



Compte rendu de réunion publique

9 avril 2024

Paris



PROJET DE MINE
DE LITHIUM
DANS L'ALLIER

ORGANISÉ PAR



SALLE/ADRESSE :	MAS Paris, salle Emile LAFFONT, 10 rue des Terres au Curé, 75013 Paris et sur Zoom
PARTICIPANTS :	121 participants
DÉBUT > FIN :	19 h 10 à 22 h 31

Commission nationale du débat public (CNDP) :

M. Marc PAPINUTTI CNDP

Commission particulière du débat public (CPDP) :

M. Mathias BOURRISSOUX CPDP

M. David CHEVALLIER CPDP

M. Dominique SIMON CPDP

Intervenants :

M. Emmanuel HACHE Economiste-prospectiviste - IFPEN

M. Benjamin GALLEZOT DIAMMS

Mme Fanny VERRAX Professeur associé – Transition écologique et entrepreneuriat social – EM Lyon

M. Stéphane BOURG OFREMI

M. Philippe BIHOUIX Spécialiste des ressources minérales et des enjeux technologiques associés

M. Cédric PHILIBERT IFRI

M. Antoine GATET FNE

Mme Marie CHÉRON Transport et Environnement

M. Matthieu HUBERT ACC

M. Arthur BEAUCÉ Eclectic Experience

Mme Claire BOUDIER Eclectic Experience

RESUME DE LA REUNION

Cette réunion, organisée au format « hybride », c'est-à-dire à la fois en présentiel à Paris et en distanciel dans une salle virtuelle Zoom, a permis de soulever un certain nombre d'enjeux, de questions et d'avis de la part des participants et participantes.

Tout d'abord, la nécessité de **limiter le recours aux énergies fossiles** dans un but de changement climatique a fait consensus. Certains participants ont néanmoins rappelé que la crise climatique ne doit pas faire oublier d'autres crises environnementales telles que **l'effondrement de la biodiversité ou la raréfaction des ressources en eau**. D'autres se sont interrogé sur le fait d'invoquer cette transition énergétique pour justifier le projet, qui paraît selon eux guidé exclusivement par des **considérations économiques**.

De même, la notion de **sobriété** a fait au premier abord consensus entre les participants, mais a en réalité recouvert des interprétations différentes qui, *in fine*, amènent des conclusions variables sur l'utilité ou non du projet minier. D'une part, certains ont argué du fait que malgré une recherche maximale de sobriété, que chacun appelle de ses vœux, il n'en demeurera pas moins nécessaire d'assurer certains besoins minimaux. D'autre part, une transition majeure ne peut se réaliser qu'en plusieurs décennies, ce qui pose la question de la satisfaction des besoins dans l'intervalle. Pour d'autres participants en revanche, la sobriété doit représenter un projet de société volontariste et ambitieux, qui doit à terme permettre de se passer de l'extraction minière. Les notions de remise en question du capitalisme ou de décroissance ont été ici invoquées.

Dans ce contexte, un désaccord s'est exprimé sur la **place de l'électricité et des énergies renouvelables**, et sur le **recours à des technologies innovantes**. Pour les uns, les innovations en matière énergétique n'ont jamais permis de substituer des énergies « propres » à des énergies polluantes : elles s'y sont ajoutées, dans une forme « d'empilement énergétique » tout sauf vertueux, puisqu'il conduit à consommer toujours davantage d'énergie et de matériaux. Ces prises de position ont été vivement contestées par certains intervenants, qui ont souligné de réelles avancées en matière de substitution, notamment au sein de l'Union européenne.

La question du **recyclage du lithium**, et plus généralement des métaux rares, a fait également débat. Pour les uns, à la différence des énergies fossiles brûlées sitôt extraites, ces matériaux sont recyclables et leur extraction permet ainsi de se constituer un « stock » précieux en matière de souveraineté. Pour d'autres, des exemples précédents montrent que cette capacité à recycler les matériaux extraits n'est que théorique, a fortiori quand aucun opérateur économique n'y trouve un intérêt.

Thème central de la soirée, cette notion de **souveraineté** a suscité des réactions diverses. Des intervenants ont témoigné des efforts entrepris pour la constitution d'une filière et à la sécurisation de la chaîne de valeur, tandis que d'autres ont estimé que la possession de lithium n'atténuera en rien la dépendance de la France à d'autres pays. Chacun convient d'ailleurs de l'étroite **interdépendance des États** : dans ces relations, dont certains ont souligné qu'il s'agissait également de relations de compétition, la question est de savoir si la France se trouve mieux dotée ou non en extrayant du lithium sur son sol. S'ajoute à ces débats une question morale : **refuser les mines sur le sol national ne revient-il pas à en transférer la charge sur des nations plus pauvres ?** Dans le même ordre d'idée, un participant a souligné que si l'industrie française a fortement réduit ses émissions, c'est notamment en raison de la désindustrialisation, qui ont conduit ces émissions industrielles à être réalisées ailleurs.

Les discussions ont également porté sur **l'importance du lithium disponible en France**, appréciée de manière très variable selon les participants. Certains l'ont jugé dérisoire au regard des stocks mondiaux quand d'autres ont considéré que les ressources disponibles en France étaient à même de couvrir durablement les besoins nationaux, quand d'autres encore ont soutenu qu'un réel effort de sobriété rendrait le projet minier tout simplement inutile. Des participants ont par ailleurs souligné qu'un projet de société basé sur le recyclage et la réparabilité des biens de consommation pourrait favoriser l'émergence de nouvelles filières industrielles à l'échelon local.

Le débat sur la souveraineté est également lié à **l'usage qui serait fait du lithium** ainsi extrait. Sa destination principale étant les batteries de véhicules électriques, certains ont affirmé qu'il était fondamental d'engager une réflexion **préalable sur la place de la voiture individuelle**, quand d'autres ont appelé à ne pas négliger les autres usages. Le cas des SUV est fréquemment employé comme exemple-repoussoir. Un débat s'est tenu entre les partisans d'une électrification de nos mobilités et les défenseurs d'un plus grande sobriété. Cependant, une discussion plus consensuelle s'est également faite jour concernant la nature de cette mobilité électrifiée : l'évolution du parc des véhicules plus légers, aux batteries moins lourdes et moins puissantes a souvent été jugée nécessaire. Augmenter la durabilité des voitures a également été proposé. Or, cet allègement et cette sobriété iraient à rebours des tendances actuelles : c'est pourquoi plusieurs participants ont jugé nécessaire une **intervention très prescriptive de la puissance publique**. L'État s'est ainsi vu reprocher de ne prendre parti que pour la défense de la mine, sans assumer ses responsabilités dans la définition, y compris par la contrainte réglementaire, d'une mobilité plus durable.

De manière ponctuelle, l'usage des matériaux extraits a fait surgir une inquiétude particulière : celle de voir ces matériaux utilisés dans l'armement, et donc dans des conflits militaires. Pour certains participants enfin, le débat sur la souveraineté doit être recentré : dans un contexte de crise climatique et environnementale c'est avant tout la souveraineté alimentaire qu'il est nécessaire de garantir, les autres sujets paraissant dérisoires en comparaison.

Enfin, **l'aspect humain et social de la question** a fréquemment été évoqué, à diverses échelles. Plusieurs interventions appellent ainsi à l'association étroite des populations locales à la poursuite du projet. Ces populations doivent par ailleurs bénéficier des retombées du projet, à la hauteur des impacts subis. De même, les statuts et conditions de travail des salariés devront faire l'objet de la plus grande attention. Un participant a par ailleurs formulé la crainte que le projet minier ne vienne s'imposer à un territoire, en contradiction avec un autre projet de société porté par ses habitants, basé notamment sur la sobriété et les circuits courts.

COMPTE-RENDU INTEGRAL DE LA REUNION

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Bonsoir à toutes, bonsoir à tous. Merci d'être venus ce soir. Je m'appelle Mathias BOURRISSOUX, de l'équipe en charge d'organiser et d'animer ce débat public. Je suis accompagné par deux membres de la CPDP, Commission particulière du débat public, en l'occurrence Dominique SIMON et David CHEVALLIER, qui m'accompagnent ce soir, ainsi que le secrétariat général, constitué de trois personnes qui doivent être réparties soit près de la régie, soit en salle, mais que vous avez croisées et que vous connaissez, si vous êtes déjà habitués à suivre ce débat. Nous vous remercions d'être là. Nous sommes contents d'avoir pu vous proposer une sixième réunion, puisque nous en sommes déjà à la sixième réunion de ce débat public, que nous avons intitulé « Grand angle », et qui introduit un nouveau cycle du débat. « Grand angle », tout simplement parce que cette réunion invite à porter un regard panoramique sur des sujets de fond qui ont été questionnés jusque-là dans le débat public. En l'occurrence, la notion de transition et puis aussi la notion de souveraineté, que nous serons amenés ce soir à déconstruire et aussi à éclairer au travers de différentes interventions portées par des personnes compétentes et des expertises extérieures à la maîtrise d'ouvrage. Imerys étant ce soir en salle pour participer au même titre que d'autres publics. Le mieux pour évoquer ces différents sujets progressivement, c'est peut-être de commencer par lancer la vidéo de présentation qui a été préparée, justement, par Imerys et qui permet, en trois minutes, de faire la synthèse de ce sur quoi porte le débat public pendant les quatre mois. Merci.

Diffusion d'une vidéo.

Voilà le projet présenté de manière très succincte. C'est une vidéo qui introduit généralement les séances du débat public et qui fait synthèse globalement des sites sur lesquels nous sommes amenés à discuter et des échelles du projet. Concernant la réunion de ce soir, elle est retransmise en direct. Tout à l'heure nous aurons des échanges via les personnes qui sont sur Zoom pour avoir une interaction entre public salle et public en distanciel. On m'a fait part a priori d'un petit incident regrettable, mais des boules puantes ont été lancées dans la salle ainsi que des tracts, j'espère que ça en restera là, bien évidemment je vous remercie de rester correct et pour ceux qui supportent les odeurs pendant quelques minutes, de bien vouloir résister le temps que l'odeur s'évacue.

Sans transition, je vous propose, comme on le fait maintenant aussi depuis les dernières séances, c'était apprécié en plus des publics, de faire un petit brise-glace qui permet de savoir comment est composée l'assistance ce soir. On le remarque à chaque fois qu'il y a une réunion, finalement, le public évolue, la composition n'est pas tout à fait la même. Nous avons deux petites questions qui permettent de mieux prendre connaissance des différents acteurs, parties prenantes et puis aussi la participation citoyenne qui compose l'assistance ce soir. J'ai donc deux petites questions. La première est très simple, c'est de savoir d'où vous venez. Est-ce que vous êtes de la région parisienne ? Serait-il

possible, dans ce cas-là, que vous leviez la main, s'il vous plaît, le public de la région parisienne, Île-de-France ? Donc, sans surprise, une frange importante, voire presque exclusive du public. De l'Allier ? On sait que certains ont fait le déplacement. Merci beaucoup d'avoir parcouru tous ces kilomètres. Vous êtes une petite dizaine, si je ne me trompe pas. Et puis d'une autre région, éventuellement ? Vous êtes quatre, cinq, six, à peu près aussi nombreux que les gens de l'Allier. C'était important pour nous qu'on propose quand même des séances du débat qui puissent être en dehors du département de l'Allier. Le sujet de la transition s'imposait comme étant un des temps forts sur lesquels on pouvait justement évoquer un certain nombre d'approches, de principes, etc., qui sont soulevés tout au long du débat et qui questionnent plus largement le projet. Nous sommes ravis de voir que ça peut intéresser des personnes qui ne sont pas forcément stricto sensu riverains des futurs sites. Une question supplémentaire. À quel titre est-ce que vous participez à cette réunion ? Ça, c'est pour pouvoir jauger un petit peu des personnes qui sont, par exemple, maîtres d'ouvrage, si vous pouvez lever la main. Donc là, c'est l'équipe d'Imerys, que vous pouvez voir regroupée à droite de la scène. En fonction, ils seront peut-être amenés à demander la parole tout à l'heure s'ils sont directement interpellés ou si les sujets les concernent. Qui est acteur associatif ? D'accord. Une petite dizaine d'acteurs associatifs. Élus ? Personnes représentantes des institutions, collectivités territoriales ? Non ? Habitants, citoyens ? Alors, habitants de l'Allier, pour commencer, mais je pense que ce sont les mêmes, peut-être, qui ont fait le déplacement tout à l'heure, ainsi que les militants ? Et citoyens intéressés par le sujet ? Alors, tout le monde est citoyen, bien sûr, au premier chef, mais quand vous êtes là à un autre titre, je vous invite, s'il vous plaît, à ne pas lever deux fois la main, c'est plus simple. Je vois qu'il y a pas mal de personnes simplement intéressées et étant là sans casquette particulière. Je vous propose qu'on fasse la même chose pour les personnes qui sont avec nous sur Zoom, puisqu'on a à peu près 70 personnes, peut-être un peu plus maintenant, qui sont avec nous à distance. Arthur, qui assure la modération sur Zoom, peut-être nous dire un petit mot. Bonsoir, Arthur.

M. Arthur BEAUCÉ – Eclectic Experience

Bonsoir, Mathias, bonsoir à toute la salle à Paris. Déjà vous dire que nous sommes désormais près de 90 à être présents sur Zoom. Donc, pas mal de personnes sur le lien Zoom. Les résultats sont un peu différents sur le sondage puisque nous avons 41 % des participants sur le lien Zoom qui viennent de l'Allier, 32 % d'une autre région et 27 % de la région parisienne. Concernant la seconde question, « à quel titre participez-vous à cette réunion ? », nous avons une majorité de citoyens et citoyennes intéressés par le projet, 43 %. Nous avons également des membres d'association, plus de 20 %, et sinon des habitants de l'Allier aussi, et d'autres personnes qui participent également à cette réunion à d'autres titres, mais en minorité.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Merci. Nous avons donc une petite photo instantanée de l'état des présences. Je vous propose, sans transition, qu'on passe à la présentation de la rencontre en tant que telle et vous expliquer

comment on a construit cette séance qui s'inscrit au début d'une nouvelle séquence du débat. Vous voyez, les différentes colonnes présentent mois par mois les différentes séquences du débat. On clôt une séquence dite d'ouverture où on a pu aller sur le territoire de projet à la rencontre des publics sur chacun des sites qui sont questionnés et que sont Echassières, Saint-Bonnet et Saint-Victor dans l'agglomération de Montluçon. Donc ça a été un premier temps qui nous a permis vraiment à chaque fois, premièrement, de récupérer un certain nombre de questionnements des publics, essayer d'arriver à mesurer quels sont les enjeux qui sont portés au débat au travers de leurs interpellations. Et puis aussi, bien évidemment, ça nous a permis d'avoir une première approche territorialisée des différents sites en rentrant, avec l'implication d'Imerys, sur les différents territoires de projet. Sachant que la particularité de ce débat public, c'est encore une fois d'être un projet d'ensemble, mais composé de trois sites différents sur un même département à l'échelle du Sud Allier, mais avec des enjeux très forts qui ont une incidence sur les enjeux d'impacts locaux, mais aussi qui portent sur des enjeux beaucoup plus vastes, d'échelle nationale, et c'est pourquoi nous sommes réunis ce soir à Paris et non pas dans le Sud Allier pour parler aussi avec vous et avec tous les citoyens intéressés du sujet de la transition.

Nous avons été depuis les premières rencontres, donc depuis Moulins le 12 mars, très interpellés sur ce sujet-là. Il y a eu de nombreuses prises des paroles qui étaient adressées d'ailleurs à la CPDP, pas forcément toujours adressées au maître d'ouvrage, pour nous inviter à prendre du recul par rapport au projet de mine en tant que tel. Quand je dis prendre du recul, l'idée au travers de ces interpellations, en tout cas la manière dont on s'en est saisi, c'est qu'on était invité à interroger le contexte global de transition et aussi les trajectoires sociétales, politiques, économiques, que cela dessine quand on met en discussion ce projet. On a eu donc cette demande qui nous est parvenue de pouvoir structurer la réflexion autour de ces sujets et de porter le débat public finalement à une autre échelle plus vaste, élargie, pour aussi, nous, on l'a entendu comme tel, réinjecter un peu du sens commun, c'est à dire avoir une vision qui, au-delà du projet technique d'exploitation d'une mine, permet bien de questionner son opportunité. Vous savez qu'un débat public, c'est là à la fois pour parler des caractéristiques, des objectifs, mais avant tout des enjeux d'un projet et de l'opportunité de celui-ci et des alternatives qui pourraient exister. Donc, on s'est emparé de cette idée-là qui, de toute façon, mûrissait depuis le début, puisqu'un programme comme celui-ci est bloqué largement en avance, mais on s'en est emparé pour essayer de le positionner à ce qui nous semblait être un bon moment, c'est à dire pas tout de suite d'entrée de jeu au moment où on découvre le projet, mais à un moment où on a déjà pu, avec les participants aux différentes échelles territoriales, commencer à discuter de différents sites, des enjeux globaux et où on sent justement le besoin d'aller plus loin sur ces sujets de la transition.

Nous sommes dans cette séquence 2, nous allons continuer, tout au long de cette séquence 2 qui va se poursuivre sur les deux mois d'avril et mai, à interroger un peu différemment le projet en essayant, ça nous l'a d'ailleurs aussi été demandé et c'est bien notre vocation, nous, CPDP, d'instruire les sujets, mais en invitant d'autres personnalités à venir à un moment donné questionner les enjeux, puis apporter des expertises au-delà de celles que mobilise, naturellement à nos côtés, Imerys depuis le début et pendant les quatre mois à venir.

Par ailleurs, et là, je demanderai à Marc PAPANUTTI de me rejoindre en tant que président de la CNDP, tout ce que je viens de dire, ça rejoint des préoccupations qui ont été exprimées dans d'autres débats publics qui sont portés par la CNDP dans les dernières années. Donc, d'une certaine façon, ça traduit une certaine lame de fond sur laquelle Marc PAPANUTTI, avec son expérience, pourra apporter des éclairages.

M. Marc PAPANUTTI – Président de la Commission nationale du débat public

Bonsoir. Merci beaucoup à toutes et tous d'être là, autant en vidéo qu'en physique. Alors quelques mots pour dire que la CNDP, depuis quelques années, on va dire depuis un peu plus de deux ans, est fortement impliquée dans tous ces débats, qu'ils soient énergétiques ou de transition. Le contexte, on le connaît tous, diminution des gaz à effet de serre, la part du transport qui fait à peu près 30 % et la décision en 2022 qu'en 2035, ça serait la fin des véhicules thermiques neufs vendus en Europe. Donc, ça donne onze ans pour transformer le mix des véhicules à date d'aujourd'hui. C'est quand même très, très court et donc des réformes ou des transformations à la fois énergétiques, à la fois de transport. Je pense que les associatifs présents en parleront facilement, une transition énergétique aussi pour une décarbonation depuis la crise énergétique de l'industrie et derrière ces sujets, on a vu revenir la souveraineté. Entre 2022 et 2023, rien que sur ces sujets énergie, on a fait une concertation pour le gouvernement sur l'avenir énergétique qui se décide maintenant afin de préparer la programmation pluriannuelle de l'énergie. On a fait un débat sur le renouveau du nucléaire avec notamment Penly et maintenant, on va lancer Gravelines dans les mois qui viennent, puis peut-être Le Bugey, je ne sais pas à quelle date. On a un débat sur les quatre façades maritimes. Évidemment, la biodiversité, évidemment, le trait de côte, mais aussi l'éolien en mer, les fonctionnalités de la pêche. Donc là, sur les quatre façades, c'est aussi pour de l'énergie renouvelable. Je voulais citer, en concertation préalable, le photovoltaïque dans les sources d'énergie avec Carbon et HoloSolis.

Sur la filière automobile, on est très clair de voir nous, à la CNDP, cette transformation, pas la partie moteur, mais bien la partie batterie qui est le stockage de l'énergie. Nous avons, ces derniers mois et ces dernières années, eu, et je crois qu'il sera représenté ici, ACC à Douvrin dans les Hauts-de-France, AESC à Douai, Verkor et ProLogium à Dunkerque et même maintenant des logiques de recyclage qui se préparent, donc d'un côté, un ensemble de sites dans les Hauts-de-France et puis tout le cycle complet qui se met en œuvre dans cette région et probablement vont suivre d'autres, encore plus complexes, parce que parfois, on est sur des parties de batterie, le lithium étant une des parties de la batterie.

Donc, une activité forte. Toutes ces concertations continuent, tous ces débats publics sont accessibles sur le site de la CNDP et bien sûr, il y a des moments, si vous le souhaitez, où on peut faire des feedbacks. Certains membres qui seront là aujourd'hui ont participé à ces débats. Voilà ce que je voulais dire en introduction complémentaire. Merci, Mathias et merci à vous tous.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Merci, Marc. Ne me reste plus qu'à vous proposer stricto sensu l'ordre du jour pour cette réunion qui nous amènera à passer deux heures et demie ensemble, si on se fixe un objectif de terminer à 10 h 00, ce qui semble raisonnable. On aura deux temps qu'on a organisés sous format table ronde ce soir, en essayant de garder un peu cet esprit d'une dynamique des échanges et du débat contradictoire. Une première table ronde qui va s'intéresser aux enjeux globaux de la transition. On va essayer de repartager le cadre de la transition énergétique dont on parle aujourd'hui parce qu'il y aurait bien de nombreuses transitions dont on pourrait discuter, mais là, on parle bien, et on aura l'occasion de revenir sur ce sujet-là, des transitions vers une société qui soit plus décarbonée. On verra ce que ça implique sur une première table ronde où on questionnera donc les besoins. Les besoins tels qu'ils sont aujourd'hui perçus par différents acteurs de différents horizons que j'inviterai à me rejoindre tout à l'heure. On aura à chaque fois 35 minutes d'échanges sous format table ronde, puis derrière un temps à peu près équivalent d'échanges pour introduire des questionnements, des interpellations depuis la salle ou depuis le Zoom. On prendra dans un premier temps les échanges salle puis les échanges Zoom. Dans un deuxième temps, on fera une table ronde, animée cette fois-ci par

mon collègue David, qui portera sur la manière d'opérationnaliser finalement à un moment donné ces politiques. Comment est-ce qu'il y a des enjeux de structuration de filières qui sont en débat ? En essayant d'intégrer toute la chaîne des valeurs, c'est-à-dire : depuis le site d'extraction, que se passe-t-il jusqu'à l'usage final ? L'usage final, c'est déjà l'entreprise qui produit, par exemple, des batteries dans les gigafactories du Nord. Donc on remettra à cette échelle-là le projet en perspective. De la même manière, mise en débat derrière avec les publics, échanges avec la salle, puis échanges avec le Zoom. On terminera avec Emmanuel HACHE qui va aussi tout de suite introduire la séance. On le remercie d'avoir accepté d'être avec nous ce soir. Il est en Zoom. Monsieur HACHE, êtes-vous avec nous ?

