



FNE Aura regroupe 72000 adhérents et 263 associations en Auvergne Rhône-Alpes. Fondée en 1971, FNE AURA est agréée pour la protection de la nature et reconnue d'utilité publique depuis 1984. FNE AURA se préoccupe de la protection des ressources naturelles (eau, air, sols) et de la biodiversité autant que du réchauffement climatique et de la nécessaire transition énergétique.

Contact : FNE AURA

2 rue Professeur Zimmermann,
69007 Lyon
region@fne-aura.org

Le point de vue de FNE AURA sur le projet de mine de lithium dans l'Allier – V2

EN BREF

Le réchauffement climatique est une des premières causes de la perte de biodiversité. Tout doit être entrepris pour lutter contre ce phénomène qui peut rendre à court terme des parties entières de la planète inhabitables. FNE AURA est donc très largement favorable au développement des ENr mais la transition énergétique ne doit pas se faire au dépend de l'environnement.

La transition énergétique doit désormais s'accompagner d'un principe inconditionnel : priorité à la sobriété, à la réutilisation et au recyclage. Le modèle actuel de mobilité essentiellement basé sur la voiture individuelle montre chaque jour ses limites. La voiture individuelle devrait être perçue comme un service et non plus comme un objet. Il en découle de repenser l'aménagement du territoire, de prioriser les transports doux et ou collectifs qui doivent devenir des objectifs permettant d'assurer cette transition énergétique.

Les ressources ne sont pas inépuisables et leur extraction est une cause majeure de destruction de l'environnement. Imérys, pour être crédible sur la « mine responsable » doit se positionner sur les usages qui seraient faits du métal extrait.

Tant que des engagements forts de sobriété de la part des gouvernements ne sont pas pris, l'ouverture et l'exploitation de la mine devraient être considérées comme prématurées. La variante sans ouverture de mine devrait être explorée sérieusement.

Malgré cela, le projet a été reconnu d'« intérêt national majeur », nous sommes donc dans l'attente des conclusions de la CNDP et de la décision définitive du gouvernement. Nous formulons sans attendre : - nos exigences quant à la qualité attendue de l'étude d'impact - nos demandes de mesures compensatoires à la hauteur des impacts.

SUR LE PROJET

Le système voiture individuelle est problématique :

L'extraction des ressources naturelles a triplé en cinquante ans, elle atteint aujourd'hui un rythme insoutenable. Les Nations unies appellent donc à « [infléchir la trajectoire](#) » de la consommation des ressources planétaires qui pourrait encore augmenter de 60 % d'ici à 2060 si rien n'est changé.

« [Le "système voiture", un modèle occidental problématique qui a colonisé l'espace public](#) » *Le Monde

« [Le passage à la voiture électrique doit s'inscrire dans une stratégie systémique et cohérente de transformation de notre mobilité](#) » * Le Monde

[L'Evolution du parc automobile](#) en France est passé de 6 millions de véhicules en 1960 à 43 Millions en 2023 *Voitures Légères + utilitaires -3,5t*
* [Wikipédia](#)

Ces constats et ce chiffre font apparaître qu'il n'est pas possible de remplacer 43 millions de véhicules thermiques par autant de VE. Le modèle de mobilité actuel basé sur la voiture individuelle est dépassé. Se cramponner à ce modèle conduirait très vite à des impasses insurmontables.

Le potentiel de la mine d'Echassières permettrait de produire par an, soit (Cf cahier d'acteurs n°9 *Shifters*) :

284.000 SUV à 110 kWh
556.000 berlines à 56 kWh *référence des calculs Iméry*
1,1 million de petites citadines à 28 kWh
2.2 millions de micro-citadines à 14 kWh
52 millions de vélos électriques à 600 Wh.

Cela montre que si le modèle SUV est encouragé par les constructeurs parce que rentable financièrement, la consommation de ressources naturelles et d'électricité serait telle qu'il n'y aurait pas de miracle de décarbonation.

Seuls des VE légers et peu puissants sont susceptibles de répondre à l'objectif. Cf [Marie Chéron](#) *Débat CNDP Paris Transport & Environnement*

Une autre mobilité devra privilégier la sobriété avec : *des déplacements doux ; des déplacements collectifs ; un aménagement du territoire basé sur des services publics et des commerces de proximité ; le Zéro Artificialisation nette (ZAN) ; des VE légers et de faible puissance. Transports et environnement : quelles mobilités pour demain ?*
**BPI France Culture.*

Réutilisation et recyclage

Alors que le gouvernement souhaite circonscrire le débat public au strict périmètre de la mine et de l'usine, il doit s'assurer, avant d'autoriser l'ouverture de nouvelles mines de la capacité des entreprises à [développer des procédés et des filières de recyclage des batteries](#) * [Wikipédia](#).

En effet, une batterie Lithium Ion de 160kg comporte en moyenne 154kg de métaux autres que du Lithium. **Transport & Environnement*

L'objectif de recyclage du lithium de la commission européenne est fixé à seulement 70 % à l'horizon 2030, et 95 % pour le cobalt, le nickel et le cuivre.

