborder les sujets qui concernent l'ordre du jour. Merci. Il y avait donc une dernière prise de parole. Nous nous arrêterons là ensuite puisqu'il y aura les réponses qui arriveront en retour.

M. Marc SENAUX – Intervenant dans la salle

Bonsoir. Je suis Marc SENAUX des Shifters Auvergne également. J'avais une question sur la norme IRMA. Est-ce un standard qui pourrait être imposé par certains de vos clients, que ce soit des fabricants de batteries ou des constructeurs automobiles ?

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci. Monsieur PETIT-DE PASQUALE, je vous propose d'avoir directement quelques éléments de réponse sur ces éléments globaux qui questionnent IRMA en général, quel que soit le projet. Il y avait cette première question sur la possibilité d'avoir un standard qui soit finalement exigé, pourquoi pas par les constructeurs de batteries en bout de chaîne.

M. Pierre PETIT-DE PASQUALE – IRMA

La première question concernait l'implication des riverains, des représentants du personnel et l'articulation entre des comités de suivi qui pourraient être obligatoires et requis par la loi ou la réglementation, et l'engagement qui est requis dans le standard IRMA. Les deux vont être complémentaires. Il y a un certain nombre de pays dans le monde où il n'y a pas de comité de suivi qui sont obligatoires et dans ce cas-là, des mines qui s'engagent à être en conformité avec le standard IRMA doivent les créer de tout pied. Je pense que dans le contexte français, l'idée sera de se servir des comités obligatoires, mais par contre, les audits qui seront menés pour vérifier la conformité avec le standard IRMA vont aller voir comment ces comités de suivi fonctionnent, qui y participent, si c'est inclusif, quels sont les ordres du jour, quel est le niveau de transparence de l'information et de la communication, quels sont les thèmes qui sont abordés, quelle est la fréquence de ces réunions, si les feedbacks qui sont fournis sont ensuite utilisés pour améliorer l'analyse des risques, les plans de gestion et autres ou si c'est simplement unilatéral. C'est vraiment comme ça que cela va s'articuler. Concernant la fréquence des contrôles ou des audits, lorsque l'audit initial est mené sur site, ce sont en moyenne des équipes de quatre personnes qui vont venir passer sept jours sur place, mais cela peut être plus de gens. Cela dépend de la taille des sites, mais aussi des risques et des problématiques. Cet audit et la note qui est donnée sont valables pendant trois ans à la condition qu'il y ait au moins un audit de surveillance qui soit fait à mi-parcours, au moins au bout d'un an et demi. C'est la fréquence que je peux vous donner. Je pense que ce n'est pas suffisant et c'est là que le rôle de l'inspection des mines et de l'Autorité de régulation va être très important dans le monde.

Concernant les annonces qui sont faites 30 jours à l'avance, en théorie et en pratique, tout le monde peut participer. C'est vraiment très large. Cela peut être des riverains, des associations ou des ONG

locales, nationales et internationales. Cela peut être des conseillers ou conseillères municipaux, voire des membres du personnel. Concernant l'un des derniers audits qui a été fait au Sénégal, par exemple, plus de 850 personnes ont participé à des entrevues, des interviews et des groupes de réflexion pour partager leur point de vue sur la mine, notamment la mine d'Eramet au Sénégal.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci. Je pense que ces sujets permettent bien sûr d'empêcher sur la prochaine réunion, mais aussi d'aborder très succinctement des points qui seront beaucoup plus visés dans le détail. Je vous invite à partager la réunion du 18 qui sera la réunion de clôture et d'y participer parce que nous rentrerons beaucoup plus dans ces sujets. Aujourd'hui, profitons aussi de votre présence pour aller sur les quelques questions qui portaient vraiment sur le périmètre des contrôles, comme par exemple sur les bonnes pratiques que vous pouviez prendre en exemple et qui montrent comment nous pouvons aller plus loin que des exigences qui sont celles, par exemple, du Code minier pour ce qui nous concerne.