M. Emmanuel HACHE – Économiste-prospectiviste - IFPEN

Je suis là, je suis avec vous.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Parfait, la technique fonctionne bien, on vous entend parfaitement. Merci beaucoup d'avoir accepté cette invitation. Vous êtes économiste, prospectiviste, chercheur. On vous a sollicité comme grand témoin pour introduire la séance, porter un propos liminaire et aussi la conclure, comme ça, ça fera une mise en regard miroir à la fin. Il nous semblait intéressant d'avoir votre expertise pour remettre justement en perspective les enjeux qui découlent de la transition énergétique. Votre propos qui articule souvent les dimensions à la fois économiques, sociétales, géopolitiques, était assez éclairant justement pour réintroduire un peu la complexité du sujet en avant-première, avant qu'on puisse les approfondir en table ronde. Cette volonté de poser le cadre du débat dans sa complexité et sans réponse binaire a un peu présidé les échanges qu'on a eus en amont. Merci beaucoup de vous prêter au jeu de cette intervention introductive. Comme convenu, on vous laisse peut-être dix minutes pour pouvoir, à votre guise, planter le décor, si je puis dire, du sujet de ce soir. Je vous remercie.

M. Emmanuel HACHE – Économiste-prospectiviste - IFPEN

C'est parfait. Tout d'abord, je vais vous remercier de cette invitation à participer à ce grand débat qui me paraît essentiel. Merci beaucoup. Effectivement, j'ai appelé ma présentation « transition écologique : entre ambitions et réalité ». Pourquoi ? Parce que tout simplement, effectivement, dans ce type de réunions, dans ce type de débats, il faut essayer de prendre tout de suite de la hauteur et essayer de se positionner, notamment sur cet objet théorique un peu non identifié, cet ovni qui s'appelle la transition énergétique, qu'on va plutôt qualifier de transition bas-carbone.

On a des objectifs climatiques. Il faut remettre ça dans le contexte. Suite aux Accords de Paris, il est nécessaire de rester sous la barre d'une hausse de 2 degrés en 2100 par rapport à l'ère préindustrielle. Lorsqu'on regarde où on en est aujourd'hui, entre 2013 et 2022, on a déjà une augmentation de 1,1 degré par rapport à l'ère préindustrielle. Ce qui veut dire qu'on a déjà entamé le budget carbone, on a déjà entamé une bonne part de ce qu'il nous reste potentiellement pour lutter contre l'urgence climatique. Alors, lutter contre l'urgence climatique, ça veut dire finalement réduire les émissions de gaz à effet de serre. On fonctionne par objectifs sur ces questions-là. Le premier objectif, pour un pays comme la France, c'est un objectif chapeau, c'est l'objectif de l'Union européenne qui vise notamment, à l'horizon 2030, de diminuer les émissions de gaz à effet de serre de 55 %. Pour la France, ça donne, dans un contexte de neutralité carbone à l'horizon 2050, une baisse d'environ 40 % des gaz à effet de serre. Donc, pour aller vers ces objectifs de réduction, qu'est-ce qu'il faut faire ? Il faut qu'on fasse une transition énergétique. Alors, cette transition énergétique, comment peut-on la définir ? Tout simplement, elle désigne une modification structurelle profonde. Des modifications structurelles profondes, des modes de production, mais également des

modes de consommation de l'énergie et j'ai presque envie de rajouter de matériaux ou de métaux. Lorsqu'on regarde cet objet complexe, pourquoi est-ce qu'il est si complexe ? Généralement, on aborde la transition bas-carbone comme un objet technologique. C'est-à-dire qu'on a l'impression qu'en substituant des véhicules thermiques par de l'électrique, en substituant du solaire ou de l'éolien à des centrales à gaz ou à charbon, on va gagner le pari. Non, c'est bien plus large que ça, c'est bien plus complexe que ça. Pourquoi ? Parce qu'on est véritablement dans un système complexe où on va avoir de la technologie, on va avoir un système de prix. On a donc de l'économie parce que tout simplement, les acteurs généralement répondent à des signaux prix. On va avoir des problèmes de disponibilité des ressources, à la fois d'énergie et puis bien évidemment des matériaux. On va aussi avoir un gouvernement et puis on va avoir vous, nous, c'est-à-dire les personnes qui sont dans cette salle, qui ont aussi des fonctions objectives, qui ont aussi des comportements, qui ont aussi des questions et qui ont aussi, comme le système énergétique dans sa majorité, des inerties et avoir des inerties, le système énergétique, il en a plein, tout simplement parce que nous vivons dans un monde où le système énergétique est basé sur les infrastructures et nous aussi, nos comportements sont guidés par ces inerties structurelles. Ce qui est intéressant quand on aborde le débat de la transition bas-carbone en France, c'est aussi de regarder d'où on part. D'où on part, ça veut dire où doivent se concentrer les efforts. Là, quelque part, il faut avoir véritablement en tête que la France n'est pas le reste du monde. Pourquoi ? Parce qu'on part avec un avantage comparatif assez intéressant, c'est qu'on a une production d'électricité qui est largement décarbonée. Lorsque vous comparez, c'est le petit rectangle jaune que vous voyez ici, vous voyez que par rapport à ce qu'il se passe au niveau mondial, la France a une très, très faible part d'énergie carbonée et donc les efforts doivent se faire ailleurs. Où est-ce qu'ils doivent se faire en priorité ? Dans le secteur des transports et puis dans le secteur de l'industrie. Qu'est-ce que ça veut dire ? Ça veut dire qu'on va tout simplement devoir électrifier massivement ces deux secteurs.

La réalité maintenant de cette transition bas-carbone, je remonte un tout petit peu au niveau mondial, mais je redescendrai juste après, on a des investissements au niveau mondial. Qu'est-ce qu'on a ? On a des investissements dans l'énergie qui peuvent se décomposer entre énergies fossiles et technologies bas-carbone. À gauche, les énergies fossiles, ce qui est marron ou gris. À droite, ce qui est technologies bas-carbone. Qu'est-ce qu'on observe ? Depuis 2018, on a des investissements dans les technologies bas-carbone qui sont supérieurs à ceux des énergies fossiles. Alors ça, c'est intéressant parce que, quelque part, ça montre qu'on a une réorientation plutôt positive qui va aller dans la transition bas-carbone et on est autour de 1800 milliards de dollars d'investissements dans les technologies bas-carbone. Si j'en reste là, on pourrait rester sur ce message positif. Le problème, c'est que si vous voulez être sur une trajectoire 1,5 degré, c'est-à-dire en concordance avec les Accords de Paris, il faut doubler à minima ce niveau d'investissements. C'est-à-dire qu'il faut rentrer encore plus profondément et transformer une part de ces investissements marron en investissements plutôt bas-carbone.

Alors, lorsqu'on regarde un tout petit peu, lorsqu'on brosse le panorama, on a effectivement un mouvement d'ensemble. Quand vous regardez notamment les capacités de photovoltaïque qui ont été installées au niveau mondial, l'année dernière, on a eu une année record pour les énergies renouvelables, plus 80 % en 2023. Lorsque vous regardez, c'est un record d'installations, 420 gigawatts. Qu'est-ce que ça permet ? Si on réfléchit en termes de gigatonnes de gaz à effet de serre évitées, ça veut dire qu'avec ces investissements dans le solaire, on a évité les émissions totales du Japon. Ça veut dire qu'on a véritablement de l'ampleur dans ces dynamiques d'investissements.

Lorsqu'on regarde sur les capacités de l'éolien, on a exactement la même chose, plus 60 % en 2023. Donc, on est véritablement dans une

dynamique d'investissements. Là encore, record d'installations au niveau mondial. En France, vous voyez, 21 gigawatts de cumulés d'installés entre 2000 et 2023. Qu'est-ce que ça veut dire ? Ça veut dire qu'on a évité, encore une fois, les émissions totales d'un pays comme l'Allemagne. Ça veut dire que ce que l'on fait au niveau international a du sens.

Et si j'en arrive aux véhicules électriques, l'année dernière, en 2023, 14 millions de véhicules électriques vendus dans le monde. Une part de marché de 20 %. C'est-à-dire qu'un véhicule sur cinq vendu est un véhicule hybride rechargeable ou électrique et les ventes de véhicules électriques ont augmenté de 35 % en 2023. Alors, ce qui est intéressant, c'est que même en France, vous voyez qu'on a quasiment un quart des nouvelles immatriculations qui sont ou bien des véhicules électriques ou bien des hybrides rechargeables. Ce qu'il faut voir, c'est que derrière ces chiffres d'investissements, on a quand même une problématique. Comme vous pouvez le voir sur le véhicule électrique, la Chine, c'est 8 millions de véhicules électriques vendus sur les 14 millions. Au niveau de l'éolien, on est à plus de 60 % des investissements. Au niveau du solaire, on est à plus de 80 % des investissements. C'est-à-dire que derrière ces chiffres d'investissements de technologies bas-carbone, on a aussi une réalité qui s'appelle la compétition économique et qui s'appelle les filières bas-carbone.

Alors, bien évidemment, toutes ces technologies ont des besoins en matériaux. Que ça soit le solaire, l'éolien, il n'existe aucune technologie qui ne nécessite pas de matériaux, mais ne nous trompons pas, un véhicule thermique a aussi besoin de beaucoup d'acier, a aussi besoin de beaucoup de matériaux. Donc, quelque part, s'intéresser aux matériaux, c'est aussi se rapprocher notamment d'un bilan matière que l'on peut faire, notamment quels sont les matériaux qui vont être les plus utilisés. Quand on parle des véhicules électriques, vous voyez que ça va aller mobiliser un certain nombre de grands matériaux, à la fois de l'aluminium, du cuivre, du nickel, mais également des matériaux qu'on va plutôt qualifier d'électriques, comme le cobalt, le lithium ou notamment les terres rares.

Derrière ces chiffres d'investissements, on a aussi des besoins financiers, parce qu'investir dans la transition bas-carbone, c'est bien évidemment essentiel. Qui est-ce qui investit le plus ? Presque 680 milliards de dollars sur les 1 800 milliards de dollars, c'est la Chine. Qu'est-ce que ça veut dire ? Ça veut dire que là encore, ce que l'on ne perçoit pas forcément derrière la transition écologique, c'est que ce n'est pas que de la technologie, c'est de la compétition. Quand je parle de compétition, il faut voir qu'on parle de chaîne de valeur. On ne parle pas uniquement de matériaux, on ne parle pas uniquement de technologies. Il faut prendre la chaîne de l'amont, de là où on va aller sortir le matériau de la mine ou de la terre, jusqu'à son raffinage, jusqu'à son intégration dans une technologie ou dans un équipement bas-carbone. C'est ça qu'il faut sécuriser, c'est la chaîne de valeur. Pourquoi ? Parce que derrière, on a des questions effectivement de souveraineté économique. On peut s'interroger notamment sur qui doit supporter le risque matière. Est-ce que c'est plutôt l'industriel ? Est-ce qu'il doit juste être là pour intégrer des éléments dans son activité ou est-ce qu'il doit supporter le risque matière ? Mais qu'est-ce que ça veut dire ? Si on veut être souverain, ça veut dire des emplois, ça veut dire aussi une réduction de la dépendance, ça veut dire rentrer dans l'ère du bas-carbone sous l'angle de la compétition, de l'innovation, mais ça veut dire aussi, a priori, réfléchir à nos modèles de consommation. Ça, c'est fondamental, parce que quelque part, ne réfléchir qu'aux modèles de production serait, j'allais dire, ne pas regarder la réalité en face. On a de la production, mais on a aussi des modèles de consommation. Notamment, des termes comme sobriété, des termes comme efficacité, matériaux, ont toute leur place dans la transition, et ce d'autant plus que lorsque vous regardez les leviers de décarbonation du GIEC, identifiés par le GIEC, vous avez le déploiement des énergies renouvelables, vous avez l'efficacité et vous avez la

sobriété. Donc, bien évidemment, on doit aborder la transition sous tous ces angles.

Si on a de la compétition économique, on a aussi de la géopolitique. Pendant très, très longtemps, on nous a vendu une belle aventure qui était la suivante : avec les énergies renouvelables, on aura un monde de paix. Alors, malheureusement, non. Pourquoi ? Parce que tout simplement, les énergies renouvelables vont rajouter une couche de complexité à ce système énergétique. Donc, derrière, on a des questions qui peuvent être minérales. Combien est-ce qu'on va consommer de lithium, de cobalt, de cuivre ? Qui va le produire ? Quels impacts ? Quelles conséquences environnementales, à l'extérieur, mais aussi à l'intérieur ? À quel coût économique ? On a aussi des questions qui sont relatives aux technologies en elles-mêmes. C'est-à-dire, qui est-ce qui produit les brevets ? Qui est-ce qui fait l'innovation ? Finalement, est-ce qu'on est dépendant de la matière première ou est-ce qu'on est dépendant de la technologie en elle-même ? Est-ce qu'on peut réfléchir à cet arbitrage ? Est-ce qu'il est intéressant ? Bien évidemment, je l'ai déjà dit, mais la question des modèles de production ou de consommation, c'est aussi un angle fondamental. Pourquoi ? Quoi de mieux que de réduire la demande lorsqu'on veut augmenter son indépendance sur un marché ? Donc, bien évidemment, il faut regarder toutes ces questions avec un œil neuf.

Je vais finir avec les mots de Daniel COHEN, qui nous a quittés à l'été 2023, dans son dernier livre. J'ai trouvé que c'était quelque chose qui était absolument remarquable. Pour lancer un débat, je pense qu'il faut aller sur ce type de réflexions. Il nous dit tout simplement « il ne faut pas distinguer la réflexion et l'action : c'est en faisant les choses qu'on transforme son imaginaire. Il faut commencer à vivre autrement, même si les gestes de départ sont symboliques, pour faire l'apprentissage d'un monde à inventer ». Il nous dit simplement agissons, réfléchissons et surtout créons du narratif et créons une aventure. Donc, quelque part, la transition écologique doit être une aventure. Elle doit permettre de répondre à des questions. Je vous souhaite un excellent débat et je vous retrouverai avec plaisir à la fin des deux tables rondes. Merci infiniment pour votre écoute et pour votre attention.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup pour votre intervention. C'est nous qui vous remercions. Merci, bien sûr, de rester avec nous pour que vous puissiez reprendre la parole tout à l'heure en synthèse. Alors, la citation finale, en plus, permet de faire le lien avec les interventions qui vont être portées par les quatre personnalités qui vont rejoindre les chaises pour cette première table ronde. Je vous invite, Fanny VERRAX, Philippe BIHOUIX, Benjamin GALLEZOT, Stéphane BOURG, peut-être à vous installer. Vous allez pouvoir, par l'échange, modestement parce qu'on n'a qu'une demi-heure, mais en interaction avec les participants, parce qu'on aura aussi un long échange avec eux quand même derrière, je l'espère, évoquer ces différents points. Ce qui nous intéresse, c'est que vous portiez des regards qui, peut-être, convergeront sur certains aspects, mais divergent aussi sur beaucoup d'autres. Nous, ça nous semblait important que, depuis vos points de vue respectifs, qui ne sont pas les mêmes, vous puissiez aborder des enjeux de la transition pour éclairer les publics, tels qu'ils nous l'ont demandé. Ça veut dire, justement, dans la diversité des points de vue, avec l'idée que les choses, parfois, sont plus complexes que l'expression binaire, finalement, que l'on peut recueillir au travers de prises de parole qui ne sont pas croisées. Donc, on vous invitera après, en fonction des interactions qu'on aura avec le public, à croiser aussi, peut-être, vos regards. Merci d'être avec nous.

Dans l'ordre des sujets tels qu'ils nous paraissent les plus évidents, j'aimerais vous proposer, Benjamin GALLEZOT, de prendre la parole. Vous êtes délégué interministériel aux approvisionnements en minerais et métaux stratégiques. Vous êtes chargé de mettre en œuvre

la stratégie et la politique du gouvernement pour les minerais et les métaux stratégiques. Donc, ça nous semblait important, que vous puissiez, justement, poser aussi des éléments de cadrage depuis votre poste. Rappeler peut-être que, justement, c'est un poste qui est assez récent, ça a été créé fin 2022, et que vous avez, dans ce cadre, toute compétence pour pouvoir vous appuyer, après, sur les administrations centrales, les corps d'inspection ministériels, etc., pour mettre en œuvre, justement, la politique de l'État en matière de transition énergétique, si je ne me trompe pas. Est-ce que vous pourriez revenir sur trois éléments, comme nous l'avons évoqué, qui nous semblent essentiels : premièrement, quelle est la politique portée par le gouvernement en matière de décarbonation, justement, des transports ? Quelle est la stratégie afférente à cette politique, notamment d'un point de vue industriel ? Enfin, en matière d'approvisionnement, qu'est-ce que ça implique ? Voilà les trois points sur lesquels je vous remercie de bien vouloir vous exprimer.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Merci beaucoup de votre invitation. On va peut-être passer à la première planche, même si Emmanuel HACHE a d'ores et déjà dit un certain nombre de choses. Je crois que le point de départ, qui est quand même l'enjeu essentiel, c'est celui de la décarbonation. Le réchauffement climatique, c'est la menace numéro un sur notre environnement, sur l'environnement des Hommes, la nature. C'est une tâche extrêmement lourde, extrêmement importante. S'agissant de la France, on a une stratégie qui a été présentée au cours des derniers mois. Je vous rappelle les chiffres. D'abord, le chemin qui a été parcouru, parce qu'il est important, il mérite d'être souligné, n'est souvent pas connu. En 1990, c'est l'année de départ, de référence, pour tous les objectifs, la France émettait 544 millions de tonnes de CO₂ équivalents, c'est-à-dire CO₂ et autres gaz à effet de serre. En 2023, les derniers chiffres font état de 385 millions de tonnes équivalent CO₂, c'est-à-dire une réduction de plus de 30 % par rapport à 1990. La France se singularise par deux points. D'abord, en émissions de CO₂ par habitant, elle est plutôt vraiment dans le camp des bons élèves, avec des quantités de CO₂ par habitant faibles. Et puis, elle a fait effectivement cet effort depuis 1990. Alors, le chemin qui reste à parcourir est évidemment très important, avec en ligne de mire, parce que c'est ça l'objectif final, c'est le net zéro en 2050. Net zéro, ça veut dire net zéro. C'est exactement ça que ça veut dire, c'est-à-dire plus d'émissions de CO₂ équivalents compensés des puits de carbone. Le point intermédiaire, c'est celui de 2030. Donc, 2030, il s'agit de faire 50 % par rapport à la référence de 1990. Donc, vous voyez, on a déjà fait 30 %, ce n'est pas complètement négligeable. Encore un effort très important dans ce qu'il nous reste au cours de cette décennie, 160 millions de tonnes. Alors, dans ce parcours, vous avez sur cette planche la situation des différents grands secteurs. Il y a les transports, l'agriculture, l'industrie, l'énergie, le résidentiel. Vous voyez que les transports se singularisent parce que c'est un des rares secteurs sur lequel nous n'avons pas réussi à diminuer les émissions de CO₂. Donc, les transports restent aujourd'hui, et vous le voyez sur la partie de droite, dominés avec 130 millions de tonnes d'émissions de CO₂ par année, essentiellement du fait des transports terrestres. Donc, véhicules particuliers, bien sûr, mais aussi véhicules professionnels, véhicules utilitaires et poids lourds, dont il faut parler. C'est un sujet évidemment majeur si on veut décarboner. Sur les autres secteurs, sur le secteur énergétique, notamment l'électricité, effectivement, les émissions qui étaient déjà relativement limitées historiquement ont encore diminué parce qu'on a fermé l'essentiel des centrales au charbon, les centrales au fioul. L'industrie a beaucoup diminué, a fait beaucoup d'efforts, pour partie pour des raisons d'efficacité, c'est-à-dire des améliorations des processus industriels, mais aussi pour partie, malheureusement, du fait de délocalisations, c'est une réalité. Je pense que c'est, pour l'avenir, un point très important, c'est la souveraineté, la localisation des chaînes de valeur. C'est un effort en termes de CO₂, mais c'est extrêmement important pour ne pas repousser à l'extérieur

les émissions de CO₂. C'est un point tout à fait fondamental. Alors, cet enjeu pour les transports, et quelque part c'est un peu l'enjeu pour tous les secteurs, mais on va se concentrer aujourd'hui sur les transports, il y a plusieurs composantes. Il y a une composante sur le CO₂, c'est le sujet principal. Il y a une composante qui rend cette transition nécessaire, parce que les carburants, le pétrole, c'est une énorme activité extractive, c'est 50 millions de mètres cubes par an de carburants divers et variés qu'on utilise. Donc, c'est un objectif en soi, en plus du CO₂, que d'éliminer cette activité-là. C'est aussi une dépendance stratégique. Ce sont des approvisionnements dont nous sommes 100 % dépendants. C'est un trou dans notre balance commerciale considérable, suivant les années, suivant les prix, entre 40 et 60 milliards d'euros. Sur ce point, je pense qu'il y a un consensus pour tous ces sujets, pour ces sujets économiques, pour ces sujets environnementaux. Libérer les transports des carburants fossiles est absolument essentiel.