Même si cet objectif de la CE était atteint, cela ne serait pas suffisant. Transport & Environnement fixe un objectif plus ambitieux de 90 % pour le lithium qui devrait être l'objectif minimal à retenir et 100 % pour les autres métaux. La réutilisation des métaux recyclés dans les nouvelles batteries devrait être maximisée.

Les batteries Li-ion ne contiennent pas de métaux rares mais les moteurs électriques des VE et autres moteurs à aimants permanents en contiennent dont moins de 1 % sont actuellement recyclées
*[Wikipédia](#).

« [Derrière l'extraction des métaux pour développer les énergies « vertes », un immense coût écologique à maîtriser](#) » * *Le Monde*

L'ensemble de la chaîne de production des véhicules doit être pris en compte, pas uniquement la production des batteries. Les défis posés par la transition énergétique et le VE sont donc considérables car on ne peut se contenter de simplement convertir le moteur thermique en moteur électrique pour résoudre les questions du réchauffement climatique et de l'épuisement des ressources du pétrole et des métaux.

Mine responsable

Iméry admet que la mine verte n'existe pas (*ch. 4 du DMO*) mais il a multiplié les engagements volontaires notamment avec la norme [IRMA](#). Il ne faut cependant pas surestimer la portée de la norme qui connaît de nombreux manquements : absence de contrôle externe, [audits bâclés](#). IRMA n'est pas une assurance universelle de respect de l'environnement. **Iméry, pour être crédible sur la « mine responsable » doit se positionner sur les usages qui seraient faits du métal extrait.**

Santé / qualité de l'air

Un état initial de la qualité de l'air avant exploitation devra être mesuré par un organisme indépendant (par exemple ATMO) sur les 3 sites. Les polluants métaux, gaz de combustion, poussières devront être analysés en continu tout au long du cycle d'exploitation.

Biodiversité

L'étude d'impact devra apporter des précisions sur la nature des atteintes pendant l'exploitation et sur les impacts sur l'environnement au-delà du cycle d'exploitation.

Produits chimiques et réactifs

L'étude d'impact devra détailler les mesures prises pour éviter les accidents pendant les transports, les transvasements et préciser comment s'effectuera la rétention des polluants sur le site.

Stériles et les résidus

L'étude d'impact devra apporter des précisions sur la nature des matériaux de remblais, leur degré de toxicité sur l'eau, la faune et la flore, sur les produits chimiques nécessaires pour valoriser les produits ; sur la destination des résidus s'ils n'étaient pas réutilisés ; apporter toutes précisions sur les zones de stockage des déchets dangereux : sur la dangerosité des sous-produits commercialisables.

Eau

La Sioule

Les volumes prélevés représenteraient 0,5 % en période d'étiage mais il faut tenir compte de l'effet cumulé des prélèvements sur la ressource par les autres usages (agricoles, industries, populations, écologie). Nous avons bien noté que l'étiage peut être soutenu par le barrage des Fades et qu'un bassin de stockage est envisagé dans la carrière (100.000 m3). Mais la Sioule est une rivière sous tension : diminution des précipitations ; effet du réchauffement climatique ; des étiages de plus en plus sévères et de plus en plus longs, les débits pouvant tomber à moins de 3 m³ /s. Le réchauffement climatique est à l'oeuvre et il va très vite *Réunion CNDP "Les impacts sur l'eau" (30/05/24).

« Le recours au pompage n'est pas exclu » (M. Baroudi et Poulard d'INERIS CNDP 16/04 *in visio*). Y aura t-il ou non pompage dans les nappes phréatiques ? Le DMO manque de précision sur ce point.

Le Cher

Les volumes prélevés pourraient représenter plus de 1 % des débits en période d'étiage qui risquent de faire défaut car le territoire est très fragile, le bassin du Cher est en crise : Des problèmes critiques en période d'étiage qui peuvent durer 3 mois avec des débits pouvant tomber à moins de 1,7 m³ /s. Les 10 dernières années ont été les pires en terme de sécheresse. Des problèmes de température de l'eau ont été évoqués *Réunion CNDP "Les impacts sur l'eau" (30/05/24) 21h20

L'utilisation des rejets de la STEP pour la conversion se fera au prix d'une grande consommation d'énergie (procédé d'osmose inverse) et ne changera rien au fait que 600.000 m³ d'eau seront prélevés dans le Cher.

L'étude d'impact devra préciser si les quantités d'eau nécessaires au processus de la mine et de l'usine de conversion sont réalistes dans le contexte du changement climatique et compatibles avec les débits à venir ; Des précisions sont attendues sur le soutien d'étiage du barrage des Fades, sur le bassin de rétention de la carrière, sur le stockage d'eau dans les galeries de la mine, sur le lessivage des remblais, sur les risques de pollution des nappes phréatiques, sur la quantité et la qualité des eaux rejetées dans le milieu naturel, sur les risques de rejets accidentels de polluants et les moyens pour y remédier.