M. Pierre PETIT-DE PASQUALE – IRMA

Concernant le périmètre d'étude, à l'heure actuelle, le standard qui est en vigueur d'IRMA s'applique à des mines qui sont déjà en activité. Pour répondre à la question de Monsieur, du fait que ce projet n'est pas encore une mine en activité, il n'y a pas d'audits IRMA qui a eu lieu, entérinée par IRMA et qui aurait donné lieu à une note. Toutes les notes sont publiques. Vous avez la liste sur notre site. Je vous ai dit qu'il y en avait 20 pour l'instant qui étaient dans ce processus d'audit indépendant. Dès que les notes sont disponibles, elles sont visibles pour toutes et tous et les rapports complets sont disponibles. Cela s'applique aux exploitations minières. Il y a une exception. Nous sommes en train de développer et de valider un standard pour la partie exploration et pour la partie transformation du minerai, usine de séparation et de concentration. Par contre, dans le cas où l'usine de séparation et de concentration se trouve dans le périmètre du site minier, nous appliquons normalement le standard IRMA à l'ensemble du site en prenant aussi ces premières étapes de pré-concentration, séparation et concentration. Dans ce cas-là, si la mine se faisait, que l'usine était construite, qu'elle était en démarrage et qu'il y avait vraiment un audit IRMA qui se mettrait en place, dans la définition du périmètre d'étude, l'usine de séparation et de transformation serait incluse dans l'audit. Concernant des exemples de bonnes pratiques vraiment très pratico-pratiques, je peux rebondir sur l'après-mine et je peux aussi en donner un autre. Daniela parlait de l'unique différence qui serait une implication peut-être plus poussée des riverains, des associations, des ayants droit sur la définition et le suivi de l'après-mine. Il y a aussi d'autres petites spécificités, avec par exemple les garanties financières. On voit que dans la réforme du Code minier telle qu'elle a été présentée, il y a un certain nombre de mécanismes de garantie qui existent, qui peuvent être très solides, comme de l'argent en cash qui est donné à la Caisse des dépôts et des consignations, mais aussi des garanties qui sont peut-être un peu moins robustes, comme des lettres de crédit ou des lignes budgétaires. Dans le standard IRMA, cela est très clair. Il faut que ce soit des garanties en argent sur un fonds de gestion qui est géré par l'État. Dans ce cas, ce serait la Caisse des dépôts et des consignations. Cela ne veut pas dire que l'on ne peut pas faire IRMA si l'on ne fait pas ça, mais si on ne le fait pas, on ne peut pas avoir la note maximale. Aucune mine dans le monde aujourd'hui n'a la note maximale. Il y a plusieurs niveaux de réussite.

Aussi, ce ne sont pas seulement dix ans de suivi dans la norme IRMA. Ce sont des exigences qui sont un peu plus contraignantes. En termes de communication, je vous parlais de ces rapports d'audit qui sont obligatoirement rendus publics, mais dans la quantité et la qualité de l'information qui doit être partagée avec les riverains, les ayants droit et toutes les populations alentour, qui est requise dans le standard IRMA, c'est également une différence que nous voyons avec la plupart des réglementations dans le monde. Même avec les nouvelles réglementations européennes qui arrivent sur les rapports de développement durable, le devoir de vigilance, un certain nombre d'informations doivent être rendues publiques, mais dans le standard IRMA, c'est beaucoup plus exigeant, beaucoup plus fréquent et beaucoup plus encadré. Ce sont des exemples que je peux donner et nous serions ravis d'en donner plus une autre fois, si vous le voulez.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci. Cela donne déjà des éléments de réponse. Nous poursuivrons la prochaine fois sans vous, mais IRMA sera bien représentée. Il n'y aura pas de problème. Imerys prendra la suite. Monsieur GALLETZOT, j'aimerais vous renvoyer la question qui était posée depuis la salle d'une éventuelle nationalisation du projet. Je ne sais pas comment je pourrais le formuler autrement, mais j'ai entendu que c'était de cela, qu'il en retournait.

M. Benjamin GALLETZOT – DIAMMS

Comme je l'ai dit tout à l'heure, des projets d'intérêt national majeur, il y en a plusieurs, de natures diverses et variées. L'intention de l'État n'est pas de nationaliser tous les projets d'intérêt national majeur et pas celui-là en particulier. Nous sommes dans une économie qui est ouverte et où il y a de la place