Dans cette stratégie de décarbonation, ça a été dit d'ailleurs par Emmanuel HACHE, il y a plusieurs leviers et c'est bien en agissant sur tous les leviers que l'on peut réussir. Il n'y a pas de solution unique, tout le monde le dit. Il y a des solutions de nature différente et donc dans notre stratégie, j'ai distingué finalement trois blocs : sobriété, report modal et électrification. J'insiste, ça n'est pas que les voitures des particuliers, il y a les flottes des entreprises, il y a le transport, les utilitaires. Tout ça, ce sont des transports dont on a besoin. Notre économie a besoin de transports. Elle ne peut pas être statique, ça n'existe pas. On aura dans tous les cas besoin de transports, on aura besoin de mobilité de personnes, pour les marchandises. Alors, on peut et on doit agir sur le volet de la sobriété, c'est-à-dire réduire finalement le volume de déplacements. Pour le transport des particuliers, le transport professionnel, il y a le télétravail. C'est un élément très important. C'est un des effets liés à la crise COVID, c'est le développement du télétravail et c'est un gisement, d'ores et déjà significatif, mais qui mérite encore d'être développé, de réduction des transports. Le covoiturage, quelques chiffres, on a 900 000 déplacements de covoiturage par an et l'objectif c'est d'arriver à 3 millions en 2027, donc de tripler. C'est un enjeu important. Ça ne se fait pas d'un claquement de doigts. Les gens, spontanément, ne vont pas forcément covoiturer. Donc il y a tout un enjeu d'appropriation d'outils pour le covoiturage. Puis il y a l'économie de proximité, chercher chaque fois que possible à faire des déplacements, à s'approvisionner, à aller faire ses courses plutôt plus près, à travailler éventuellement plus près, mais on voit bien que ça ne colle pas tout le temps. Les gens ne peuvent pas forcément habiter juste à côté de là où ils travaillent. La France, c'est un grand pays. C'est un pays urbain, mais c'est aussi un pays de villes moyennes, un pays de zones rurales, donc on voit que les choses ne se posent pas exactement de la même manière suivant l'endroit où on habite aussi. Le report modal, avec les transports en commun urbains, le ferroviaire, le vélo. Dans tous ces domaines, le gouvernement a des politiques extrêmement ambitieuses avec les collectivités locales. Avec les collectivités locales, c'est un élément très important. Les transports urbains, c'est le gouvernement, mais c'est le travail aussi avec les collectivités locales, les autorités organisatrices de transport. Tous les systèmes de transports en commun urbains se sont développés énormément au cours des quinze ou vingt dernières années. Ils vont continuer à se développer. Le gouvernement a prévu des investissements, avec les collectivités locales, extrêmement importants. Ça ne se fait pas d'un claquement de doigts. Le Grand Paris, il se trouve que dans une vie antérieure j'ai travaillé à l'origine sur le Grand Paris, c'était 2010-2011, il faut une bonne dizaine d'années pour sortir un projet comme ça. Ce sont des chantiers gigantesques. Ce sont des chantiers qui ont aussi un impact sur l'environnement. Ça prend du temps et ça ne se fait pas comme ça, immédiatement. Pour tous ceux qui habitent dans des grandes villes ou villes moyennes, vous avez pu le voir, le paysage des transports s'est quand même très fortement modifié, les tramways et ainsi de suite. Le vélo, c'est un élément

important. 20 000 kilomètres de pistes cyclables aujourd'hui, plus 17 000 kilomètres depuis 2017.

[Inaudible-intervention hors micro-1:01:14]

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Je suis désolé, mais le public généralement a demandé à ce qu'on puisse exprimer sur les enjeux de la transition, dont le transport, précisément pas avec Imerys, mais avec d'autres personnes, ce sont celles qui sont là ce soir avec vous. Je comprends assez mal, finalement, votre position, parce que beaucoup de personnes attendaient qu'on puisse avoir d'autres personnes qu'Imerys sur scène pour évoquer les sujets qui ne les concernent pas directement, c'est le cas. Peut-être que ça vaut le coup de les entendre s'exprimer jusqu'au bout.

[Inaudible-intervention hors micro-1:01:55]

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Mais on ne parle pas de Monsieur PARTE, là, ce soir.

[Inaudible-intervention hors micro-1:01:59]

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Alors, attendez, excusez-moi, on va déjà laisser les participants s'exprimer avant que ça retourne à la salle pour les interpellations et les questionnements. Vous voyez bien que là, ce que présente Monsieur GALLEZOT, c'est l'ensemble des axes sur lesquels travaille le gouvernement, point. Après, vous pourrez vous exprimer sur ce sujet-là, une fois que les autres intervenants auront donné leur point de vue qui n'est pas forcément similaire, vous verrez. Dans ce cas-là, on verra comment vous apportez d'autres contradictions dans l'échange, mais je pense que c'est important que vous puissiez respecter les règles du jeu. Merci.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Alors, j'en viens à l'électrification puisque c'est évidemment un sujet majeur. Premièrement, cette électrification est particulièrement adaptée à la France. On a une électricité décarbonée, quasi totalement, produite chez nous. On est même exportateur d'électricité. Donc, de manière naturelle, la France est un point, je dirais, d'application naturelle du véhicule électrique. C'est un enjeu de souveraineté, pour la raison que je vous indiquais, c'est-à-dire se libérer du pétrole, un enjeu d'économie, un enjeu de création de valeur et d'emploi. Ça concerne, bien sûr, les véhicules particuliers et, comme je le disais tout à l'heure, les véhicules d'entreprise et les poids lourds également. Donc, c'est quelque chose de tout à fait important à prendre en compte. Un autre élément des bienfaits de ces véhicules électriques et des batteries qui sont à l'intérieur, elles peuvent contribuer, dans la gestion du réseau, à ce qu'on appelle la gestion de la courbe de charge. C'est-à-dire, vous avez une variabilité des énergies renouvelables, la possibilité pour les batteries de moins consommer ou au contraire de renvoyer leur électricité sur le réseau est d'une utilité tout à fait significative. Il y a d'autres applications que les batteries, donc pour véhicules, le stockage d'énergie électrique, des engins industriels, des engins agricoles, qu'il va falloir aussi décarboner. On voit apparaître de premiers éléments dans ce domaine-là. Il y aura, ça a été dit par Emmanuel HACHE, une croissance importante des besoins dans ces matériaux, dans ces métaux. Je pense que ce qui est important, c'est de les resituer dans l'ensemble des activités extractives et on sera peut-être amené à en reparler plus en détail. Il faut bien prendre les ordres de grandeur, de quoi parle-t-on, quelle quantité de métal, quelle quantité de minerais, à comparer aux autres activités extractives, parce qu'on a des activités extractives dans le monde et en France. Et puis, ils ont une particularité, et c'est absolument fondamentalement différent

de l'activité extractive fossile, c'est qu'ils sont recyclables. C'est-à-dire que, finalement, l'enjeu c'est avant tout de créer un stock de métaux dans les batteries, dans d'autres éléments d'ailleurs, après la recyclabilité fait que les besoins à l'horizon, je dirais post-2040, vont pouvoir commencer à prendre en compte le recyclage et donc on est sur une période, finalement, de transition. La transition écologique, du point de vue des métaux, c'est aussi une transition. La sobriété dans l'utilisation, c'était une des questions. La sobriété dans l'utilisation, c'est de trouver les bonnes réponses à chaque besoin. Des besoins, vous avez vu, il y en a beaucoup pour les batteries. L'idée cardinale, c'est de trouver, pour chaque type de besoins, chaque type de besoins de mobilité, chaque type de besoins de stockage, finalement, l'utilisation raisonnable, la quantité d'énergie stockable raisonnable en fonction des besoins et des usages particuliers. Je pense que dans le débat, c'est important de bien prendre en compte cet élément-là. En particulier sur l'autonomie. Il y a des cas où il y a besoin d'une autonomie limitée, mais il y a des cas aussi où il y a des acteurs qui ont besoin de véhicules avec une autonomie significative.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Si vous pouvez vous diriger vers la conclusion, s'il vous plaît.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

La stratégie industrielle, sur ce secteur, c'est donc de créer une chaîne de bout en bout, chaque fois que possible, localisée sur notre territoire, allant de l'extraction, du raffinage, la transformation des métaux et le recyclage, et qui, elle aussi, présente un intérêt de renforcer notre souveraineté, c'est-à-dire d'être moins dépendant d'approvisionnements extérieurs, de contribuer à notre économie. Un autre point important, tout ça, ça s'inscrit dans un cadre européen, c'est-à-dire que c'est une stratégie concertée avec nos partenaires, dans le cadre d'un texte qui s'appelle le Critical Raw Materials Act, qui a d'ailleurs été voté de manière extrêmement large au sein du Parlement européen. C'est un point, à mon avis, à souligner. On a des projets dans l'ensemble de cette chaîne de valeur, donc le projet EMILI en est un, mais il y en a d'autres, que ce soit sur l'extraction ou sur la transformation, mais on y reviendra peut-être. Pour finir, je voulais donner un chiffre, parce que je le disais tout à l'heure, il faut replacer finalement ce projet et la question du lithium dans l'ensemble des activités extractives. Sous le contrôle des équipes d'Imerys, et je crois que c'est ce qui figure dans le dossier, l'extraction du minerai, je parle bien du minerai, c'est 2 millions de tonnes par an. Ces 2 millions de tonnes par an représentent 0,5 % de l'activité extractive en France. Je ne commente pas ce chiffre, je le donne juste pour que tout le monde ait bien en tête que l'activité extractive en France, elle existe pour tout un tas de choses et le projet dont on parle, c'est un projet qui reste finalement à taille raisonnable au regard de l'ensemble de ces activités. Désolé d'avoir été un peu long, mais vous m'aviez demandé d'aborder beaucoup de sujets.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Oui, c'est complet, peut-être trop par rapport à la consigne que l'on donne à l'ensemble des participants, j'en suis bien conscient, mais au moins ça introduit les sujets auprès des publics dans toutes leurs dimensions, merci. Je propose donc qu'on puisse poursuivre les échanges, comme ça on éclaire différentes opinions avec différentes interventions. Après, on laissera la parole au public.

Fanny VERRAX, je me retourne vers vous cette fois-ci, parce que je serais intéressé justement d'avoir votre regard sur ces enjeux, notamment de sobriété, parce que là on vient d'avoir un propos qui porte en partie sur la sobriété et vous, vous êtes très attentive à ces enjeux de la sobriété. Il se trouve que ça vous amène à questionner quand même le besoin au lithium un peu différemment, et vous vous

posez la question de savoir dans quelle mesure nous sommes vraiment dépendants au lithium, dans quelle quantité. En vous appuyant sur certains scénarios, notamment ceux de l'ADEME – c'était intéressant de revenir aussi à la place de l'ADEME justement en termes de contribution –, vous montrez qu'il y a peut-être des trajectoires possibles à interroger qui se dessinent, mais qui sont multiples, donc c'est sur cette approche plurielle aussi qu'on avait envie de vous entendre. Merci.

Mme Fanny VERRAX – Professeur associé – Transition écologique et entrepreneuriat social – EM Lyon

Merci beaucoup. Alors oui, effectivement, la question qui est sur toutes les lèvres c'est : quels sont les besoins en lithium ? Est-ce qu'on a vraiment besoin de cette mine ? Est-ce qu'on a vraiment besoin du lithium ? Deux choses. La première c'est que, contrairement à la plupart des métaux qui sont, on va dire, multi-usages, si on parlait du cobalt, du nickel, du cuivre, etc., on aurait une multitude d'objets qui se servent de ces métaux. 87 % du lithium sert à faire des batteries et l'immense majorité de ces batteries sont pour des voitures électriques. Donc, questionner l'usage du lithium, c'est vraiment questionner la place de la voiture dans nos sociétés. La deuxième chose, c'est que tout dépend des usages et tout dépend de la trajectoire de transition que l'on choisit. Pour ceux qui ne connaîtraient pas l'ADEME, ce ne sont pas des hippies. L'ADEME, c'est ce qu'on appelle un EPIC, c'est un établissement public à caractère industriel et commercial, c'est une instance gouvernementale qui travaille sur des sujets environnementaux. L'ADEME a produit quatre scénarios de transition vers une société à neutralité carbone en 2050. Très rapidement, ces quatre scénarios, on va dire qu'ils se distinguent principalement selon trois grands critères de la gauche vers la droite : plus de sobriété vers plus de technologie, une gouvernance locale vers une société mondialisée, et dans les scénarios génération frugale et coopération territoriale, l'idée que nous avons des impacts environnementaux maîtrisés au-delà du bilan carbone, donc en prenant en compte les neuf limites planétaires, et puis à droite, les scénarios technologie verte et pari réparateur, des impacts environnementaux plus incertains, puisqu'on n'est pas sur l'évitement des impacts, mais on est sur la tentative de les réparer, ce qui ne nous a pas tellement réussi jusqu'à présent. On peut estimer que les projets actuels de mines de lithium se situent quelque part entre le scénario 3 et le scénario 4, qui sont des scénarios possibles. Nous pouvons démocratiquement choisir ces scénarios, mais il faut bien avoir conscience de ce que nous choisissons si nous faisons cela.

Aujourd'hui, on se focalise sur la question des besoins en lithium, mais ce sera pareil pour la plupart des métaux. Les besoins en lithium sont très différents selon le scénario choisi. Je répète, ces quatre scénarios sont possibles. Donc sur le scénario 1, génération frugale, on serait à peu près à plus 300 % de la demande actuelle en lithium. Sur le scénario 4, on serait à plus 800 %. Qu'est-ce que ça veut dire concrètement ? Ça veut dire que si on choisit collectivement les scénarios 3 ou 4, on ne peut pas faire l'impasse sur tous les gisements. On a besoin d'extraire absolument tous les gisements qui existent si on choisit les scénarios 3 ou 4. En revanche, si on choisit les scénarios 1 ou 2, on peut se permettre de ne pas exploiter tous les gisements. La question, elle est là. Vous allez bien sûr me poser la question, en termes de mobilité, à quoi est-ce que ça correspond ? Je vous rassure, dans le scénario 1, les gens continuent à se déplacer. Dans le scénario 2 aussi. Là, je crois qu'on est face à un raccourci normatif qui est très dangereux quand on dit « on a besoin de mobilité, donc on a besoin de voitures électriques ». Mais ça, c'est un choix, ce n'est pas nécessaire. Ce raccourci normatif, il me paraît d'autant plus dangereux... Je me permets, je ne pensais pas en parler, mais quand tout à l'heure, Emmanuel HACHE nous dit « l'installation en solaire ou l'installation en éolien, ça aurait permis d'éviter les émissions de l'Allemagne ou du Japon », ça n'a rien permis d'éviter du tout, ça s'est ajouté, en réalité.

Applaudissements

Je renvoie, pour ceux qui ne le connaîtraient pas, à l'ouvrage de Jean-Baptiste FRESSOZ sur la fausse transition énergétique. On n'a jamais été sur une transition, on n'a jamais été sur une substitution, on est sur un ajout des énergies. Il me semble qu'aujourd'hui, le risque, il est celui-là. Il est simplement que cette production s'ajoute à d'autres productions et ne nous permet absolument pas de répondre à l'objectif d'une société bas-carbone tout en créant d'autres dommages environnementaux dont on n'est absolument pas sûr qu'on saura les réparer.

Il me semble que la vraie question à se poser, c'est celui du modèle de la voiture individuelle qui a pris tellement de place dans nos sociétés. Je voudrais défendre l'idée devant vous que c'est une gabegie énergétique et minérale pour deux raisons. La première, c'est qu'aujourd'hui l'occupation moyenne d'une voiture c'est 1,58 personne par véhicule en France. On va dire, en gros, 100 kilos de personne et de bagages avec le poids moyen d'un Français. Donc, déplacer une à deux tonnes de matière pour transporter 100 kilos d'humains et de bagages, c'est un gaspillage énergétique dont je ne suis pas sûre que nous puissions nous permettre de le poursuivre. Par ailleurs, il y a la question de combien de temps on utilise ces voitures. Une voiture, en moyenne, on l'utilise 1 h 00 à 1 h 30 par jour, si on prend l'ensemble du parc automobile, c'est-à-dire 5 %. Donc, on fabrique de petits bijoux technologiques et on s'en sert 5 % du temps. Je voudrais faire une comparaison. Imaginons que nous ayons dans nos villes de nombreux bâtiments qu'on utiliserait une seule heure par jour. Est-ce qu'on ne considérerait pas que c'est un gaspillage insoutenable ? Il me semble donc que la sobriété, ce n'est pas juste quelque chose qui accompagne le levier technologique, mais ça doit être une condition de l'innovation technologique.

La SNBC, la stratégie nationale bas-carbone de la France, repose sur cinq leviers. Vous les avez ici. Là encore, on part de la sobriété pour arriver à la technologie. La question de l'électrification du parc automobile, elle agit donc sur le quatrième levier, la consommation énergétique des véhicules. J'en profite pour répondre à monsieur, effectivement, des SUV électriques, c'est un non-sens absolu dans ce sens-là.

[Inaudible-intervention hors micro-1:15:47]

Mme Fanny VERRAX – Professeur associé – Transition écologique et entrepreneuriat social – EM Lyon

Aujourd'hui, on peut dire qu'on a tout un appareil réglementaire qui nous permet d'agir sur ce quatrième levier de la consommation énergétique des véhicules. C'est ce que vous aviez cité tout à l'heure, l'interdiction de la commercialisation des véhicules thermiques en 2035. Je crois qu'ici, on a tous cette date en tête. En revanche, les autres leviers, malheureusement, sont aujourd'hui réduits à des vœux pieux, en disant ce serait bien que les Français fassent plus de covoiturage, ce serait bien qu'ils se déplacent davantage à vélo, mais en aucun cas ces mesures ne sont opérationnalisées. Donc, forcément, si on ne met des moyens réglementaires, opérationnels, industriels, financiers, que sur le levier technologique, forcément, il n'y a que celui-là qui fonctionnera.

Pour finir, simplement, j'ai bien conscience que cela dépasse très largement le cadre du projet de mine de lithium à Echassières et la responsabilité d'Imerys, mais c'est donc aux pouvoirs publics, à la puissance publique, de demander une conditionnalité de la relance minière en France et en Europe à des objectifs très ambitieux de sobriété.

Applaudissements

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Merci pour votre intervention, Fanny VERRAX. Stéphane BOURG, vous êtes directeur de l'OFREMI. L'OFREMI, c'est un observatoire, là aussi récemment installé. L'Observatoire français si je sors de l'acronyme et que j'explique entièrement ce nom, donc Observatoire français des ressources minérales pour les filières industrielles. Vous accompagnez en premier lieu les partenaires publics, mais aussi les partenaires privés, justement, dans l'analyse des enjeux qui sont liés aux chaînes d'approvisionnement en minerais et aussi en métaux critiques pour les filières industrielles qui sont stratégiques. Vous, vous êtes chargé, en premier lieu, de notamment quantifier le besoin, d'avoir une approche qui se veut être éclairée, et prédictive si possible en même temps, ce qui ne doit pas toujours être facile, de la quantification de nos besoins. La question sera en deux temps. Premièrement, quels sont les éclairages que vous pouvez nous apporter, vous, depuis votre point de vue, justement, sur la quantification des besoins, surtout en intégrant justement cette approche des mobilités qui s'appuie sur un mix mêlant à la fois covoiturage, mobilités alternatives et sobriété ? Comment est-ce que vous arrivez à avoir des résultats qui intègrent cette question d'une sensibilité à la sobriété dans la prospective et quels sont ces résultats aujourd'hui sur lesquels vous vous appuyez pour guider les acteurs publics ?

M. Stéphane BOURG – OFREMI

Merci. Juste pour préciser, l'OFREMI, aujourd'hui, c'est un regroupement d'expertises avec le BRGM, l'IFPEN, nous avons entendu Emmanuel, l'ADEME, le CEA, mais aussi l'IFRI et le CNAM pour avoir une approche globale des chaînes de valeur. En effet, nous apportons notre soutien aux stratégies industrielles, donc aux industriels, en lien avec les stratégies industrielles françaises.

Sur la question des besoins en lithium, ça a été dit précédemment, ces besoins aujourd'hui sont sans commune mesure avec les besoins du lithium il y a seulement vingt ans, en raison de l'avènement des batteries lithium utilisées, entre autres, de plus en plus dans les véhicules électriques, mais pas seulement. Donc, ce besoin en lithium a énormément augmenté sur les vingt dernières années. On était à peine à 14 000 tonnes en 2000, et avec l'avènement de l'électrification et des petites batteries, d'abord dans tous les objets électroniques et la petite mobilité, on est passé rapidement à 95 000 tonnes et aujourd'hui, on est à 130 000 tonnes au niveau mondial. Il faut voir qu'aujourd'hui, au niveau européen, on est à peine à 2 000 tonnes. Parce que l'industrie qui permet de fabriquer toutes ces batteries, qui sont aussi bien dans nos téléphones portables que dans les trottinettes, dans les véhicules ou les batteries stationnaires des énergies renouvelables aujourd'hui, ne sont pas fabriquées en France et encore très peu en Europe. Des besoins qui explosent, en effet, du fait de l'électrification, dont celle des véhicules électriques. J'ai des chiffres de 2020, les batteries, c'était environ 70 % à 75 % de tout le lithium produit, parce que c'est quand même important de rappeler que le lithium est quand même aussi utilisé pour faire des céramiques, pour faire des verres, il a des usages médicaux qui restent encore aujourd'hui quelques pour cent des applications. L'ensemble de toutes ces applications, hors batteries, aujourd'hui, c'est quand même encore 25 % à 30 % en 2020, chiffres officiels. Ça monte très vite, ça bouge très vite. Donc voilà ce besoin aujourd'hui qui est croissant. Pour expliquer justement par rapport aux besoins pour la mobilité, je voudrais d'abord rappeler quelques ordres de grandeur, pour que tout le monde fasse un peu ses propres estimations. Aujourd'hui, les batteries au lithium que nous utilisons utilisent environ 1 kg de lithium pour 10 kWh de batterie. Une batterie classique, selon le type de véhicule, va de 5 jusqu'à 100 kWh. Pour une batterie moyenne de 50 kWh, on a donc 5 kg de lithium. Voilà un ordre de grandeur assez simple. Juste aussi pour rappeler que, selon le poids du véhicule et votre mode de conduite, il faut entre 12 et 20 kWh pour faire 100 km. Vous pouvez donc à peu près estimer l'autonomie versus la quantité de lithium.