Energie

Le projet nécessite un approvisionnement en énergie (électricité, gaz) important pour chacune des deux usines, en particulier celle de conversion. (AE note de cadrage préalable)

L'étude d'impact devra apporter toutes les précisions sur la provenance et la qualité du gaz (495 GWh *DMO p67) ; sur la production de l'Electricité : (446 GWh *DMO p 103) ; sur la provenance des intrants, notamment du ciment (55.000 t / an), des produits chimiques et des réactifs (420.000t / an), sur leurs modes et conditions de transport et confirmer le bilan carbone du projet EMILI figurant sur le DMO p. 155.

Transports

Les contraintes sur la ligne SNCF 707 sont nombreuses : poids / longueur des convois, voie unique, signalisation manuelle. Elle doit être modernisée et sécurisée. (CF cahier d'acteurs n°19 Codérail et n°16 Collectif AuRail)

Un plan Etat-Région vient d'être signé pour 1,5 milliards d'€. mais Les besoins SNCF Réseau en Auvergne-Rhône-Alpes se chiffrent à plusieurs milliards d'€ *étude FNE AURA Jean-Paul Lhuillier :
- mise à 4 voies entre Grenay et Saint-Fons
- contournement ferroviaire de l'est lyonnais
- doublement de la ligne Saint André le Gaz Chambéry - fret ferroviaire entre Ambérieu et Modane - Ligne Paris-Clermont-Ferrand - mise en place du système Européen de gestion du trafic ferroviaire ERTMS en particulier pour la performance du fret ferroviaire etc.

La région a d'autres priorités : (RN 88, Lyon Turin...) L'Etat est très endetté de même que SNCF Réseau (54 milliards €). (FNE AURA).

Tous les modes les transports pour les réactifs, le ciment, les déblais, les stériles et résidus, les sous-produits devront être pris en compte et détaillés dans l'étude d'impact. Les conditions de la mise à niveau de la ligne 707 devront être précisées. Si elles ne l'étaient pas, en toute logique la route serait le plan B.

Après-mine

Le [rapport de GEODERIS](#) identifie en France 28 « sites de déchets miniers désaffectés ayant des incidences graves sur l'environnement ou risquant, à court ou à moyen terme, de constituer une menace sérieuse pour la santé humaine ou l'environnement. ».

L'étude d'impact devra déterminer de quelle classe de « mines métalliques » relèvera la mine d'Echassières, classe D ou E ?

Elle précisera les conditions de la poursuite d'exploitation au-delà des 25 ans puisque son potentiel sera exploité pendant 40 ans.

Elle détaillera les mesures d'évitement, de réhabilitation et de dépollution sur les trois sites en fin d'exploitation.

Elle établira le montant des provisions financières dès la phase de démarrage.

Nos exigences concernant l'étude d'impact

Compte-tenu des risques d'impacts majeurs sur la santé, l'eau, la qualité de l'air, les GES, le bruit, la biodiversité et le paysage engendrés par ce projet particulièrement complexe, nous veillerons à une réalisation scrupuleuse de l'étude d'impact (*cf les éléments de cadrage de l'Autorité environnementale*).

Tous les impacts de l'ensemble des aménagements nécessaires au projet devront être pris en compte (effets directs et indirects, à court, moyen et long terme, effets cumulés, analyse des besoins des autres usages). Le saucissonnage du projet devra être proscrit et ce quels que soient les maîtres d'ouvrage impliqués.

La zone d'étude devra inclure la totalité des secteurs concernés par les risques d'impacts.

La démarche d'analyse des risques d'impact devra être engagée dès le début des études, car c'est à cette condition qu'elle sera en mesure de réellement justifier le choix des variantes et présenter des possibilités d'évitement, de réduction et de compensation crédibles (localisation et objectifs à atteindre mesurables).

Nous attendons du maître d'ouvrage et de l'Etat une transparence complète et régulière dans l'information transmise aux ONG.

CONCLUSION

Une autre mobilité devra privilégier la sobriété

Sans un modèle structurant d'aménagement du territoire et de mobilité, le projet Imérys paraît relever de la transition industrielle, *business as usual*, plus que d'un véritable projet de transition énergétique.

Avant toute ouverture de nouvelles mines, la filière de la voiture électrique depuis l'extraction jusqu'à la réutilisation et le recyclage devrait avoir atteint un degré de maturité suffisant. Ce n'est pas le cas aujourd'hui.

Imerys en refusant d'entrer dans le débat sur les usages du métal extrait participe à une [dilution de la responsabilité](#) incompatible avec un projet de « mine responsable ».

L'étude d'impact devra apporter des réponses sur tous les points mentionnés, détailler l'ensemble de la séquence ERC., préciser les mesures compensatoires dès la phase d'étude (compensations par l'offre) et établir les incidences environnementales du projet sur toute la durée de vie de la mine et pour l'après-mine.

Des propositions :

Mettre en place un registre national des cancers + un suivi sanitaire des populations riveraines

Faire du territoire rural de l'Allier un laboratoire grandeur nature de la mobilité en utilisant une partie des retombées fiscales de la mine pour tester un nouveau modèle de mobilité rurale.