pour les acteurs privés et publics. Ce n'est pas parce qu'un projet est d'intérêt national majeur que nous devons le nationaliser.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Il y avait d'autres sujets sur YouTube qui renvoyaient à ces types de questionnements.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Je rappelle ce que j'ai dit, avec des usines de recyclage de plastique et de panneaux solaires. Il va avoir de très nombreux projets d'intérêt national majeur.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Beaucoup se posaient la question, notamment sur YouTube, de savoir comment est-ce que l'État calcule que ce qu'il met sur le projet lui est rendu finalement puissance X au regard des investissements qui sont déployés et qui participent à un certain développement économique de la richesse nationale.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Cela renvoie à ce que j'ai dit tout à l'heure sur le Code minier. Il y a une analyse au moment de l'octroi de la concession. Il y a une analyse environnementale, économique et sociale. Tous ces points, c'est-à-dire ce qui est apporté par la mine en termes de valeur ajoutée dans la production nationale ou encore en termes d'emplois, tout cela figurera dans le dossier. D'ailleurs, il y a déjà des éléments dans le dossier du débat public. Pour moi, il est assez clair que lorsque nous avons une ressource sur le territoire national, et c'est toute la logique de la réindustrialisation, c'est évidemment plus efficient et utile à l'économie nationale de développer cette ressource plutôt que d'importer la ressource correspondante. Tout cela fera partie de l'étude au titre de la concession.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

C'est noté. Merci. Si j'en crois ma prise de note, il reste une question importante qui était adressée à Imerys et qui portait sur l'après-mine. C'était la seule, mais elle visait à savoir, lorsque l'on parle de l'après-mine, quelle temporalité l'on projetait. Nous avons toujours parlé de 25 ans dans le cadre du débat public, mais ne serait-il pas possible, dans un autre scénario, que de continuer d'exploiter la mine au-delà de ces 25 ans ?

M. Fabrice FREBOURG – Imerys

Nous l'avons. Je crois que c'est assez bien présenté dans le DMO. Nous pouvons donc aussi renvoyer au DMO. Aujourd'hui, le projet économique est bâti sur un projet de 25 ans. Pour garantir cette économie, cette valeur ajoutée, il y a un certain nombre de critères à avoir, notamment sur la définition des ressources et des réserves. Je ne vais pas rentrer dans le détail de ces sujets, mais pour dire que le projet qui est proposé aujourd'hui est sur 25 ans. Nous savons que ce projet s'arrête à peu près à 400 mètres de profondeur et que nous avons encore du granit sous ce projet avec les teneurs en lithium qui sont toujours intéressantes. Aussi, Imerys regarde la possibilité, notamment dans le cadre de la demande de concession, de faire une demande plus longue que ces 25 ans.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Est-ce que le client Imerys pourrait finalement vous imposer très directement, IRMA, comme étant un passage obligé permettant de contractualiser avec vous ?

Mme Daniela LIEBETEGGER – Imerys

Oui. Jusqu'à maintenant, personne ne l'a fait, mais il est vrai que dans les discussions que nous avons avec nos potentiels futurs clients, IRMA est un sujet qui revient souvent. On nous pose la question de savoir si nous allons construire ce projet par rapport à IRMA. En effet, cela revient souvent. Depuis le début, lorsque nous avons annoncé le projet, nous nous sommes engagés à faire une vérification IRMA et à construire des projets par rapport à ce standard. Nous tenons donc notre engagement. Pour compléter aussi la question sur la temporalité, aujourd'hui, nous prévoyons, pour les projets opérationnels, de passer une vérification IRMA.

M. Pierre PETIT-DE PASQUALE – IRMA

Pour précision, cela concerne les entreprises qui seraient les clients d'un exploitant minier. Je vous montrais les six groupes d'intérêts qui siègent dans notre conseil d'administration dans cette gouvernance paritaire. Ces gens-là sont élus sur la base des membres d'IRMA. Nous avons un gros panel de membres qui sont justement des entreprises qui achètent des métaux et qui dépendent des métaux et des minerais. Dans les engagements qu'ont pris ces entreprises-là, c'est justement de promouvoir le standard IRMA auprès de leurs clients directs et indirects. Certains ont pris des mécanismes très clairs. La plupart des fabricants de voitures allemands et américains qui sont membres

IRMA ont déjà commencé à mettre dans leurs clauses contractuelles qu'ils ne se fourniront en batteries, en acier ou en composants, que si les fournisseurs peuvent démontrer que les matières premières viennent de mines qui ont atteint un certain score vis-à-vis du standard IRMA. Ce n'est donc pas du court terme. Comme je vous l'ai dit, le standard est disponible depuis quelques années seulement, mais à terme, c'est là que vont ces entreprises.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci beaucoup. Je vous propose que l'on arrête là. S'il y a des demandes de compléments, je vous invite à participer au cocktail pour que vous puissiez rencontrer très directement les intervenants qui sont là dans un autre cadre. Je vous remercie vivement pour vos participations respectives, avec les équipes SNCF Réseau régional, Madame le Préfet, Monsieur GALLEZOT, Messieurs et Mesdames de l'équipe Imerys et Monsieur PETIT-DE PASQUALE. Très bonne soirée.