Nous, au niveau de l'OFREMI, nous avons apporté des éclairages sur les besoins en lithium de la mobilité française dans un contexte potentiellement plus général européen ou mondial. Là, on peut facilement faire différentes estimations. Alors nous ne rentrons pas spécifiquement dans un débat SUV ou pas SUV, nous regardons finalement une moyenne des batteries d'un parc. Ces moyennes, si vous regardez les différents scénarios qui sont calculés, pour quand même reparler des SUV, un parc aujourd'hui avec 30 % de véhicules SUV qui est considéré avec des batteries de 80 à 100 kWh, vous êtes sur une moyenne de parc à 60, 63 kWh. Plus vous allez vers des voitures citadines et de moins en moins de batteries puissantes, finalement, vous pouvez tomber à des moyennes qui peuvent baisser à 55 kWh, c'est ce que prend le WWF dans son scénario sobriété, ou à 40 kWh de moyenne, c'est ce que prend l'IFRI dans son scénario sobriété. Ces puissances de voitures, il faut ensuite les croiser au nombre de véhicules vendus, donc une moyenne française aujourd'hui dans un mode de fonctionnement sans changement, fourchette haute, si je pars sur 2 millions de véhicules vendus par an, finalement, avec une moyenne de batterie à 60 kWh, il me faut 12 000 tonnes de lithium. C'est ce scénario-là. Ce qu'il ne faut pas oublier, c'est qu'on a aussi des transports professionnels et routiers, et nous, nous les avons considérés avec les scénarios d'électrification, donc des transports routiers, qui viennent rajouter un besoin de 4,5 kilotonnes, ou 4 500 tonnes. Donc on est à un total de 16 500 tonnes dans cette approche haute. Si je bascule sur le scénario WWF, il considère 1,6 million de véhicules vendus avec 55 kWh de moyenne. Ça abaisse donc le besoin pour la mobilité à environ 13 000 tonnes, 8 800 tonnes pour les voitures, auxquelles j'ajoute mes 4 500 tonnes pour les camions, je suis à 13 300. Sur celui de l'IFRI, 1,7 million de véhicules à 40 kWh, ça me fait 6 800 tonnes, auxquelles j'ajoute mes 4 500 tonnes pour les camions, j'arrive à 11 300 tonnes. Tout ce qu'on montre à travers ça, c'est que c'est largement plus que ce qu'Imerys produirait chaque année. Donc la quantité produite par Imerys, même dans des scénarios de sobriété, a une utilité dans la transition énergétique, même pour du covoiturage, même pour de l'intermodalité, même pour de plus petits nombres de voitures. Même si je descendais à 1 million de véhicules vendus particuliers et toujours en décarbonant le transport routier au maximum, on tombe toujours sur des quantités qui restent entre 5 et 6 000 tonnes de lithium. Sachant qu'Imerys, c'est 34 000 tonnes d'hydroxyde monohydraté, ça a été précisé au début, ça représente 5 600 tonnes de lithium. Je parle en lithium élémentaire, c'est celui qui est utilisé. Tout ça montre qu'on a besoin de ce lithium.

Pour revenir au bilan global, les batteries pour la mobilité électrique, aujourd'hui, c'est entre 50 % et 60 % de l'ensemble des batteries quand je commence à rajouter la petite mobilité, l'électronique et le stockage stationnaire des énergies renouvelables. Donc, même si je n'ai que 8 000 tonnes ou 10 000 tonnes pour la mobilité, j'ai quand même encore besoin d'à peu près autant pour les autres usages des batteries et notamment, plus on va aller vers des scénarios qui vont avoir des énergies renouvelables intermittentes et qui vont nécessiter un stockage stationnaire de courte durée pour ajuster les consommations, ça va aussi demander du lithium. On est complètement dans une production qui reste tout à fait compatible à tous les usages, même dans les plus grandes sobriétés considérées. Je pense que je vais m'arrêter là pour cette présentation.

Applaudissements

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Merci. Enfin, Philippe BIHOUIX. C'était intéressant de vous faire passer en quatrième intervenant parce que vous vouliez faire un focus finalement en complément, alors qui résonne avec l'ensemble des points qui ont été dits, mais sur des points qui sont très structurants, pour vous, de la réflexion et qui conditionnent aussi finalement le regard que l'on peut porter sur les notions de transition et de

souveraineté. Ces trois points qu'on avait évoqués ensemble, c'était premièrement les mesures à prendre – peut-être que ça renvoie aux enjeux de conditionnalité dont parlait Fanny VERRAX, vous nous le direz – pour limiter les besoins au strict nécessaire. Quel est ce strict nécessaire selon vous et comment est-ce qu'on va vers plus de sobriété ? Comment est-ce qu'on limite quand même notre besoin en matières premières, en lithium pour les batteries ? Le sujet de la souveraineté, comment est-ce qu'on arrive peut-être à le déconstruire ? Parce qu'au-delà de l'approvisionnement lithium, bien sûr, quand on prend l'ensemble des chaînes de valeur, il y a des dépendances multiples et quand on fait le bilan matière d'un produit, ça repose la question, à un moment donné, des enjeux d'interdépendance qui font qu'à l'échelle géopolitique et géostratégique mondiale, on a quand même un certain nombre de sujets encore sur la table. Il ne faut pas parler que du lithium peut-être, tout étant imbriqué. Enfin, justement le sujet du recyclage et si ça vous va, peut-être le garder pour la fin parce que ça fera bien ensuite le lien avec quelque chose qui sera repris sur la deuxième table ronde puisque ce sera abordé tout à l'heure quand on parlera constitution de filières.

M. Philippe BIHOUIX – Spécialiste des ressources minérales et des enjeux technologiques associés

Merci beaucoup, Mathias. Bonsoir à tous et à toutes. Ce n'est pas facile de passer en dernier. Je ne me souvenais pas que je passais en dernier, j'aurais dû me préparer parce qu'après la farandole de chiffres dans tous les sens, j'ai du mal à atterrir. Effectivement, nous sommes tout simplement en train de rater la transition énergétique ou écologique, comme on l'a appelée tout à l'heure. C'est ce qu'exprimait un petit peu Fanny sur le fait que, effectivement, en se focalisant essentiellement sur les leviers technologiques, en multipliant les chiffres de ce qu'on consomme aujourd'hui et en faisant juste du transfert du thermique à l'électrique pour l'ensemble avec un poil de sobriété, mais qui est marginal avant le poids de la voiture, le covoiturage est marginal, le télétravail a des effets rebonds dans tous les sens, le report modal, il y en aura un peu, mais il sera embarqué par de l'effet rebond aussi. Nous sommes donc en train de la rater parce qu'on n'est pas en train de se demander s'il faut faire des mines ici qui seront plus propres, avec plus de débat et plus d'impact environnemental par rapport à des mines ailleurs qui seraient moins propres et où il y aurait moins de débat. Non, on va faire les deux parce qu'on n'est pas tout seul à faire cette espèce de gigantesque accélération et donc on aura fromage et dessert, déjà, par définition. On n'est donc pas en train de sauver de l'eau des salars argentins en ouvrant la mine à Echassières. On va taper partout où on peut taper de manière générale.

Merci d'avoir tous mentionné la sobriété et souvent de l'avoir mentionnée en premier levier, ce qui n'était pas le cas d'Emmanuel, j'ai noté, alors que la sobriété devrait toujours être mentionnée en premier. C'est un puissant levier. C'est un puissant levier de transition. C'est un puissant levier de résilience. C'est un puissant levier de stratégie diplomatique et géopolitique. Moins j'ai besoin de choses, moins je serai dépendant d'une certaine manière. Donc, effectivement, on peut rediscuter de la taille des batteries, etc. Aujourd'hui, les batteries les plus grosses, c'est 100 kWh. Ça devient un peu déraisonnable de faire plus, mais après tout, on pourra peut-être y aller. Donc, ça, c'est le SUV de 2,2 tonnes, 2,5 tonnes, qui peut faire 500 km/h. Mais on pourrait aussi, effectivement, faire, non pas de petites citadines de 1 tonne ou 1,100 tonnes avec 200 km d'autonomie qui, elles, sont plutôt à 20 kWh, je simplifie, à peu près, donc cinq fois moins. On pourrait faire des microvoitures. On pourrait faire toute la gamme des véhicules intermédiaires avec des choses qui seraient à peut-être 5 kWh de batterie, voire moins. On peut descendre dans ce continuum, parce qu'il faut que ça devienne un continuum, jusqu'à 0,5 kWh qui est le vélo électrique, en gros. Parce qu'à Echassières, il y a quand même des collines. Si c'est à Bordeaux, il n'y a même pas besoin du vélo

électrique, tout est plat ou presque. Autonomie et poids, ça fait un truc qui fait que, du coup, on aura des engins demain qui auront besoin de 10 à 15 fois plus de lithium et des autres métaux de batterie. On a besoin de 5 ou on a besoin de 20 ou on a besoin de 100. C'est vraiment un rapport de 1 à 20 entre les objets qui nous permettront de nous déplacer demain. C'est quand même gigantesque d'avoir trop peu ce débat-là.

Ensuite, il y a la question de combien de voitures. Ça a été dit, effectivement, on pourrait plus les partager. D'ailleurs, elles pourraient durer plus longtemps. Alors, la batterie, forcément, mais les voitures elles-mêmes, les moteurs électriques, ça s'use beaucoup moins que les moteurs thermiques. Pourquoi est-ce que ça ne durerait pas aussi longtemps que des avions, des tramways, des trains ? Pourquoi est-ce que ça ne durerait pas 30 ans, demain, une voiture qu'on fabrique ? Donc, ça, ça pose aussi la question de combien de voitures on met sur le marché dans le futur. Et puis, il y a le combien de kilomètres on parcourt. Et ça, ça vaut, en particulier, pour les camions qui ont été mentionnés. Merci, c'est bien. J'ai bossé 10 ans dans le transport ferroviaire de marchandises, je vous jure que j'ai vu, pour de vrai, des tomates italiennes montant en Hollande et des tomates hollandaises descendant en Italie et qui se croisaient. De l'acier qui partait d'Italie, qui allait en France, du français qui allait en Italie. Pourquoi est-ce que ça se passait ? Parce que ce n'était pas les mêmes tomates. C'était de très bonnes tomates italiennes qui étaient vendues aux Hollandais qui avaient de l'argent et réciproquement, de mauvaises tomates hollandaises qui descendaient pour les Italiens pauvres. Bon, aujourd'hui, on a des pièces automobiles qui sillonnent l'Europe pour quelques dizaines de centimes d'euros de différence ou quelques centimes d'euros. Donc, la question de la demande, y compris dans le transport de marchandises, se pose et se pose avec des questions de reterritorialisation, ça a été mentionné à un moment effectivement. Ce n'est pas juste « je vais faire mes courses pas loin », c'est « lorsque je vais faire mes courses pas loin, est-ce que ça va venir de 500 km, de 200 km ou de 2000 km ? » Voilà, pour un peu la sobriété.

Sur la souveraineté, effectivement, ça a été dit, l'ambition c'est du coup de recréer une chaîne de valeur complète. Donc, j'incite les gens qui participent au débat à aller regarder ce qu'est la vraie chaîne de valeur de l'hydroxyde de lithium, pour partir du projet aujourd'hui, à la gigafactory. Entre les deux, il y a plein de trucs un peu bizarres, il y a des usines chimiques, effectivement, qui vont mélanger plein de choses et dont les briques aujourd'hui ne sont pas gagnées industriellement, y compris sur la capacité à les faire, avec le bon prix, etc. Il y a des composants entre les deux. C'est un peu comme au Monopoly, si vous voulez. Si vous avez la gare de Lyon, la gare de l'Est et qu'il vous manque la gare Montparnasse, vous n'êtes pas au même prix. Si vous n'avez pas toutes les briques, vous êtes indépendant, mais pas tant que ça indépendant. En disant ça, il faut rajouter, après, évidemment, tous les autres matériaux de la voiture électrique elle-même. Alors, évidemment, on pense tout de suite aux autres matériaux de batterie, cobalt, nickel, mais on pourrait faire beaucoup plus de lithium fer phosphate, donc on n'aura pas forcément besoin de tant que ça, peut-être, de cobalt, de nickel ou de manganèse, mais il y a aussi tout le reste de la voiture. Tout le reste de la voiture, à commencer, par exemple, par l'électronique ou des choses comme ça. Là, on est complètement à poil, de toute manière. On n'est pas du tout souverain, quoi qu'il arrive. Et on ne le sera, sans doute, jamais. Je vais même vous dire un truc, c'est que les Romains, ils n'étaient pas souverains non plus. Ils achetaient leur soie en Chine, ça s'appelait les routes de la soie et ça s'échangeait quelque part dans le golfe arabique. Donc, il y a toujours eu des échanges, il y en aura encore. Qu'est-ce que c'est la souveraineté ? Ce n'est pas forcément de complètement maîtriser sur son sol, c'est d'avoir quelque chose à échanger. L'erreur qu'on a faite, en France, c'est de se dire qu'on allait échanger le Mont-Saint-Michel et le French Cancan contre tout le reste. À un moment, on s'est aperçu que quand il y a le COVID, ils ne viennent plus voir les spectacles de

French Cancan, c'est compliqué, donc il faudrait rapatrier un peu de Doliprane et deux ou trois trucs.

Applaudissements

Ce que je veux dire c'est que même en prenant la mine elle-même, la mine elle-même, j'imagine qu'il y a des biens d'équipement qu'il va falloir aller acheter quelque part. Ils seront maintenus par des spécialistes qui ne seront pas forcément tous là. Il faudra acheter des pièces détachées, de broyeurs, de je ne sais pas quoi. Il y aura des cartes électroniques fabriquées par, je n'en sais rien, une unique PME dans le monde, qui est au Japon. Enfin, il y a des trucs assez incroyables quand on descend toute la chaîne de valeur. En réalité, la souveraineté, c'est très difficile. Aujourd'hui, quand on regarde même la guerre en Ukraine et les relations qu'on peut avoir avec la Russie, on achète encore nos éponges de titane en Russie pour l'aéronautique, on ne dit trop rien, tout se passe bien et tout le monde est content. Donc, c'est la preuve que tout ça n'est pas manichéen. Ce qu'il faut, c'est avoir des choses à échanger. Il faut avoir des choses à fabriquer, nous. Je prends un dernier exemple pour vous dire que tout ça est compliqué. La microélectronique, vous savez peut-être qu'on est très dépendant de Taïwan. 90 % de la gravure électronique est faite à Taïwan. Quand il y a du coup un typhon ou en ce moment un tremblement de terre, tout le monde tremble un peu, même les cours de bourses. En fait, cette électronique, c'est assez rigolo parce que les machines qui servent à graver à quelques nanomètres sont fabriquées en Hollande. Les pontes professeurs qui déterminent les nouvelles machines sont à l'Université de Louvain. C'était dans un article du Monde, je ne cite rien de particulier, qui était très, très bien fait. Je peux même vous rajouter que l'optique qui permet de guider le rayon laser pour graver, c'est suisse. Les lentilles sont fabriquées en France avec des capitaux américains. Bon, une fois qu'on a dit ça, la notion de souveraineté, elle devient plus relative. Ça ne retire rien à des questions d'emploi, à des questions de valeur ajoutée, à des questions de bilan, etc., mais je trouve que ça ouvre quelques questions quand même.

Dernier point sur le recyclage. Je ne suis pas du tout d'accord sur le fait qu'on est dans une transition où on va extraire une quantité phénoménale nécessaire finalement pour avoir tous notre dotation en lithium, en cobalt, en niobium, en je ne sais pas quoi et qu'après, on rentrerait dans le monde fabuleux du recyclage à l'infini que permettent les métaux. Ça ne fonctionne hélas pas comme ça, il y a des rendements et on ne va pas réussir à recycler correctement. On peut recycler jusqu'à une certaine hauteur. Aujourd'hui, le lithium, c'est zéro. C'est zéro parce que c'est économique. On pourrait le recycler, mais on ne le recycle pas parce que ça ne vaut pas le coup. Donc dans les petites batteries de l'électronique grand public, on recycle essentiellement le cobalt. Demain, on ne recyclera sans doute pas le lithium. On va recycler de grosses batteries, plutôt de voitures. Et puis, il y a des obligations réglementaires qui arrivent. Effectivement, 50 %, je crois, en 2028 et 80 % en 2031, quelque chose comme ça. Ah pardon, c'est même plus bas. J'étais dans mes rêves, pardon, ça va être plus bas. Donc il y aura des obligations, croyez-moi. Et puis, c'est la valorisation. On ne sait pas trop ce que ça veut dire. Ça sera peut-être pour mettre dans des plaques vitrocéramiques plutôt que remettre dans des batteries de voitures. On verra. Ce que je veux dire, c'est qu'on est juste dans un monde où on extrait des trucs et après, on va les disperser, on va les gêcher, on ne va pas les recycler si correctement que ça, ce n'est pas vrai. Ça, c'est un peu une légende. Je me demande juste quelle sera la mobilité de la France en l'an 2500, pour se marrer, deux secondes. Je ne sais pas. Est-ce qu'on aura Imerys qui sera encore là, heureusement, grâce à nous, pour creuser à 1200 mètres plutôt qu'à 400 ? Est-ce qu'on aura inventé une autre mobilité ? Mais à ce moment-là, on pourrait l'inventer dès maintenant et se poser les questions, effectivement, de quelle transition on cherche à faire. Merci.

Applaudissements

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

J'entends qu'en même temps, ça peut peut-être susciter chez vous des réactions, mais la salle aussi, certainement, a envie de prendre la parole. Donc, vraiment, juste parce que c'est dans la lignée sur le recyclage, j'imagine, sur des faits et après on passe à la salle.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Il faut quand même, dans un travail, être factuel. Ce que vous, vous avez dit sur le recyclage, excusez-moi, c'est totalement inexact. Oui, il y a des rendements, mais ils sont assez élevés. Oui, les industriels des batteries vont les recycler, et je peux vous dire...

[Inaudible-intervention hors micro-1:39:03]

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Bon, arrêtez, je ne m'occupe pas de cela.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

On ouvre le temps d'échange tout de suite derrière. S'il vous plaît, on passe tout de suite après au temps d'échange, vous pourrez solliciter la parole.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Il y a quatre projets de recyclage et il y aura une table ronde qui vous expliquera que ça va être recyclé. Il y aura des recyclages et c'est donc, excusez-moi, totalement inexact, ce que vous dites.

[Inaudible-intervention hors micro-1:39:19]

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

S'il vous plaît, ne jouez pas à ce petit jeu tout le temps, parce que sinon, ça va être compliqué. Il faut que je rappelle à l'ordre et ça ne fonctionne pas. Excusez-moi, mais jusque-là, on arrive toujours à s'entendre. Demandez un micro, on vous le donnera, et dans ce cas-là, vous pourrez parler calmement, en étant audible, s'il vous plaît, y compris des gens qui sont à distance. Je ne vous le donnerai pas tout de suite, mais je vais vous le donner plus tard. Parce qu'on se connaît, que vous suivez la caravane du débat, donc j'aimerais bien voir si, pour introduire ce temps d'échange, il n'y a pas des personnes qui ne s'expriment jamais, qui voudraient peut-être parler. Alors, j'ai une personne devant qui lève la main, une personne qui lève la main là, et puis monsieur derrière aussi. J'essaierai aussi de mixer, bien sûr, si la gent féminine veut prendre la parole, n'hésitez pas à vous signaler, parce qu'on est un peu en déficit pour l'instant dans ce débat. Juste, petite règle, au-delà bien sûr de demander la parole, aujourd'hui, on vous demandera de respecter le timing imparti des deux minutes, s'il vous plaît, d'expression. Il y aura le chronomètre qui tourne pour vous rappeler, s'il vous plaît, de les respecter, ces deux minutes. Présentez-vous, s'il vous plaît, par courtoisie. Levez-vous également pour que vous puissiez être vus à la fois des gens qui sont là dans la salle, mais aussi sur Zoom ou sur YouTube, parce que c'est important pour la bonne dynamique. Si vous n'avez pas d'interpellations, mais des questions, adressez-les bien à l'un des interlocuteurs présents sur l'estrade. Je vous remercie. Donc, Monsieur, vous avez la parole, je vous en prie.

M. Victor ECREMENT – Doctorant

Je ne vais pas me lever parce que j'ai des notes, mais je me présente. Je suis Victor ECREMENT, je suis doctorant et je travaille sur la transition énergétique. Je pense que c'est important de comprendre le cadrage qu'on a eu là. On a parlé d'objectifs climatiques, et on a fait comme si la stratégie nationale bas-carbone, avec ses objectifs climatiques,

permettait d'atteindre les 1.5, mais c'est complètement faux. Ça n'a aucun rapport. Si on voulait atteindre 1.5 en tenant compte des responsabilités de la France, on serait peut-être plus sur des trajectoires de moins 100 % d'ici 2040 en termes d'émissions de gaz à effet de serre. Moins 102 %, c'est ce qui a été calculé par l'association CLEVER, si je ne dis pas de bêtises. Il ne faut pas du tout croire que les projections qu'on a là sont soutenables. Pour porter un peu le point de vue de la recherche sur ce débat, il y a l'intégralité de la recherche en économie écologique et en économie biophysique qui montre que l'augmentation continue de la production, c'est complètement insoutenable, quel que soit l'indicateur environnemental dont on parle. Donc, tant qu'au niveau de l'État, on n'aura pas de réduction de la production planifiée, il ne pourra pas y avoir de débat où on s'entendra sur ces questions d'ouverture des mines, parce que comme l'ont dit les autres intervenants et intervenantes, ça va s'ajouter. Il y a des tas et des tas de preuves qui peuvent montrer cela. On a dit plus 300 % de demande de lithium en 2050 dans le scénario ADEME, si je ne dis pas de bêtises. Il y a d'autres scénarios qui existent, donc plus 54 % qui a été proposé par NégaWatt, et c'est encore un scénario où la voiture reste dominante dans les mobilités. On pourrait imaginer complètement démanteler le réseau routier, complètement démanteler les usines à bagnoles et relancer le rail, ce qui est un truc qui serait intéressant dans l'Allier, parce que si vous parlez à des cheminots dans l'Allier, ils ne vont pas vite parce que les rails sont dans un tel mauvais état, parce que personne ne les entretient, qu'ils sont obligés pour ne pas dérailler. Je pense donc qu'on peut aller beaucoup, beaucoup, beaucoup plus loin que ce qui a été évoqué en termes de sobriété et la seule solution scientifiquement valide, quand on parle de transition énergétique, c'est la décroissance.

Applaudissements

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Merci pour le respect du timing. La parole est à Monsieur.

M. Paul NERY – Ingénieur

Bonjour. Je m'appelle Paul, je suis ingénieur. Une première remarque, l'économiste, en introduction, a réussi à nous parler de transition énergétique et de crise climatique sans prononcer le mot « capitalisme ». Je voudrais déjà interpeller la CPDP. Est-ce que dans une table ronde où on s'interroge sur la souveraineté sur la production de médicaments, ce ne serait pas intéressant d'inviter quelqu'un qui pourrait nous dire comment on pourrait éradiquer la maladie ? Pourquoi ne pas inviter un économiste hétérodoxe à cette table ronde ? Merci.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

D'accord. Elle m'est donc adressée, finalement, si j'entends bien. On pourra échanger volontiers tout à l'heure à la sortie de la salle pour voir, comme tout autre participant, si vous avez des propositions à faire, y compris d'intervenants, dans quelle mesure ça s'accorde à la fois à nos besoins et à nos objectifs. Je serais ravi d'en discuter avec vous. On n'est pas fermé, quoi qu'il en soit, pour discuter sur des intervenants potentiels pour toutes les réunions suivantes. J'adresse vraiment cette demande, finalement, à l'ensemble des publics, n'hésitez pas à venir vers nous pour nous faire part de vos besoins, parce qu'après, on construit les séances en fonction et tous les besoins sont bons à exprimer. Merci. Il y avait Monsieur, qui demandait la parole. Ensuite, on ira au fond donner le micro à Madame. Merci.

M. Hugo [nom ?-1:44:24]

Bonjour. Je m'appelle Hugo. J'ai une formation d'ingénieur et je fais également une formation en sciences politiques dans l'environnement. Je voulais juste rappeler que les scénarios qui ont été évoqués, ce sont

des scénarios qui sont purement prospectifs et qui ne représentent pas la réalité. C'est quelque chose qui est à prendre en compte.

Ensuite, je voulais remercier Monsieur BIHOUIX et Madame VERRAX d'avoir apporté un point de vue critique par rapport au point de vue dominant, ce qui est quelque chose d'assez rare et qui permet aussi d'établir des contrepoints. À ce propos, Madame VERRAX, merci d'avoir insisté sur le rôle de l'État dans les mesures à prendre, notamment au niveau de la sobriété, puisque, aujourd'hui, on sait que, par exemple, les populations qui sont déjà les plus sobres, ce sont les classes populaires et la pollution est concentrée autour des personnes qui sont les plus riches. Par exemple, au niveau des SUV, mais aussi d'autres modes de transport. L'État a donc un grand rôle à jouer, au-delà même de la souveraineté ou de l'approvisionnement en batteries, mais simplement d'essayer, comme vous l'avez dit, de réduire nos besoins en batteries et en lithium.

Monsieur le représentant de l'État, vous nous avez parlé de politiques extrêmement ambitieuses au niveau du report modal. J'aimerais bien savoir quelles sont ces politiques extrêmement ambitieuses, notamment en comparaison avec le soutien quand même, très, très appuyé aux projets du type gigafactory et projets d'extraction de lithium. Merci.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Merci. Monsieur GALLEZOT, s'il vous plaît.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Je ne suis pas un spécialiste du financement des transports, mais les transports ferroviaires et les transports urbains, c'est plusieurs dizaines de milliards d'euros par an de soutien public. Plusieurs dizaines de milliards d'euros par an. Ça ne suffit peut-être pas, mais c'est bien supérieur à tout ce qu'on peut imaginer de soutien à des projets de ce type-là. Donc, je pense qu'il faut quand même se baser sur des chiffres. Madame VERRAX, je suis désolé, vous avez fait référence à des scénarios de l'ADEME. L'ADEME a travaillé avec l'OFREMI. Ces scénarios, on les a faits sérieusement. On arrive, en effet, entre 10 000 et 15 000 tonnes de lithium par an. Il y a donc un besoin. On est tous d'accord sur le fait que moins le besoin sera élevé, mieux on se portera, mais il n'empêche qu'il y a un besoin. Les 10 000 à 15 000 tonnes ne vont pas tomber du ciel. Il va bien falloir que quelqu'un aille les chercher. Alors, soit on considère que finalement, c'est un peu la vision que vous portiez, le marché pourvoira à cela et ce n'est pas grave, on ira chercher du lithium en Australie ou autre. Je suis désolé, ce n'est pas du tout la conception que l'on a. Ça ne veut pas dire qu'il ne peut pas...

[Inaudible-intervention hors micro-1:47:16]

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Excusez-moi, ce qui a été dit c'est que, finalement, la souveraineté n'avait aucun intérêt parce que, finalement, les échanges et le marché...

M. Philippe BIHOUIX – Spécialiste des ressources minérales et des enjeux technologiques associés

Par contre, ça ne nous gêne pas pour le nickel, ça ne nous gêne pas pour le cobalt, ça ne nous gêne pas de pourrir l'Indonésie, d'exploiter les enfants de la République démocratique du Congo. Pourquoi est-ce qu'il y a une exception sur le lithium ?

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Non, il n'y a pas du tout d'exception sur le lithium. Il se trouve qu'on utilise les ressources que l'on a. Donc, si je vous prends l'exemple du nickel, il se trouve que le gouvernement est en train de travailler avec les autorités du territoire pour que le nickel calédonien puisse venir en Europe. D'ailleurs, il y a du cobalt aussi avec le nickel néo-calédonien.

Le nickel et le cobalt, par ailleurs, on peut réduire fortement dans les chimies de batterie. Le graphite, on a plusieurs projets de graphite. Donc, si vous voulez, évidemment, il y a un certain nombre de ressources qu'on n'a pas. On n'aura, par exemple, pas de ressources suffisantes pour le cuivre, c'est évident. Là, il y a quelques endroits en Europe où il y aura du cuivre, donc on va travailler au niveau européen. Et puis, il y a des partenariats avec un certain nombre de pays. Donc, la souveraineté, ce n'est pas du tout ou rien...

[Inaudible-intervention hors micro-1:48:24]

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

S'il vous plaît, ne faites pas les maîtres du temps, vraiment. Je gère, s'il vous plaît, le temps. Je laisse Monsieur GALLEZOT finir sa phrase. Madame, après, s'exprimera. Mais ça ne facilite pas les échanges si vous criez à chaque fois. Vous pouvez terminer, s'il vous plaît.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Mais l'idée est bien, chaque fois qu'on le peut, chaque fois que c'est possible et chaque fois, évidemment, que les conditions environnementales sont réunies, de pouvoir utiliser les ressources. Encore une fois, ça serait, je pense, quand même, assez étonnant, lâche et pas très responsable de renvoyer ce sujet sur tous les autres. Alors, ce qu'on ne voit pas, c'est toujours plus facile. Peut-être que c'est plus simple, quelque chose qu'on ne voit pas.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Merci. On passe à une question de madame au fond de la salle. Ensuite, on passera le micro devant à l'un de ces messieurs, s'il vous plaît. Est-ce que vous pouvez vous lever pour pouvoir être visible de la salle et aussi vous présenter ? Ça facilite les interactions, y compris avec YouTube. Je vous rappelle qu'il y a du distanciel.

[Intervenante-1:49:24]

On parle de chiffres, on parle de chiffres, on parle de chiffres, les chiffres, on peut leur faire dire un petit peu ce qu'on veut. Ce qui est sûr, c'est que les limites planétaires, c'est une réalité et on est en train de les piétiner. Pour faire notre soi-disant transition énergétique, il faudrait énormément de métaux et effectivement, c'est piller tout partout. Plusieurs géologues, Madame Marieke VAN LICHTERVELDE ou Monsieur VIDAL, géologues au CNRS, ont dit que si on faisait cette transition comme vous l'entendez, dans les 30 prochaines années, on aurait extrait autant de métaux que depuis le début de l'humanité. Alors, au vu des conséquences dramatiques au niveau de la pollution, de la consommation en eau, je voudrais savoir si nous ne sommes pas devenus fous. Le modèle économique actuel atteint effectivement ses limites. Elle n'est plus qu'une logique productiviste et ça nous mène tout droit dans le mur. Quand on parle de souveraineté, je vois la souveraineté en eau et en nourriture et ça devrait être notre principal sujet. Là, ce qu'on est en train de faire, c'est de détruire ces ressources-là. Alors, on aura l'air bien malin à bord de nos SUV sans pouvoir boire et manger.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Merci. Monsieur BOURG, il y avait une interpellation sur les chiffres et la véracité des chiffres.

M. Stéphane BOURG – OFREMI

Sur les chiffres, là aussi, désolé de sortir des chiffres, vous avez parlé de géologie, Olivier VIDAL est économiste et il n'a pas de toute façon dit les choses comme vous le rapportez. Alors, les scénarios sont tous faux,

je suis d'accord, mais il faut quand même des ordres de grandeur pour se dire qu'est-ce que l'on fait aujourd'hui et quelles sont les potentialités, justement, de la géologie derrière. Chaque année, dans le monde d'aujourd'hui, c'est bien, ce n'est pas bien, ce n'est pas le propos, on vend 100 millions de véhicules. Imaginons qu'ils soient tous électriques, ça fait 500 000 tonnes de lithium. Les réserves aujourd'hui, c'est-à-dire ce qu'on serait capable de sortir des mines et qu'on connaît aujourd'hui, c'est 28 millions de tonnes. On a donc plus de 50 ans de réserves de lithium. Et je ne vous parle même pas des ressources, les ressources c'est plus de 100 millions. Donc, on ne va pas en arriver là et ce n'est pas l'objectif. Mais, encore une fois, on ne va pas piller la planète, les quantités qui sont celles des besoins pour cette transition-là restent très modestes par rapport à tout le lithium qui existe. Maintenant, vous dites qu'on va consommer autant dans les 25 prochaines années que depuis le début de l'humanité. Olivier VIDAL, tout à fait d'accord. Le BRGM l'a aussi repris. Ce que ça signifie, c'est une croissance annuelle, encore une fois, de 3 %. Donc, ce n'est pas quelque chose d'aberrant, une croissance de 3 %. On est d'accord, on n'est pas d'accord.

[Inaudible-intervention hors micro-1:53:18]

M. Stéphane BOURG – OFREMI

Ce ne sont pas des chiffres aberrants. C'est 3 % de hausse. C'est ça qui conduit à un doublement.

[Inaudible-intervention hors micro-1:53:26]

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Allez-y, je vous laisse terminer, Monsieur BOURG. N'interagissez pas directement de salle à scène, ça ne fonctionne pas, on ne vous entend pas en plus, ça ne sert à rien.

M. Stéphane BOURG – OFREMI

Quand vous partez d'une quantité donnée et que vous augmentez cette quantité de 3 % par an, en 25 ans, elle a doublé, c'est tout. Ce n'est pas illogique que l'on consomme...

[Inaudible-intervention hors micro-1:53:53]

M. Stéphane BOURG – OFREMI

Non, mais la croissance de la consommation en métaux depuis l'Antiquité est de 3 % par an. Elle est la même, elle ne bouge pas et c'est ce qui conduit à ce doublement tous les 25 ans.

[Inaudible-intervention hors micro-1:54:07]

M. Stéphane BOURG – OFREMI

Non, ce n'est pas des sciences, c'est juste des faits.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

On fait circuler la parole. Je vous rappelle que, même si je ne voulais pas vous la donner en premier, si vous la demandez, je vous la donne. Si vous voulez solliciter le micro, c'est peut-être mieux. Monsieur, allez-y.

M. Dominique CHAUVIN – Prospektiviste

Dominique CHAUVIN, prospectiviste. Il faudrait quand même s'étonner du succès de la voiture électrique en à peine 15 ans. Je rappelle qu'il n'y a pas si longtemps, il y avait un match entre la voiture hydrogène et la voiture électrique. Ce match n'existe plus. Le match est en train de se déplacer vers les camions, y compris les 40 tonnes, qui pourraient devenir électriques. Pourquoi un tel progrès en si peu de temps ? À cause de la batterie et des progrès de la batterie. Je rappelle qu'il n'y a pas si longtemps, la capacité énergétique d'une batterie, c'était

200 Wh/kg. Aujourd'hui, c'est 500 Wh/kg et la recherche travaille sur 1000 Wh/kg, c'est-à-dire un facteur 5. Si on combine ça en plus avec le moteur électrique, on a un rendement absolument fantastique de la voiture électrique. Le rendement énergétique va faire qu'en plus, dans un contexte économique, la voiture électrique va devenir moins chère que la voiture thermique. On est déjà à 20 %, ça a été mentionné, de parts de marché de la voiture électrique. Donc on rentre dans la zone des 20/80, 80/20, dans la transition et on a une comparaison historique avec la voiture hippomobile vers la voiture automobile. Il s'est passé 10 ans et pas plus que 10 ans entre 20/80 et 80/20 pour cette transition. On peut s'interroger si on ne va pas avoir la même chose pour la voiture électrique compte tenu des éléments que je vous ai donnés, c'est-à-dire son rendement, son prix qui baisse et surtout son efficacité qui va en plus, comme ça a été mentionné, rejaillir sur le réseau électrique puisqu'il y a une synergie très puissante entre la voiture électrique et le réseau électrique au travers de la borne de recharge, ce qui va permettre d'intégrer davantage d'ENR dans le réseau parce qu'on aura stabilisé le réseau et donc on pourra intégrer davantage d'ENR. Du coup ma question pour tout le monde c'est : est-ce qu'on n'est pas déjà très en retard sur la production de lithium dans la mesure où dans 10 ans on aura déjà très fortement tangenté les 100 % ? Ce qui, au passage, relativise beaucoup la suppression des voitures thermiques en 2035. Si on n'en a plus besoin, ce n'est même pas la peine de faire une loi pour ça. Ma question est très simple, est-ce qu'on n'est pas en retard ?

En matière de sobriété maintenant, juste un commentaire, la sobriété c'est très bien, mais pourquoi est-ce que vous ne parlez pas de sobriété sur la lumière dans cette salle ? Pourquoi est-ce que personne ne s'intéresse à la sobriété sur la lumière ? C'est parce que l'efficacité énergétique de la lumière est d'un facteur 7000.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Monsieur, est-ce que vous voulez adresser votre question à l'un des participants ou est-ce qu'elle ne s'adresse qu'à la salle ?

M. Dominique CHAUVIN – Prospectiviste

Ma question, elle est peut-être pour la société. Est-ce que vous n'êtes pas déjà en retard sur votre production de lithium pour satisfaire la transition énergétique qui pourra se faire très rapidement sur la mobilité avec la voiture électrique et qui permettra de substituer du pétrole, ce qu'on cherche à faire, car il va bien nous falloir un outil pour faire baisser la consommation de pétrole ?

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Très bien. Je garde la question en stock pour Imerys tout à l'heure. D'autres pourront y répondre globalement.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Sur la trajectoire, vous avez tout à fait raison de dire que l'adoption de la voiture électrique va quand même assez rapidement et peut-être plus rapidement que ce qui avait été anticipé. Après, il y a quand même un parc à remplacer. Il y a deux paramètres là-dedans. Quand on dit qu'il faut faire x millions de véhicules par an, il y a le point d'arrivée du nombre de véhicules à terme. Et ça, ça dépend des questions dont on a parlé, de la sobriété, de la modification des transports. Il y a la rapidité avec laquelle on rejoint ce point d'arrivée. Donc les deux sont des paramètres importants. Ça veut dire qu'on aura besoin de lithium, on peut rassurer Imerys, à la fin de la décennie et encore pendant un certain nombre d'années. On n'a pas parlé de l'aspect européen, mais c'est vrai qu'on a la chance d'avoir en France ce projet et d'autres projets potentiellement, mais il y a aussi les besoins de l'Europe qui sont importants et significatifs.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Merci. J'ai repéré trois demandes de prises de parole avant qu'on aille solliciter peut-être des prises de parole sur le chat. Donc, Monsieur, s'il vous plaît. Ensuite, la parole à madame au fond, et on reviendra devant. On demandera ensuite à des gens qui sont à distance de s'exprimer s'ils le souhaitent.

M. Élie BONNET

J'aimerais savoir comment on peut faire. Parce que lors de la réunion d'ouverture, quand j'ai posé la question et qu'on m'a répondu que l'électrification avait du sens, même dans le cadre des SUV, on n'a pas pu réinterpeller derrière. C'est-à-dire qu'on a le micro, on pose la question, puis derrière, on nous le reprend. Après, il y a quelqu'un qui balance une fake news, comme tout à l'heure sur le gaspillage. Il faut savoir que Tesla ne recycle pas, donc si on ne limite pas les usages, on gaspille. Si on vend à Tesla, on gaspille, tout simplement. Comment est-ce qu'on peut réagir, nous, sachant qu'on peut avoir une contre-vérité exprimée avec autorité sur une estrade, avec un micro qu'on ne nous rend pas ?

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Là vous l'avez entre les mains. Est-ce que vous voulez aussi adresser une question à l'un des participants ou pas ? Sinon, vous avez 1 minute 30 pour continuer.

M. Élie BONNET

Du coup, j'ai 1 minute 30. On est d'accord que les usages ne sont pas exclus. Imerys a dit qu'il n'était pas compétent sur les usages. Il n'y a aucun usage qui est exclu. Qu'est-ce qu'on va faire ? On va prendre du lithium pour faire des batteries Tesla non recyclables ? C'est du gaspillage. On va prendre du lithium pour faire quoi ? Des armes de guerre, des drones qui vont être vendus un peu partout ? Là aussi, ce n'est pas du tout de la transition énergétique. On va faire des SUV, ça va à l'encontre de la transition énergétique. Ce n'est pas mon avis, c'est l'avis de l'ADEME, n'en déplaise à Monsieur PARTE. À un moment donné, je voudrais juste qu'on pose les vraies questions des vrais débats. À un moment donné, il faut juste qu'Imerys assume d'être un opérateur minier qui est là pour faire de l'argent. Tout simplement.

Applaudissements

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Est-ce qu'on peut donner merci le micro à madame, au fond ?

[Intervenante-2:00:58]

Bonsoir. J'ai la voix un peu chancelante, excusez-moi. J'ai une question pour le représentant de l'État. Est-ce que vous avez une idée de combien de ristournes, de prêts, de déductions d'impôts, d'aides diverses et variées, l'État compte donner à l'entreprise Imerys pour cette mine ? Je pense qu'il va y avoir pas mal d'aides venant de l'argent des contribuables, en somme, puisque ça passe par l'État et cet argent pourrait très, très bien être investi ailleurs, comme dans les pistes cyclables, comme dans la désimperméabilisation de parkings, etc., etc. Les hôpitaux aussi, pourquoi pas.

Applaudissements

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Merci pour votre question. Monsieur GALLEZOT, donc les différentes aides sous différentes formes, que ce soit en participation directe ou en crédits d'impôt, etc., qui sont donc potentiellement mobilisées par l'opérateur.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Pour l'instant, il y a eu une aide qui a été donnée pour le pilote, c'est-à-dire la mise au point du procédé, qui est, de mémoire, de l'ordre d'une vingtaine de millions d'euros à peu près. Pour la suite, c'est quelque chose qui n'a pas été, pour l'instant, arrêté ou discuté. Il n'y a pas eu de demande formelle encore. Ce que je peux signaler, pour être totalement transparent, c'est qu'il existe un crédit d'impôt qui est potentiellement applicable dans ce cas de figure. Il faudra donc voir exactement quels sont les investissements qui seront présentés à ce crédit d'impôt. À ma connaissance, Imerys n'a pas encore fait de demande à ce titre-là. Ça nécessite, j'imagine, que le calage des investissements soit complètement terminé. C'est donc peut-être un sujet pour l'année prochaine ou pour les prochains mois. Oui, potentiellement, effectivement, il existe un accès à ce crédit d'impôt. Pour le reste, il n'y a pas eu de demande spécifique.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Merci pour la réponse. On passera ensuite sur le chat pour prendre trois prises de parole avant de passer à la table ronde suivante. Merci.

M. Joseph CARREIRA – Stop Mines 03

Bonsoir. Joseph de Stop Mines 03, donc proche d'Echassières. La vraie question ou le petit commentaire, vous parlez de transition, très bien. Vous parlez de tourner la page du véhicule thermique pour passer au tout électrique. J'ai eu l'occasion d'aller travailler non loin d'ici, en Afrique. Tous nos véhicules thermiques se retrouvent là-bas pour prolonger leur vie de 200 000 km. Est-ce cela que vous entendez par transition énergétique ? Je vous pose la question. Une petite question qui me semble importante. Posons-nous la vraie question du besoin avant de dire qu'on va exploiter du lithium pour faire des véhicules SUV ou plus petits, peut-être. Puisqu'aujourd'hui, un plus petit véhicule électrique ne rapporte rien aux vendeurs de voitures.

Applaudissements

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Merci.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Je pense qu'on l'a très largement évoqué. Il y a effectivement des fourchettes de besoins en lithium. Ce n'est pas un chiffre donné. On a dit entre 10 et 15 000 tonnes, qui couvrent une partie des applications, pas les applications batteries stationnaires, par exemple, puisqu'encore une fois, il n'y a pas que le véhicule électrique qui utilise du lithium.

Pour votre deuxième question, en effet, c'est vrai qu'il y a un certain nombre de véhicules usagés qui quittent l'Europe. Ça, c'est un fait. D'ailleurs, quelque part, ça permet de prolonger la durée de vie aussi de ces véhicules. Je ne sais donc pas si ça ne doit être considéré que comme une mauvaise chose. Tout à l'heure a été dit « pourquoi est-ce qu'on n'utilise que 100 000 kilomètres un véhicule ? », il existe la possibilité d'aller plus loin. Néanmoins, ce qui me semble important, c'est qu'il y a toute une réflexion au sein de l'Union européenne, on la mène aussi, évidemment, au sein du gouvernement français, pour essayer notamment... Alors les véhicules sont toujours en usage, il vaut mieux qu'ils continuent d'être utilisés. Après, il y a des véhicules qui sont mis à la casse et ça, je pense qu'il faut les garder plutôt sur le territoire national et européen pour pouvoir, justement, recycler l'ensemble des matériaux. Je crois qu'il y a quelqu'un de la FEDEREC tout à l'heure à la deuxième table ronde.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Pas FEDEREC, finalement. Ils ont été excusés pour ce soir. Ils étaient invités, mais ils ne pouvaient pas venir.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

En tout cas, il y a encore une amélioration possible de la filière de recyclage pour qu'on utilise vraiment tous ces métaux encore mieux.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Merci. Alors je vous propose qu'on prenne trois prises de parole sur Zoom puisqu'il y a trois personnes qui demandaient à pouvoir s'exprimer ou interroger les participants, je ne sais pas. On va faire le lien de nouveau avec Arthur qui régule et facilite les échanges en distanciel. Arthur, est-ce qu'on peut faire le point ? Est-ce que les échanges étaient nourris déjà aussi sur Zoom ou est-ce qu'il y avait un peu moins de demandes de prises de parole ?

M. Arthur BEAUCÉ – Eclectic Experience

Oui, Mathias, des échanges très riches sur le Chat Zoom, avec beaucoup de messages, comme en salle, beaucoup de débats, des débats sur la thématique de la sobriété, de nos usages notamment. À ce titre, je tiens à préciser que l'intervention de Madame VERRAX a été particulièrement saluée sur le Chat Zoom. Des questionnements et des débats également sur l'usage du lithium, notamment sur son utilisation dans les batteries de SUV. Enfin, pas mal de messages aussi sur la pertinence de produire du lithium en France en lien avec les enjeux de souveraineté. C'est juste une petite photo du Chat à ce stade. Je vais maintenant passer la parole à trois personnes effectivement qui veulent s'exprimer et je vais commencer par inviter Madame GODO à allumer sa caméra et son micro. On vous écoute.

Mme Sophie GODO

Bonjour. Je m'appelle Sophie GODO, j'habite dans l'Allier et je n'habite pas près d'Echassières. Je voudrais simplement dire ma surprise en entendant le monsieur qui a pris la parole en disant qu'il était prospectiviste, car il parlait d'une croissance exponentielle des véhicules en comparant avec les véhicules hippomobiles, mais il me semble que quand on parle de transition écologique ou de réduction des gaz à effet de serre, la meilleure manière, c'est de réduire ou de modifier notre mobilité – je remercie Madame VERRAX pour son intervention à ce sujet. Son intervention m'a paru encenser la croissance exponentielle du nombre de véhicules et ça ne me semble pas forcément être la meilleure solution si on veut réduire nos gaz à effet de serre.

Ma deuxième question s'adresse plutôt à Imerys et aux gens qui exploitent les sous-sols en général. Le fait qu'Imerys et sans doute d'autres sociétés bientôt commencent à exploiter du lithium pour permettre des mobilités individuelles, essentiellement, parce que les camions, je n'y crois pas trop, mais on pourra me prouver le contraire, est-ce que ça veut dire que Total va se décider à exploiter moins de pétrole et à faire moins de recherches pour trouver de nouvelles sources de pétrole ?

M. Arthur BEAUCÉ – Eclectic Experience

Merci beaucoup, Madame GODO. Je vais maintenant passer la parole à Monsieur INDRUSIAK. On terminera ces questions Zoom par Madame CARREIRA. C'est à vous, Monsieur INDRUSIAK.

M. Laurent INDRUSIAK – Secrétaire général de l'Union départementale CGT de l'Allier

Bonsoir, Laurent INDRUSIAK, je suis le secrétaire général de l'Union départementale CGT de l'Allier. Le sujet intéresse beaucoup notre organisation, tant sur la dimension environnementale que sur les enjeux sociaux. Donc, si on peut se féliciter, je l'ai déjà dit à plusieurs reprises, de cette commission du débat public qui permet quand même

à nous, citoyens, d'avoir des informations complémentaires sur le dossier, je note que ce soir, sur un sujet aussi important et aussi impactant – ce n'est pas certainement le fait du hasard que la réunion soit déportée sur Paris – pour un territoire comme l'Allier, on trouverait pertinent que les représentants de l'État fassent aussi l'effort de se déplacer sur les territoires pour prendre vraiment la mesure de ce que questionne ce projet Imerys dans le département de l'Allier parce qu'on est confronté à plusieurs dimensions. Je ne vais pas forcément développer, mais un département comme celui de l'Allier, aujourd'hui, n'a pas de capacité, n'a pas de possibilité de transports collectifs par le fer ou par la route. C'est donc un vrai sujet qui devrait être développé. La voiture individuelle nous semblerait indépassable. Pour autant, c'est un vrai sujet de société qui nous est aujourd'hui présenté. Il nous semble que sur ce sujet-là, pour répondre aux émissions de gaz à effet de serre et ses conséquences, est-il nécessaire de courir à marche forcée sur le tout électrique ? C'est un vrai sujet de société dont nous, citoyens, nous avons malheureusement été privés. On pourrait quand même penser que c'est le fait, j'allais dire, du prince, mais peut-être du fait du président de la République seul, qui n'a pas lancé un vrai débat citoyen dans le pays. Donc cela étant dit, ce n'est pas que des paroles en l'air, je pense qu'il y a besoin de prendre le pouls d'un pays pour prendre de bonnes décisions.

J'ai une question à poser sur la production de lithium à partir du site d'Echassières. On sait qu'il y a aujourd'hui un marché du lithium, soumis à concurrence avec des pays à l'international qui ont des prix différents, est-ce que le lithium produit à Echassières va servir au marché de la fabrication de batteries en France ? Merci.

M. Arthur BEAUCÉ – Eclectic Experience

Merci, Monsieur INDRUSIAK, pour votre question. Je laisse enfin la parole à Madame CARREIRA, qui sera notre dernière intervenante sur Zoom pour le moment. On ne vous entend pas, Madame CARREIRA, il faut activer votre micro.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

A priori, il y a un problème d'activation de micro, Madame, si vous nous entendez. On vous laisse peut-être essayer de régler le problème, quitte à ce que vous interveniez sur la deuxième partie du débat, comme on va peut-être laisser la place à la seconde table ronde vu l'heure avançant. On va faire ça, je pense que ça sera mieux.

On a noté la dernière question qui était donc adressée à Imerys. Celle de tout à l'heure était assez taquine, je ne sais pas dans quelle mesure elle vous était réellement adressée, concernant Total Energy. Elle devrait être adressée à Total Energy, bien évidemment, mais de toute façon, elle n'a pas tellement sa place aujourd'hui dans le débat compte tenu des acteurs en présence dans la salle. Donc, je renvoie à la dernière et je vous demanderai juste une réponse très courte parce qu'on sait qu'il y a déjà cette question qui est sortie dans le débat et vous savez y répondre très précisément. Est-ce que vous pouvez, aujourd'hui, puisque c'était la question in fine de Monsieur INDRUSIAK, certifier qu'à un moment donné, la production de la mine d'Echassières servira bien le marché français, autrement dit que le lithium produit ira bien aux gigafactories, par exemple, du Nord, si on s'en tient au modèle plus ou moins aujourd'hui en train de s'esquisser sur notre territoire national ? Est-ce que vous pouvez, en deux mots, oui, non, et une mini explication, s'il vous plaît, répondre à Monsieur INDRUSIAK sur ce point ?

[Intervenant-2:14:48]

Merci beaucoup. Ce qu'il faut savoir, c'est important, c'est que la filière du véhicule électrique est en train de se construire en Europe. On a parlé des constructeurs, on a parlé des gigafactories. En effet, entre nous et les gigafactories, il y a un autre acteur qui est important, ce sont

les producteurs de CAM, donc de matériaux actifs pour la cathode. Les constructeurs, ce sont les clients de nos clients de nos clients. Toute cette filière-là est en train de se construire plutôt de l'aval, donc des constructeurs, vers l'amont. Cette filière, en 2030, en 2035, ne ressemblera pas à la filière telle qu'elle est aujourd'hui. Les producteurs de CAM qui seront nos clients directs, aujourd'hui, il n'y en a pas en France. En revanche, il y a des projets, on pourra en parler tout à l'heure, il y a une discussion sur la filière qui est justement en train de se monter, pour avoir des acteurs et pour pouvoir construire cette filière intégrée européenne et française. Nous, notre marché est bien entendu européen et avec une attention particulière, bien entendu, pour les acteurs français.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Merci. Alors, en deux mots, comme vous n'avez pas été beaucoup questionnée, je me permets de vous laisser deux mots. Par contre, on arrête tout de suite derrière pour laisser la place justement au deuxième temps, parce que sinon la séquence sera vraiment trop écourtée.

Mme Fanny VERRAX – Professeur associé – Transition écologique et entrepreneuriat social – EM Lyon

J'entends et je suis vraiment désolée de m'imposer comme ça, mais c'est vrai que j'ai peut-être été moins douée que certains de mes acolytes pour attraper le micro.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Mais votre intervention a été appréciée, on l'a entendu.

Mme Fanny VERRAX – Professeur associé – Transition écologique et entrepreneuriat social – EM Lyon

Je voulais juste revenir très, très rapidement sur deux ou trois choses qui avaient été dites. Premièrement, le jeune homme qui disait « de toutes les manières, on n'atteindra pas les objectifs climatiques ». On est bien d'accord, tout le monde le dit, la plupart des scientifiques du GIEC, on ne sera pas au 1,5, on ne sera pas aux 2 degrés. La question, c'est : est-ce qu'on arrivera à 3 ? Donc ça, vous pouvez le suivre avec le Climate Action Tracker qui est un outil qui fonctionne très bien. Ce n'est pas parce que le 1,5 ou le 2 sont des vues de l'esprit que le combat climatique ne doit pas rester prioritaire et je crois qu'il ne faut quand même pas se tromper de combat.

Par rapport à la personne qui avait mentionné les enjeux de justice climatique, bien entendu, les Anglo-saxons parlent même de racisme environnemental. On est bien d'accord que c'est un sujet essentiel. Je vous renvoie à l'excellent livre de Célia IZOARD, *La Ruée minière au XXI^e siècle*, qui montre bien que ce transfert des mines du Sud vers le Nord est aussi un transfert vers les populations les plus précaires.

Je voudrais enfin répondre à Monsieur GALLEZOT sur la question du recyclage. Sur le lithium, vous avez raison, on n'a pas de recul, mais il y a d'autres métaux sur lesquels on a du recul. Je voudrais prendre l'exemple que je connais un tout petit peu du recyclage des terres rares. Ça fait 20 ans qu'on dit que ce sont des métaux critiques, essentiels à notre souveraineté, essentiels à notre industrie, on ne les recycle pourtant toujours pas.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

On a précisé un projet de recyclage de terres rares.

Mme Fanny VERRAX – Professeur associé – Transition écologique et entrepreneuriat social – EM Lyon

Aujourd'hui, c'est zéro. Ça fait 20 ans.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Terminez, comme ça, après, Monsieur GALLEZOT, en une phrase, répond, sinon on n'a pas de deuxième table ronde. Ça serait vraiment très, très, très dommageable pour les personnes qui sont mobilisées.

Mme Fanny VERRAX – Professeur associé – Transition écologique et entrepreneuriat social – EM Lyon

Il y a 10 ans, Solvay avait un projet de recyclage de terres rares. On avait deux usines en France, on avait la compétence, on avait les infrastructures. J'ai travaillé avec eux. Pourquoi est-ce que ça ne s'est pas fait ? Parce qu'au dernier moment, le cours du dysprosium a chuté. À partir du moment où on laisse la responsabilité du recyclage au marché et qu'on est sur un cours volatile des métaux, il me semble qu'il faut faire preuve d'une grande naïveté pour penser que ça va fonctionner si on ne l'a pas prévu à l'avance avec des contraintes réglementaires très fortes.

Applaudissements

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Pardon, mais le problème, c'est que vous parlez de choses alors que vous ne savez pas du tout ce qu'il se passe et ce qu'on est en train de faire. Vous ne savez pas, je suis désolé.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Alors est-ce que vous pouvez, justement, factuellement, revenir sur ce qui a été dit ? Comme ça, on termine sur ce point-là.

M. Benjamin GALLEZOT – DIAMMS

Avec le recyclage des terres rares, je suis d'accord, ça ne va pas se faire demain.

Mme Fanny VERRAX – Professeur associé – Transition écologique et entrepreneuriat social – EM Lyon

C'est en discussion, on est d'accord, depuis 20 ans.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

On termine sur ce point, s'il vous plaît. Ce n'est pas ce soir, justement, qu'on réglera le problème. Donc encore une fois, s'il vous plaît, je veux bien que vous ayez le droit de répondre, c'est normal, mais après, on s'arrête.

M. Stéphane BOURG – OFREMI

Juste quelques points techniques. Aujourd'hui, il n'y a pas suffisamment de matières à recycler pour que de telles installations fonctionnent. Ce n'est même pas une histoire de rentable, c'est une histoire de filière à mettre en place. Aujourd'hui, il faut construire une usine. Une usine, elle doit traiter une certaine quantité...

Mme Fanny VERRAX – Professeur associé – Transition écologique et entrepreneuriat social – EM Lyon

L'usine existait, elle a fermé !

M. Stéphane BOURG – OFREMI

Non, non, non. Si vous parlez de l'usine qui recyclait les lampes basse consommation...

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Je pense qu'on va s'arrêter là.

Mme Fanny VERRAX – Professeur associé – Transition écologique et entrepreneuriat social – EM Lyon

Saint-Fons.

M. Stéphane BOURG – OFREMI

Alors, l'usine de Saint-Fons préparait la matière des lampes basse consommation qui contenaient des terres rares et pas de dysprosium. Cette matière était ensuite emportée aux usines de La Rochelle qui les séparaient. L'usine a fermé parce qu'on a cessé d'utiliser les lampes basse consommation. En trois ans, le marché a shifté des lampes basse consommation vers les LED qui n'utilisent pas les mêmes matières. Donc aujourd'hui, si l'usine couplée Saint-Fons – La Rochelle produisait ce qu'on récupère des lampes basse consommation, ce ne sont pas ces terres rares-là qui vont dans les aimants. Donc c'est des questions de filière. On dit terres rares, il y en a 17.

Mme Fanny VERRAX – Professeur associé – Transition écologique et entrepreneuriat social – EM Lyon

Je suis désolée, parce que je sens que c'est très important pour le monsieur de me discréditer. Il se trouve que j'ai travaillé avec la business unit terres rares de Solvay, c'est vraiment la chute du cours du dysprosium qui a fait que ce projet n'a pas...

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

J'entends que vous n'êtes pas d'accord. Je suis obligé de reprendre la main parce que sinon dans dix minutes, un quart d'heure, vingt minutes, on y est encore, ce serait normal, mais ce n'est pas le sujet.

Mme Fanny VERRAX – Professeur associé – Transition écologique et entrepreneuriat social – EM Lyon

Ce qu'il faut retenir c'est que ce n'est pas le marché qui va organiser le recyclage efficace du lithium.

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

On s'arrête là.

M. Stéphane BOURG – OFREMI

On est d'accord sur le marché.

Applaudissements

M. Mathias BOURRISSOUX – Président de la Commission particulière du débat public

Merci beaucoup pour vos interventions et pour vos participations actives à tous les quatre. Je vous invite à poursuivre la discussion tout à l'heure après la réunion, ça vaut avec le public, ça vaut aussi entre experts et intervenants, parce que sinon, on n'a pas la place nécessaire sur les trois heures de réunion qui nous sont accordées pour traiter tous les sujets. Merci pour vos interventions et merci pour les éclairages qui ont été appréciés, me semble-t-il, des participants.

Je t'en prie, David, je te laisse le relais, j'en suis désolé, avec beaucoup de retard.

M. David CHEVALLIER – Commission particulière du débat public

Effectivement, avec un peu de retard. Je vais appeler les intervenants pour la seconde table ronde, qui va concerner les questions d'enjeux liés à la souveraineté et le concret de la souveraineté. Monsieur PHILIBERT, Madame CHÉRON. Allez-y, installez-vous.

Dans ce premier temps de table ronde qui a été très riche, on a déjà abordé pas mal d'éléments, dont certains qui ont pu concerner aussi notre propre table ronde. On est sur cette question de la souveraineté qui veut dire aussi celle de la dépendance, la question de l'autonomie

aussi sur tout ce qui va concerner la mobilité électrique, en particulier ce qu'on appelle la chaîne de valeur de la batterie, c'est à dire comment on construit une batterie le plus entièrement possible sur le territoire. On va avoir des éléments d'enjeux et on va avoir des éléments concrets.

Je le dis tout de suite à Monsieur HUBERT, c'est lui qui terminera, comme ça il se prépare déjà, mais je lui ai déjà dit. Je vais passer la parole à Cédric PHILIBERT pour une approche géostratégique globale. Donc, Cédric PHILIBERT, vous êtes membre de l'Institut français des relations internationales, chercheur associé, entre autres. Excusez-moi, je ne vais peut-être pas être très crédible sur ce moment-là, mais je vous donne cinq minutes par intervenant.

M. Cédric PHILIBERT – IFRI

J'avais cru comprendre. Merci beaucoup. Bonsoir à tous. Je vais vous surprendre. Est-ce qu'on doit absolument faire cette mine ? La réponse est non, on ne doit pas absolument la faire. On a assez de lithium dans le monde, 28 millions de tonnes. On nous a donné le chiffre des réserves, publié par le service géologique des États-Unis. Les ressources, c'est 105 millions. Si on fait de la transition rapide vers les véhicules électriques, il nous faut 400, 500 000 tonnes par an de lithium. On peut donc faire sans la mine d'Echassières, on peut tout à fait. L'autre question, c'est : est-ce qu'on devrait la faire ? La réponse n'est pas la même. Alors pourquoi ? D'abord, parce que je pense même si on ne fait pas la mine, on voudra quand même faire la transition énergétique, y compris chez nous. Ou alors on dit qu'on n'a pas besoin de la faire, on n'est que 1 %, on laisse les autres la faire. C'est une position possible, c'est une position qui est tenue dans le débat public par des partis politiques ou des gens qu'on entend dire « non, nous, on n'est que 1 %, donc ça ne sert à rien ». Évidemment, si tout le monde raisonnait pareil, tout le monde individuellement n'est que 1 pour 10 milliards, donc finalement, on n'a rien à faire, personne n'a rien à faire. Dans ce cas-là, évidemment, il n'y aura pas de transition énergétique.

D'ailleurs, on nous a dit qu'elle était impossible. On s'appuie sur les travaux de quelqu'un qui est un historien, qui montre que de 45 à 2000, il n'y a pas eu de transition énergétique. Les différentes énergies sont venues s'ajouter les unes aux autres, ce qui est tout à fait vrai, ce qui ne prouve en rien que demain, on ne va pas faire une transition énergétique et ce qui ne prouve surtout pas qu'aujourd'hui, par exemple, l'éolien et le solaire qui produisent ne remplacent pas des énergies fossiles dans la production d'électricité. En fait, ils remplacent des énergies fossiles dans la production d'électricité. En Allemagne, ils ont remplacé du nucléaire, d'ailleurs, et une grosse part du charbon, qui a beaucoup régressé, puisque maintenant, les renouvelables, en Allemagne, font plus de la moitié de la production d'électricité l'an dernier, etc. La transition énergétique, elle existe, elle est en marche et c'est assez difficile de l'imaginer sans la France, malgré tout, parce que la France est un des pays importants en Europe, pas le seul, mais c'est un des pays qui comptent, et l'Europe est assez en pointe dans la lutte sur le changement climatique. Si l'Europe se déballonne, si TRUMP est élu, ce ne sont pas les Américains qui la feront tout seuls, il restera les Chinois, peut-être, pour la faire, c'est vrai, parce qu'ils sont en avance sur beaucoup de choses, sur les renouvelables, sur la voiture électrique.

Si on doit faire la transition énergétique, est-ce qu'on ne doit pas aussi faire les voitures électriques ? Parce que j'ai bien écouté tout ce qui a été dit sur la sobriété. Je suis absolument pour, je suis pour même le scénario génération frugale de l'ADEME qui réduit de 25 % les trajets parcourus, de 45 % le trafic de marchandises et qui fait un report sur les transports en commun, le train, tout ça, c'est très bien. Mettons que ça réduise de moitié la circulation automobile. Ce serait formidable. De moitié le nombre de voitures, génial. Mais d'abord, on n'est pas seul dans le monde, et puis il reste l'autre moitié. Donc, cette autre moitié, il faut la décarboner quand même. On ne va pas continuer avec le pétrole. On ne va pas justifier, on ne va pas donner des raisons à Total de continuer à chercher du pétrole partout et dans les zones les plus

difficiles ou les plus polluantes. On va lui démontrer, en réduisant notre demande de pétrole, qu'il n'a aucun intérêt à aller dans des endroits où c'est cher et polluant et qu'il doit se recentrer progressivement sur les endroits où c'est le plus facile et petit à petit aller vers l'extinction du pétrole ou, en tout cas, sa réduction au rôle de pétrochimie [incompris-2:26:21] industrielle plutôt que de source d'énergie. Pour ça, il va falloir électrifier les voitures qui restent. Si je regarde dans le monde, il y a 1 milliard de voitures individuelles. On est 8 milliards, on sera bientôt 10 milliards. En France, il y a une voiture pour deux habitants. Alors, mettons qu'on va diviser ça. On va dire qu'on n'aura plus qu'une voiture pour quatre habitants. Mais si on met ça dans le monde entier, ça fait quand même 2,5 milliards de voitures. Donc, 2,5 fois plus qu'aujourd'hui. Alors, qu'est-ce qu'on fait ? On laisse faire ces voitures au pétrole ? Donc 2,5 fois le pétrole qu'on a aujourd'hui. Ou est-ce qu'on veut supprimer le pétrole et à ce moment-là, il faut les faire électriques avec essentiellement une électricité d'origine renouvelable qui, comme Dominique nous l'a très bien expliqué, pourra être d'autant plus facilement intégrée dans les circuits électriques que les batteries des voitures électriques serviront à ça. Donc, on va avoir besoin de ces voitures électriques. Alors, après, on peut décider qu'on ne fabrique pas les voitures en France, ni les batteries. Les Chinois seront ravis de nous les vendre, il n'y a pas de problème, on peut renoncer à l'industrie automobile française. Ça fait juste quelques centaines de milliers d'emplois, mais bon, pertes et profits, pourquoi pas... On peut tout acheter... Les questions de souveraineté, je crois que c'est comme ça qu'il faut les poser.

On peut évidemment se dire qu'on ne veut pas de mines, donc on va acheter les matériaux actifs de cathode ou le lithium sous une forme ou sous une autre à l'étranger. On va donc les laisser faire. Alors, c'est en Australie et puis au Chili. Ce sont les principaux producteurs. Au nom de quoi ? Au nom de la protection de notre ressource en eau ? Mais au Chili, c'est 10 à 20 fois plus d'eau par tonne de lithium. Dans le désert de l'Atacama, qui est le désert le plus aride du monde. On va donc trouver bien, pour protéger notre ressource en eau – je vois bien qu'il y a des problèmes d'eau, de plus en plus avec le changement climatique, il y a des endroits où il n'y en a pas assez, il y a des endroits où il y en a trop –, pour économiser 600 000 m³ d'eau par an dans la Sioule, on va dire « non, non, il faut continuer à faire dans le désert de l'Atacama par évaporation », c'est de l'énergie solaire, c'est très bien... En Australie, on va aller regarder comment c'est fait, c'est peut-être pas mal fait en Australie. Voilà, on va rester dans la dépendance et on va dire au fond, en France, nous, on est le pays du fromage, mais pas des mines, on ne veut pas de mines. Il est hors de question d'avoir des mines parce que la mine, c'est toujours un peu polluant. Oui, c'est rare d'avoir une mine absolument parfaite à 100 %. C'est vrai qu'il y a généralement une blessure dans le paysage.

Maintenant, si vous regardez ce projet, c'est une mine souterraine qui est faite là où il y a déjà une carrière. C'est difficile de trouver mieux. Vous pouvez aller voir dans le monde. Il y a des mines très différentes, je le maintiens. C'est difficile de trouver mieux. Vous trouvez des mines qui sont très différentes dans le monde. Le nickel en Indonésie, c'est un vrai problème. Vous avez des pays où il y a des mines de nickel, des émissions de CO₂ attachées qui sont 5 à 10 fois moins importantes. Il y a toujours des déchets, il y a toujours des problèmes. La mine, ce n'est pas un truc idéal. La question de fond, c'est celle de la stratégie nationale bas-carbone qui nous fait passer d'un monde basé sur les fossiles. Les fossiles, c'est quand même l'extraction. Il faut rappeler les chiffres, 8 milliards de tonnes de charbon par an qui supposent de déménager ou de broyer 50 milliards de tonnes de roche plus le pétrole et le gaz. Mais ça, c'est juste le charbon. On remplace ça par les renouvelables, essentiellement, et puis des voitures électriques, des pompes à chaleur, beaucoup de choses électriques. Il faut donc beaucoup de cuivre, il faut de l'aluminium, il faut un peu de nickel, encore qu'on n'est pas obligé parce qu'on peut faire des batteries maintenant sans nickel ni cobalt, il faut du lithium pour les batteries, il

faut des terres rares, quelquefois, ce n'est pas obligé non plus dans les moteurs, on peut faire des moteurs sans terres rares. Il y a quand même beaucoup de souplesse, mais il faudra du cuivre, par exemple. C'est sûr que c'est le métal de la transition énergétique. On n'en a pas chez nous, on ne va donc pas essayer d'en faire chez nous. Il se trouve qu'on a du lithium et on peut faire une mine très bien qui sera, d'ailleurs, très fortement électrifiée elle-même. On lit souvent « on a besoin absolument de pétrole et de charbon pour faire les métaux qui nous permettent la transition, donc la transition est impossible », c'est complètement faux. Le travail de la mine est de plus en plus électrique. Le travail de l'industrie est de plus en plus électrique et on peut faire une transition. Alors est-ce qu'on arrivera à 1,5 ? C'est très, très difficile. Est-ce qu'on arrivera à garder un réchauffement à 2 degrés ? Ce n'est pas impossible. Moi, je ne baisse pas les bras.

Je pense qu'on doit faire cette mine parce que c'est l'impératif de Kant. On doit le faire parce qu'on peut le faire et qu'on peut le montrer et qu'on doit prendre sa part à la fois dans les bénéfices en termes de souveraineté de la mine et à la fois dans le fardeau de la mine. On doit prendre notre part parce qu'on ne peut pas laisser ça uniquement aux peuples des pays en développement. Merci.

M. David CHEVALLIER – Commission particulière du débat public

Merci à vous, Monsieur PHILIBERT. Je vais passer la parole à Antoine GATET, membre de l'association France Nature Environnement, pour connaître votre positionnement sur ces questions de constitution de la filière sur la batterie.

M. Antoine GATET – FNE

Merci beaucoup. Bonsoir à toutes et tous. On va passer de l'impératif de Kant à l'impératif de Gaïa, je pense. Je préside la Fédération nationale des associations de protection de l'environnement et des fédérations d'associations, 6 200 associations réparties sur l'ensemble des territoires. On a l'habitude de ces dossiers parce qu'on travaille partout en France et en outremer, notamment en Guyane, sur les dossiers miniers, mais aussi en France. On travaille beaucoup sur la mine en France, puisqu'il faut quand même le rappeler, la France a été une terre minière. On a beaucoup de dossiers sur les pollutions radioactives liées aux anciennes mines d'uranium dans le centre de la France, dans le Massif central et en Bretagne. On a beaucoup de dossiers aujourd'hui sur les conséquences des mines d'or. On a beaucoup de dossiers sur la réouverture de mines d'or. La mine de lithium n'est donc pas un sujet isolé dans les débats et les sujets globaux que nous avons à traiter, nous, sur la question de l'extractivisme en général, de ses impacts environnementaux et sociaux. D'ailleurs, on connaît bien la société Imerys, puisqu'on a à peu près huit dossiers depuis 2009 qui concernent cette société, dont un dossier de condamnation pénale pour pollution liée à une de ses carrières en Bretagne, et cinq dossiers qui sont toujours en cours sur des non-respects de prescriptions techniques. C'est donc une société qu'on suit. Ça nous inquiète un peu parce qu'Imerys n'est pas une société minière, c'est une société de carrière et la carrière, ce n'est pas pareil que la mine. Changer de métier comme ça, ça nécessite beaucoup de garanties qu'on a demandées depuis le début en rencontrant Imerys, d'ailleurs, à plusieurs reprises.

Merci beaucoup à la CNDP d'organiser ces débats publics et d'avoir ce temps pour élever un petit peu le débat aussi sur la question des transitions, sur la question des besoins, sur la question des politiques publiques, parce qu'effectivement le sujet, il doit être ici. Trop souvent, sur le terrain, les sujets se restreignent à des choses très concrètes avec des batailles d'experts sur ça va polluer, ça ne va pas polluer, « ne vous inquiétez pas, on a tout prévu, la mine propre, on sait faire maintenant ». Alors que le sujet est effectivement beaucoup plus global. J'aurais quand même préféré, je le dis parce qu'à chaque fois, ça me choque, qu'avant de faire le débat public, le ministre de l'Industrie n'annonce pas l'ouverture d'une usine de lithium. J'aurais

vraiment préféré, parce que c'est très difficile pour nous de pouvoir faire vivre le débat démocratique quand les décideurs publics ont déjà annoncé que, de toute façon, on allait le faire. Je suis un peu surpris par le discours du représentant de l'État qui est un petit peu toujours sur cette même veine. On est censé être aujourd'hui ici pour poser des éléments de débat et pour vous inviter, vous, l'État, qui allez donner les autorisations, vous, la société Imerys, qui devez réfléchir sur l'opportunité de développer ces filières-là, pour vous ouvrir et savoir si le projet peut encore être un projet après avec ce débat-là. Donc moi, ce que j'attends surtout, c'est que vous jouiez ce jeu-là, parce que si vous êtes là pour défendre le fait que, comme vous venez de le faire, de toute façon, on en a besoin, on est là pour dire qu'on en a besoin et de toute façon le coup est parti, c'est assez démobilisant pour la société civile pour s'engager sur ces processus démocratiques.

Dans tout ce que j'ai entendu jusqu'à présent, je suis assez surpris et un peu choqué. Je l'avais dit quand on a fait un débat avec le président de votre société au monde [incertain-2:35:12]. J'ai l'impression qu'on parle comme si on était dans les années 70 ou les années 80. J'ai l'impression qu'on ne prend pas la mesure du fait qu'on est en 2024, qu'on fait face à des crises écologiques majeures. Ces crises écologiques, ce n'est pas que la crise climatique, ce n'est pas que la transition, la décarbonation et la transition carbone-énergétique. C'est une crise des écosystèmes, c'est un effondrement des écosystèmes, c'est une pollution généralisée des eaux, c'est la gestion de déchets et autres qui sont catastrophiques. On le dit souvent, à France Nature Environnement, on n'aurait pas la crise climatique, on serait dans la même situation catastrophique par rapport à la biodiversité, par rapport à plein d'autres choses. Il ne faut pas résumer la transition écologique au seul sujet de la transition énergétique et à la décarbonation. On est en train de proposer, dans ce que j'entends, des solutions qui nous disent : on est dans un monde parfait, tout va bien, le seul problème qu'on a, c'est qu'on dégage un petit peu trop et on va réussir à trouver des solutions pour dégager un petit peu moins et ça va résoudre tous les problèmes. Le problème climatique amplifie les autres problèmes, les autres problèmes continuent à exister, notamment les problèmes d'eau. Je voudrais quand même vous rappeler qu'on est en train d'aller vers une planète qui va être à plus 4 degrés, plus 5 degrés. D'ailleurs, on va lancer le plan national d'adaptation au changement climatique. Plus 5 degrés, ça ne veut pas dire qu'il va falloir faire un petit peu plus d'ombre et un petit peu plus d'eau pour se rafraîchir. Ça veut dire que les écosystèmes globaux, dans le système « One Health », ne peuvent potentiellement pas survivre à ces éléments-là. On est face à des enjeux globaux environnementaux qui dépassent le seul sujet de la décarbonation.

Le sujet pour nous, c'est la question de la transition matériaux. On a parlé d'inégalités. On va redonner les chiffres, les chiffres, ça fait sérieux. Les 1,2 milliard de personnes les plus pauvres de la population mondiale n'utilisent que 1 % des ressources extraites sur la question des ressources globales. Les 1 milliard de personnes les plus riches de la planète en consomment 70 %. L'Union européenne ne représente que 6 % de la population mondiale, mais consomme 25 % à 30 % du métal produit mondialement. Si l'Union européenne reste sur la même trajectoire, sa consommation en métal devrait augmenter de 63 % d'ici à 2060. L'enjeu aujourd'hui, ce n'est pas la transition carbone. L'enjeu, c'est la transition matériaux. C'est comment on fait pour stopper cette courbe qui fait que l'on consomme toujours plus. Et ce n'est pas 3 % par an, ce n'est pas vrai. Si vous lisez sur de la moyenne, c'est du 3 % par an, mais on est sur des courbes qui sont beaucoup plus que régulières.

C'est effectivement la mobilité électrique aujourd'hui qui pose problème sur la question du lithium et sur les besoins en lithium et c'est la voiture électrique. Ça a été très bien dit tout à l'heure, on est en train de parler de l'avenir de la voiture. Il faut qu'on soit clair sur ça, le sujet c'est quel monde, demain, dans les transitions écologiques, quel type de voitures et quels besoins par rapport à ces mobilités-là. Donc l'objectif et le sujet, ce n'est pas comment on répond à cette

augmentation de la demande. L'objectif, c'est comment on répond à cette nécessité d'infléchir la trajectoire en mettant en place des changements structurels pour qu'on ne soit plus sur une augmentation de la demande et qu'on ne soit plus uniquement sur la réponse technique et industrielle de « on a besoin de plus de lithium, voilà comment on va pouvoir y répondre ». Il faut quand même qu'on se remette sur ce sujet-là très fortement.

Alors, à France Nature Environnement, on a des réponses à ça, c'est-à-dire qu'on porte un plaidoyer sur le monde de demain. D'ailleurs, ça a été dit tout à l'heure, on a des scénarios de l'ADEME qui ont été exposés, des projets de scénarios. Ces projets de scénarios étaient censés faire en sorte d'ouvrir un débat public collectif en France pour décider collectivement des critères que nous pouvions choisir ensemble pour définir le monde vers lequel nous voulions aller, le monde de demain. Ce débat n'a jamais eu lieu. On a passé notre temps à le dire. J'ai été même en CNR, le Conseil National de la Refondation à l'Élysée, juste pour ça, pour dire, nous, on vient pour qu'on ait ce débat sur quel est le monde de demain. Ce débat n'est pas possible et ce débat n'a pas lieu. Aujourd'hui, on nous impose, effectivement, sans débat démocratique, des choix qui sont les scénarios technoscientifiques et les scénarios de toujours plus dans ce monde-là, alors qu'on n'a pas pu avoir ce débat. Nos propositions et nos positions à nous sur ces sujets-là, c'est de rappeler qu'on est dans ce monde à plus 4 degrés et qu'on ne peut pas raisonner toutes choses égales par ailleurs, on ne peut pas faire des mines aujourd'hui comme on en faisait hier, tout simplement parce qu'on va avoir des problèmes d'eau, en particulier, notamment à Echassières et sur ces territoires-là. On est sur des recommandations sur éviter, réemployer, recycler aussi. Là, on a des filières, puisqu'on est là pour parler de filières, la réduction drastique de l'usage des ressources et une nouvelle analyse des cycles de vie des produits, les questions d'écoconception, de réparabilité, d'allongement de la durée de vie, d'accessibilité des pièces, de réemploi, de recyclage, tout ça, ça crée des filières. Ça crée des filières qui sont territorialisées, qui sont locales, qui permettent aux citoyens et citoyennes d'être conscients de la quantité de matériaux qu'ils utilisent, parce qu'ils vont l'avoir vraiment sous les yeux et ils vont être responsables de ces matériaux-là. Les filières qu'il faut qu'on porte, ce sont ces filières-là et ce sont les filières aussi du recyclage. Sur extraire, puisque même, effectivement, avec toutes ces filières-là, il y a la question de l'extraction, la position qu'on porte à France Nature Environnement, c'est de dire qu'il ne faudrait quand même pas oublier qu'on ne parle pas de carrière, on parle de mine. La différence entre une carrière et une mine, c'est que les mines, ça va chercher des métaux, des métaux stratégiques. Ces métaux stratégiques, dans le code minier, ils n'appartiennent pas aux propriétaires du terrain, comme aujourd'hui vous êtes propriétaires de vos carrières et donc du kaolin et autres [incompris-2:40:57]. Ces métaux-là, ils appartiennent à l'État. Ce sont des ressources publiques. C'est d'ailleurs pour ça que l'État concède – ça s'appelle des concessions – l'exploitation de ces matériaux-là à des opérateurs privés. Nous, ce qu'on demande, c'est que l'État commence par faire le point sur quelles sont les ressources, qu'on fasse une planification globale sur quelles sont les ressources exploitables, compte tenu du fait qu'on ne peut pas continuer à exploiter dans des sites naturels, parce qu'on a des enjeux de préservation de la biodiversité qui sont urgents, les sites qu'on ne peut pas exploiter parce qu'on a des problèmes d'eau et des questions d'eau, et c'est sans doute le cas, d'ailleurs, à Echassières, et que sur cette base-là, par rapport aux besoins, on planifie quel type de mines, à quel endroit, pour quoi faire, on doit ouvrir. Donc c'est une responsabilité publique. Aujourd'hui, on laisse la responsabilité aux entreprises privées en fonction de la rentabilité des mines en disant « allez-y, faites comme vous voulez ». C'est ce qu'on a fait sur les énergies renouvelables, d'ailleurs, avec les conséquences qu'on a vues. On est en train de faire différemment sur les énergies renouvelables en disant, on commence par mettre en place des planifications territoriales et

après, on va chercher des opérateurs et pourquoi pas des opérateurs citoyens. On doit faire la même chose sur les questions minières. Pour nous, ouvrir une nouvelle mine pour faire de la batterie électrique dans un monde sur lequel cette batterie électrique va servir à faire du SUV, on est complètement à côté de la plaque par rapport à l'urgence de la nécessité de politiques publiques ambitieuses qui commencent par questionner le besoin, par questionner quel est le monde de demain dans lequel on va vivre, compte tenu des nécessités écologiques et qui questionnent aussi avec les territoires par rapport à leurs projets de développement local, qu'est-ce qu'on fait si on fait une mine et qu'est-ce qu'on ne fait plus si on fait une mine.

Applaudissements

M. David CHEVALLIER – Commission particulière du débat public

Merci, Monsieur GATET. Je vais passer la parole à Marie CHÉRON, Transport et Environnement, qui est une fédération d'ONG environnementales au niveau européen. Je crois que vous avez des diapos qui vont s'afficher.

Mme Marie CHÉRON – Transport et Environnement

Effectivement, on a besoin de véhicules électriques. On a besoin de passer à l'électrique. Le passage à l'électrique, étant donné notre niveau de dépendance à l'automobile, est nécessaire si on veut décarboner les transports. En revanche, je voudrais rebondir sur ce qu'a dit le monsieur tout à l'heure, même s'il est parti, tant pis, une autre dame a aussi réagi, elle a dit « nous aurons l'air malins avec nos SUV quand on aura, en gros, détruit nos écosystèmes » et le monsieur a dit « est-ce que l'électrification a un sens si on est tous en SUV demain ? », je pense qu'effectivement, non. L'électrification en SUV, ça n'a aucun sens et ça ne sera qu'une aggravation des problématiques environnementales qu'on connaît déjà. Je crois que ça, c'est important. Je suis assez contente de participer à ce débat sur la mine, parce que moi, ça fait des années que je travaille sur le véhicule électrique et que je défends cette solution en France en disant que c'est, oui, une des solutions essentielles pour décarboner les transports. Le débat sur les ressources minières et les impacts des activités minières remonte toujours et c'est normal.

Ce débat, il est hyper important. Ce qu'a dit le monsieur de FNE est essentiel, c'était le message le plus important que je voulais faire passer aujourd'hui, c'est qu'on ne fait pas une mine en 2024, 2025, pour les années à venir comme on la faisait au siècle précédent. Il y a une question de responsabilité environnementale et sociale de la part des acteurs économiques, donc d'Imerys, effectivement. Mais quand monsieur demande si Imerys peut nous garantir qu'on ne va pas fabriquer des SUV avec ces métaux, en fait, la question, elle n'est pas posée à Imerys, simplement, mais à Imerys en tant qu'acteur de la chaîne. On a dit que la chaîne était composée de dizaines d'acteurs avec des interactions et une loi de la demande qui font qu'à la fin, la demande arrive à Imerys, qui est au bout. La question, c'est la responsabilité de la filière. Là, c'est une question de stratégie politique et de politique industrielle. Alors oui, on a beaucoup de retard en France, y compris sur le recyclage, ça a été pointé du doigt. Sur tout, on a eu plein de retard. Aujourd'hui, on a l'impression qu'il y a quand même une dynamique qui se met en place, je pense qu'il faut la saluer. En revanche, il va falloir aller beaucoup plus loin pour qu'effectivement, on ne se contente pas d'investir dans de la production et dans une chaîne de valeur, mais en se posant la question de ce qu'on veut produire. Vous l'avez dit tout à l'heure, de quoi on a besoin. Ça a été dit plein de fois, on ne peut pas considérer que le retour de projets minières en Europe et en France est acceptable si on ne se pose pas la question de nos besoins et donc des véhicules qu'on veut produire, quels sont les véhicules que l'on veut et dont on a besoin pour demain. Si ce sont

tous des SUV et si on continue sur la tendance actuelle, effectivement, ce n'est absolument pas tenable.

Quand on regarde les projections des constructeurs, si on continue comme ça et si on suit vraiment ce qui est prévu et ce qui est dans les tuyaux, 2030, on a 80 % du marché qui sont des SUV. Ça veut dire des véhicules plus lourds. Alors, on a une dynamique, là, depuis un an et demi, on commence à être entendu sur la nécessité d'avoir des véhicules plus légers et plus petits. Effectivement, on espère que ça, ça va se concrétiser, mais il va falloir aller beaucoup plus loin. On a vraiment besoin de réduire drastiquement le poids des véhicules, la quantité en matière intégrée et effectivement d'aller sur des batteries qui sont beaucoup plus légères et plus petites. Je pense qu'il y a un intérêt, même s'il n'y a pas de responsabilité directe d'Imerys dans ce débat, à ce que ce sujet de la responsabilité de la filière dans son ensemble remonte et puisse prendre une importance dans la politique industrielle et dans la stratégie de la filière. Là, ça ne correspond pas à n'importe quoi, vu que ça correspond à des aides publiques qui sont accordées, à un soutien public, à des orientations de la politique industrielle et ça correspond à une stratégie nationale qui est dans les textes de loi, dans la loi climat, avec un document qui n'est pas encore publié, mais qui devrait l'être prochainement et qui fixe les grandes orientations pour la filière automobile. Cette mine de lithium, elle fait partie maintenant de cette filière, et quelque part, c'est une bonne chose, parce que si ça peut permettre de renforcer la visibilité, de donner plus de visibilité à notre responsabilité collective là-dessus, ça me semble intéressant.

On a fait des scénarios sur la demande en batteries en Europe. Alors, comme Transport et Environnement, on est une ONG européenne, on fait des scénarios européens. Là, c'est l'évolution de la demande en batteries entre 2022 et 2050. La ligne du haut, en bleu clair, c'est le business as usual, ce qu'on appelle business as usual, c'est vraiment ce qu'il se passe si on continue avec ce qui est prévu actuellement. On voit les quantités de batteries, tout confondu en capacité de batterie. On voit bien que ça augmente fortement à partir de 2026 et qu'après, ça atteint des niveaux assez importants. On a fait deux autres scénarios, celui qui est en bleu et celui qui est en orange. On voit bien que là, dans ces cas-là, la quantité de batteries, elle réduit. Elle fait moins 31 % dans le premier scénario et moins 48 % dans le second scénario. Qu'est-ce qui a généré cette baisse de la quantité ? En fait, on a joué sur trois facteurs. Le premier facteur, c'est les techno de batterie. Parce qu'on a fait des projections sur les techno de batterie. On a regardé si, par exemple, les batteries solides allaient devenir plus importantes. Donc, dans le scénario bleu, cette proportion double, et puis dans le scénario orange, elle quadruple. Le deuxième facteur, c'est la réduction des kilomètres parcourus. Là, on a réduction de la place de la voiture et réduction des kilomètres parcourus grâce au covoiturage, etc. Donc c'est pareil, avec des réductions de 15 % des kilomètres parcourus en bleu et 25 % en orange. Il y a un troisième facteur, le plus important, c'est qu'on réduit la taille des batteries et la capacité moyenne des batteries. Tout à l'heure, ça a été mentionné, on disait qu'aujourd'hui, en moyenne, c'est 70 kWh la capacité moyenne des batteries. Nous, dans nos scénarios, en bleu, la courbe bleue, on descend cette capacité moyenne à 50 kWh jusqu'à 40 sur le scénario orange. En appuyant sur ces trois leviers, on peut agir concrètement pour réellement réduire la demande, réduire la pression sur les ressources et donc maîtriser les consommations de ressources. Ça, ça me semble vraiment important. La dernière chose sur laquelle je voulais appuyer, c'est la demande spécifiquement en lithium et nickel. Ça montre la part des différents leviers que j'ai activés. Je vous ai dit les types de techno de batterie, la réduction des kilomètres et la réduction de la taille des batteries. On voit qu'à chaque fois, les plus gros leviers utilisés, c'est vraiment le fait de jouer sur la taille des batteries. Je voulais insister là-dessus. Oui, on a besoin de sortir de la logique du grossissement de la taille des véhicules pour aller vers des véhicules plus petits, pour que cette activité de mine soit tenable et pour faire en sorte que notre mobilité

de demain soit tenable. On a là un enjeu qui est assez énorme et j'espère que le message de la sobriété sera entendu au-delà d'Imerys et pour l'ensemble de la filière. Je vous remercie.

Applaudissements

M. David CHEVALLIER – Commission particulière du débat public

Merci à vous. Dernière intervention, Matthieu HUBERT. Vous êtes membre d'ACC, équipementier pour les constructeurs automobiles sur les batteries, justement.

M. Matthieu HUBERT – ACC

Bonsoir à tout le monde. Je ne suis pas sûr d'avoir la meilleure position en étant le dernier à parler. Je pense que tout le monde trouve que le temps est un peu long. Je vais essayer d'être le plus efficace possible dans mes messages. Je vais essayer de répondre à trois questions très rapidement. La première, quel est projet que je représente ? Tout le monde ne le connaît pas. La deuxième, finalement, qu'est-ce que ce projet a à voir avec le lithium ? Comment est-ce qu'on va gérer ou pas d'éventuelles relations avec Imerys ? La troisième question, c'est : finalement quels sont les challenges, les principes de réalité des challenges qui sont en face d'un projet comme celui-là ?

D'abord, vous l'avez dit, je représente effectivement un équipementier de l'industrie automobile. Ça, c'est la version pas très rigolote, pas sympa, qui ne fait pas rêver les collaborateurs d'ACC, de ce qu'est, j'allais dire, la raison d'être du projet. Ça, c'est quand on regarde le truc par le petit bout de la lorgnette. Je peux vous dire qu'on est 1 700 salariés. On existe depuis un peu moins de quatre ans. 50 nationalités, avec un ancrage en Nouvelle-Aquitaine et pas seulement dans les gigafactories, j'y reviendrai. Les 1 700 personnes qui nous ont rejoints sont animées de quelque chose d'un peu plus que ça, d'être un équipementier de l'industrie automobile. Les gens qui participent au projet ACC se disent tous les matins, en se réveillant, et je ne crois pas les trahir en disant ça, on a en face de nous un truc incroyable, on est en train de vivre une aventure tout à fait extraordinaire, à au moins trois titres. Un, on l'a beaucoup dit, on contribue, qu'on le veuille ou non, à une transition vers une mobilité plus propre. Je ne vais pas refaire tous les débats qui ont eu lieu avant sur la place de l'électrique, les batteries, etc. La réalité, c'est qu'on se porte un peu moins mal avec une batterie sur un véhicule électrique qu'avec une voiture thermique. La deuxième chose qui fait que tout le monde est extrêmement motivé de travailler sur le projet, on l'a dit aussi, c'est qu'en termes de souveraineté, on amène une partie d'une réponse, il faut rester modeste, à quelque chose qui est très stratégique pour la France, pour l'Europe, puisqu'aujourd'hui, 100 % de la chaîne de valeur de l'électrique et des batteries appartient aux acteurs asiatiques. C'est quand même, le COVID nous l'a montré, un tout petit peu embêtant de se dire que ce paradigme-là, on ne peut pas le changer. On est en train, avec beaucoup d'autres, avec toute une filière, d'essayer de changer ça. La troisième chose qui fait que la motivation est au top, c'est que l'on contribue à industrialiser ou à réindustrialiser des territoires qui, par le passé, ont pas mal souffert ou qui sont amenés, c'est écrit, à souffrir, parce que cette transition va laisser potentiellement beaucoup de personnes sur le carreau. Nos gigafactories, pour l'instant, on en a un tiers d'une qui est en cours d'exploitation dans le Nord, on en aura potentiellement deux autres en Allemagne et en Italie, nos gigafactories sont implantées à proximité immédiate de sites industriels qui, aujourd'hui, fabriquent des moteurs et des boîtes de vitesse pour le thermique. On a bien tous compris que cette activité-là allait chuter et l'un des objets sociaux d'ACC, c'est de permettre une passerelle, apporter une solution – elle sera partielle, elle ne sera pas totale – à cet état de fait et donc permettre aux personnes qui, aujourd'hui, ont un emploi de, demain, nous rejoindre, permettant ainsi d'éviter une casse sociale. Donc, pour ces trois raisons, je ne veux pas être trop long là-dessus, encore une fois, les 1 700 personnes qui

travaillent chez ACC ont l'impression d'être un peu plus qu'un équipementier automobile.

Ensuite, ACC, le lithium. Alors, il s'avère que nous, on n'achète pas de lithium en direct aux miniers. Ça a été dit tout à l'heure par le représentant d'Imerys, on passe par des chimistes, qui sont des fabricants de matières actives de cathode. Donc, ce sont à eux qu'on achète les matériaux sur la base d'un cahier des charges très strict, en essayant, évidemment, d'amener une valeur ajoutée sur les sujets RSE par rapport à ce qui existe aujourd'hui. Le but étant d'avoir des achats responsables, mais, encore une fois, pas en direct avec les acteurs de la mine, avec des chimistes. On a aussi une petite nuance à ce que je dis là avec nos clients, qui sont aussi nos actionnaires, Stellantis et Mercedes, qui maintenant sécurisent leur propre approvisionnement en direct avec des miniers, puis contractualisent dans une sorte de triangulaire pour que les miniers revendent à nos chimistes pour qu'encre une fois, on reste sur cette boucle assez courte. Ça, c'est juste pour expliquer ce qu'est le flux de relations entre ACC, les autres acteurs de la filière et les miniers.

Troisième chose et après j'arrête, promis. Finalement, quels sont les challenges ? Moi, je suis dans le principe de réalité. Encore une fois, cette entreprise existe depuis près de quatre ans. On a déjà 1 000 personnes en Nouvelle-Aquitaine, un centre de R et D, parce qu'on n'est pas que sur de la fabrication de grandes séries. On a 800 ingénieurs, cadres, techniciens qui travaillent à côté de Bordeaux tous les jours pour essayer d'imaginer ce que seront les batteries de demain, ce que seront les batteries d'après-demain, travailler sur l'écoconception, essayer d'améliorer les choses, de réduire les matériaux qui sont les plus chers et les plus rares, d'en mettre d'autres qui sont un peu plus abondants, etc. Donc ça, c'est une jambe d'ACC sur laquelle aujourd'hui on marche tous les jours. C'est encore une fois 800 personnes dans le centre de R et D, plus 200 personnes qui sont à Nersac dans notre usine pilote. Sans perdre le fil de ce que je disais, donc le principe de réalité c'est ce qu'on vit tout de suite aujourd'hui maintenant. Le but pour nous, pour être très simple, c'est de créer une filière qui n'existe pas aujourd'hui en France ou en Europe. C'est aussi simple que ça à dire, c'est aussi compliqué que ça à mettre en place. Pour revenir au point sur le lithium et sur Imerys, tout ce qui permettra de localiser en France ou en Europe les différents maillons de cette chaîne de valeur des batteries, nous, on achète, on est d'accord. Parce que la réalité aujourd'hui c'est que les minerais, on les achète beaucoup en Europe, mais pas en France. Les machines qui nous permettent de fabriquer des batteries, elles ne viennent pas de France, elles ne viennent pas d'Europe. Pas parce qu'on ne veut pas, parce que ça n'existe pas aujourd'hui, parce que rien n'est structuré et qu'on est justement, nous et tous les autres acteurs de la filière, en train de faire cette structuration. Encore une fois, tout ce qui sera de nature à nous permettre de nous approvisionner localement ou le plus proche possible de nos sites industriels, pour nous, c'est une super opportunité. J'espère ne pas avoir été trop long.

Applaudissements

M. David CHEVALLIER – Commission particulière du débat public

Merci beaucoup et merci beaucoup à tous les quatre pour ce tour d'horizon sur la constitution de la filière. On va se tourner vers la salle. Si vous n'êtes pas épuisés et si vous avez des questions, c'est le moment. Alors il y a une intervention ici, vous êtes déjà intervenu, on va peut-être voir auprès de personnes qui ne sont pas intervenues, vous êtes intervenu aussi, je crois. La parole est à vous.

[Intervenant-2:58:26]

Merci. J'avais une question, peut-être pour l'ensemble du panel et peut-être pour le panel précédent, c'était sur cette question de transition énergétique. Il en a beaucoup été question ce soir et pourtant le lithium ne produit pas d'énergie, en tout cas pas que je

sache, il va donc falloir des énergies pour l'alimenter. On n'a pas beaucoup parlé du mix énergétique de la France, il va y avoir une grande partie, vous l'avez évoqué, avec d'autres commissions du débat qui vont être organisées sur cette question du nucléaire, qui représente l'essentiel du mix énergétique et qui va encore être accrue. Est-ce qu'aujourd'hui c'est cette transition-là que l'on souhaite ? Puisqu'effectivement, on a quand même eu deux accidents nucléaires majeurs avec Tchernobyl puis Fukushima, qui sont aujourd'hui des zones extrêmement dégradées d'un point de vue environnemental, donc je pense que c'est un des enjeux importants dans cette question de quelle énergie on va mettre pour charger ces batteries. D'autres pays vont s'occuper de charger ces batteries avec du charbon, du pétrole, du fioul et peut-être effectivement viendra la question des énergies comme l'éolien ou le solaire, mais j'ai l'impression que pour la France, ça reste secondaire.

Peut-être pour être plus léger, je ne sais pas si certains d'entre vous ont eu leurs assemblées de copropriété ou si vous vivez en copropriété, mais le poids des voitures constitue un enjeu majeur pour les copropriétés, l'alourdissement du poids des voitures et l'électrification des parkings notamment souterrains posent des questions majeures à un grand nombre de copropriétés pour ceux qui sont urbains parmi nous ici. Je crois que c'est vraiment quelque chose aussi à prendre en compte à toutes les échelles. Vous avez voulu élargir le débat à l'échelle nationale et à ce dont on avait réellement besoin. A-t-on besoin de SUV ? Probablement non. La question ensuite que ça pose à des échelles plus locales, ce sont des questions qui me semblent ici en tout cas insolubles ou alors une fuite en avant avec du technosolutionnisme trop simple.

M. David CHEVALLIER – Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, en deux minutes pile, bravo. On ne va peut-être pas répondre sur la question des copropriétés, c'est plutôt un avis, j'ai l'impression, mais peut-être Monsieur PHILIBERT sur la question du mix énergétique.

M. Cédric PHILIBERT – IFRI

Merci. Il faut resituer le débat. Aujourd'hui, l'électricité, c'est 20 % de l'énergie finale de l'humanité, c'est-à-dire les carburants, combustibles et kilowattheures qui sont mis à disposition des consommateurs, industriels, entreprises, particuliers, collectivités, 20 %. L'idée de la transition dans le cadre de la lutte contre le changement climatique, c'est d'utiliser le fait qu'on a un potentiel absolument gigantesque en termes de solaire et d'éolien pour, au fond, électrifier les secteurs d'utilisation finale de l'énergie autant que possible de façon à remplacer les carburants et combustibles pétroliers, charbonniers et gaziers par de l'électricité d'origine renouvelable. Dans ce tableau, le nucléaire joue un rôle au plan global qui est marginal, c'est-à-dire que c'est un peu moins de 10 % aujourd'hui de la production électrique. Dans les rêves les plus fous du nucléaire, ce serait toujours à peu près 10 % de la production électrique en 2050, mais qui entre-temps aurait été multipliée par 2,5. Ce qu'il faut quand même dire c'est que, en même temps qu'on se propose d'augmenter fortement l'électricité, on se propose de réduire l'énergie finale et finalement la demande totale d'énergie grâce aux économies d'énergie que permet notamment l'électrification, c'est-à-dire qu'on passe d'un véhicule thermique à un véhicule électrique, on a besoin de trois fois moins d'énergie, on passe d'un chauffage au fioul ou au gaz à une pompe à chaleur électrique, on a besoin de trois fois moins d'énergie, etc. Vous le voyez dans la stratégie nationale bas-carbone, vous le voyez en Chine, vous le voyez dans les programmes internationaux de l'AIE, vous le voyez partout, il y a une convergence de tous ces scénarios, c'est plus d'électricité, moins d'énergie finale et donc un taux d'électrification à partir essentiellement de renouvelables qui devient beaucoup plus important. Dans les scénarios de l'AIE, par exemple, le scénario net

zéro, les renouvelables fournissent 90 % de la production électrique en 2050.

M. David CHEVALLIER – Commission particulière du débat public

Monsieur au premier rang qui voulait intervenir.

M. Pierre PETIT-DE PASQUALE – IRMA

Merci beaucoup. Je suis Pierre PETIT-DE PASQUALE. Je travaille pour IRMA, c'est une initiative indépendante qui essaie d'œuvrer pour développer des standards et vérifier qu'un certain nombre de garanties sont en place sur des projets miniers. La question que j'ai aujourd'hui, c'est plutôt sur le cadre de concertation. C'est vrai que dans les grandes recommandations et le droit international, je trouve que c'est très ambitieux d'avoir ce débat public aujourd'hui, mais c'est en même temps très difficile parce qu'on voit bien qu'entre 2024 et si jamais la mine venait à être mise en opération, il y a beaucoup de temps qui va se passer, il y a beaucoup d'étapes qui vont avoir lieu, il y a des navettes réglementaires, des études d'impact. Du coup, je voulais savoir si vous aviez déjà des informations, ce sera peut-être plus par rapport à FNE, si la Commission nationale du débat public aurait vertu à s'assurer, non pas pendant juste trois mois ou quatre mois, mais sur les dix ans, les quinze ans à venir, parce qu'on voit bien que c'est difficile de séparer la mine des usages, on ne peut pas séparer l'homme de l'artiste, c'est pareil. Est-ce que ce serait plutôt dans le cadre des commissions locales, qui s'appelaient de concertation, je crois, à l'époque, ou d'information et de suivi, qui existent notamment à proximité des cimenteries, qui sont un peu l'équivalent le plus proche qu'on a sur le territoire national d'une mine, parce qu'on l'a dit, la mine ce n'est pas exactement pareil que les carrières, dans le cadre des cimenteries, on s'en rapproche un peu plus. Est-ce qu'il y a une commission locale de suivi qui est déjà mise en place, qui va être mise en place ? Est-ce que la Commission nationale va jouer un rôle pour étendre les débats, les discussions au-delà du territoire local ? Ce qui serait clairement une bonne pratique au regard des standards internationaux.

M. David CHEVALLIER – Commission particulière du débat public

Merci pour votre question. Au niveau de la Commission nationale du débat public, je peux intervenir. On fait ce débat jusqu'au mois de juillet, en fonction de la prise de décision de la maîtrise d'ouvrage, si elle souhaite continuer son projet, il y a une concertation de suivi qui est mise en œuvre jusqu'au moment de l'enquête publique. Ensuite, je vais peut-être passer la parole à Imerys sur les volets de commission locale, si vous voulez préciser ce point.

Mme Daniela LIEBETEGGER – Imerys

Bonsoir. Daniela LIEBETEGGER, je suis responsable des parties prenantes du projet EMILI. Comme le CPDP le disait, déjà, après ce débat, il y a une concertation continue. Ça veut dire que la discussion, les concertations, etc., continuent jusqu'à ce qu'on demande la concession. Vu que vous êtes le représentant d'IRMA, on a bien décidé, on est bien décidé de s'inscrire dans ce standard, qui prévoit effectivement de mettre en place des comités de suivi qui sont peut-être parfois menés par la préfecture, mais aussi par Imerys, dans le cadre d'IRMA. Aujourd'hui, on ne l'a pas fait. Pourquoi ? Parce que, dans les débats publics, on n'est pas censé faire des concertations autres, mais dès que le débat est fini et que la concertation continue va commencer, on va mettre ça en place. Ça veut dire jusqu'à la fin de l'année.

M. David CHEVALLIER – Commission particulière du débat public

Merci beaucoup. Je vous donne une minute, Monsieur GATET, pour répondre, pour qu'on essaie d'avoir les deux dernières interventions dans la salle. Après, on passera sur Zoom.

M. Antoine GATET – FNE

C'est une question essentielle, la question des processus démocratiques d'accompagnement de ces projets-là. Là, on est au stade du débat public préalable, c'est-à-dire qu'on est censé discuter de l'opportunité d'aller plus loin. Une fois qu'on décide de l'opportunité d'aller plus loin, il va y avoir les processus de participation, enquête publique et autres, qui vont être le fait de pouvoir associer le public, les parties prenantes, les associations environnementales en particulier, pour avoir une critique partagée, une analyse partagée des dossiers qui sont proposés pour les demandes d'autorisation, notamment l'évaluation environnementale. Nous, on joue tout notre rôle en tant qu'association environnementale pour – c'est à ça qu'on sert souvent – rappeler qu'il y a des espèces protégées ici, il y a des processus. On remarque que les industriels ont tendance à vouloir minimiser les impacts environnementaux parce que plus ils trouvent d'impacts environnementaux, plus il faut qu'ils démontrent qu'ils sont capables de les prévenir, voire de les éviter et de les compenser, et plus ça leur coûte cher. Donc nous, notre rôle, ça va être de dire qu'il y a aussi cet impact-là. Au bout d'un moment, s'il y a trop d'impacts potentiels du projet par rapport à l'environnement, ça doit aussi reposer la question de la faisabilité et du fait que le projet est autorisable ou pas sur le site concerné par rapport à d'autres enjeux de biodiversité ou d'eau en particulier. C'est vrai qu'il faut bien distinguer les processus préalables à la décision publique, c'est-à-dire dans lesquels on essaie d'accompagner pour faire en sorte que la décision publique soit une bonne décision, et cette décision publique peut être le refus d'autoriser une concession minière. Après, le suivi, quand l'opération a été autorisée dans la façon dont on suit la mise en œuvre, là ce sont d'autres processus, ce sont les commissions locales d'information et de concertation, les CLIS, les CLIC, sur lesquels on travaille aussi pour pouvoir faire le suivi sur les sites, c'est d'ailleurs dans le cadre de ces CLIC que l'on a montré que vous ne respectiez pas, en général, certaines de nos prescriptions sur certains sites.

M. David CHEVALLIER – Commission particulière du débat public

Monsieur.

M. Michel JARRY – FNE AURA

Michel JARRY, France Nature Environnement Auvergne-Rhône-Alpes. D'après ce que je comprends, tout est bien dans le meilleur des mondes possible, puisqu'avec la mobilité électrique, on va résoudre tous les problèmes... Or, ce n'est pas forcément vrai, on va changer un modèle pour en mettre un autre à la place. J'ai l'impression que la transition énergétique, c'est plutôt une bonne opportunité pour le milieu industriel pour créer une nouvelle façon de faire de l'industrie. On n'est absolument pas contre le fait de faire des énergies renouvelables, mais quand monsieur dit « il y a des possibilités essentielles avec l'éolien et le solaire », ça ne suffira pas et ça pose aussi énormément de problèmes, ça ne résoudra pas les problèmes qu'il peut y avoir. On a 40 millions de voitures à peu près en France, changer de modèles de voitures, ça va vouloir dire aussi énormément de consommation d'énergie. Une voiture, c'est du charbon. Pour faire une voiture, pour faire de l'acier, c'est du charbon. Là non plus, on n'y est pas. Malgré tout cela, je voudrais vous penser de bonne foi, mais je pense aussi qu'il y a cet aspect industriel et opportunité industrielle qui fait que je me demande si cette transition énergétique ne passe pas en deuxième aspect par rapport à cette opportunité industrielle. Merci.

Applaudissements

M. David CHEVALLIER – Commission particulière du débat public

Merci à vous. La personne au fond, puis on va aller voir du côté de la salle Zoom.

[Intervenant-3:10:40]

Bonjour. Je voulais déjà répondre à une question, vu que c'est vous qui répondez beaucoup aux questions. Monsieur PHILIBERT, vous dites que les personnes qui ne voudraient pas ouvrir de mines en France, ce sont des personnes qui voudraient qu'on garde les mines à l'étranger, mais moi, je n'ai pas envie qu'il y ait des mines à l'étranger de lithium non plus, je n'ai pas envie qu'il y en ait à Echassières, je n'en veux juste pas du tout. C'était juste pour vous répondre à ça. Je trouve que dans vos discours, on ne prend pas en compte le fait que nous, on ne veut pas travailler dans vos merveilleuses gigafactories, on ne veut pas fermer les yeux sur les saccages qu'il y a dans les mines et les exploitations minières, on ne veut pas de votre monde dystopique. Donc ça, c'est un truc que j'aimerais rappeler aussi.

Ensuite, j'avais quand même une ou deux questions. La première, c'était sur la question, justement, de ces métaux critiques. On parle de métaux critiques tout le temps. Je voulais savoir comment être sûr que ces métaux critiques allaient être utilisés, justement, de manière très utile, si, justement, ils sont critiques et rares et qu'il faut en prendre bien soin. Comment peut-on être sûr qu'ils ne finiront pas dans des armements, comme on a pu le voir sur des armements en Russie ou en Israël actuellement ?

Je voulais savoir si, à Echassières, il y avait aussi du béryllium dans les sous-sols, le béryllium qui est plus polluant que l'amiante et qui sert aussi pour l'armement. Autrement, savoir si le lithium qui est utilisé normalement pour le renouvellement du parc nucléaire en France sera bien utilisé à cet effet-là ou pas forcément. Merci.

Applaudissements

M. David CHEVALLIER – Commission particulière du débat public

Merci. Sur la question des métaux critiques et de l'usage utile, vous dites que Monsieur PHILIBERT intervient trop, mais vous lui posez quand même la question, c'est ça ?

[Intervenant-3:12:44]

Non, c'était juste pour répondre sur le fait qu'on ne voulait pas spécialement de mines ailleurs non plus. C'était une question, donc j'y répondais. Les questions après étaient aussi soit pour l'État, soit pour Imerys sur les questions liées au béryllium, liées au lithium, sur l'usage et comment l'État veut peut-être aussi vérifier comment on utilise bien les métaux critiques.

M. David CHEVALLIER – Commission particulière du débat public

Merci de ces précisions. Peut-être Marie CHÉRON sur les aspects de métaux critiques et de qualité d'usage de ces métaux ?

Mme Marie CHÉRON – Transport et Environnement

Non, c'était plutôt sur la conso, parce que derrière, dans la question de monsieur, il me semble qu'il y a quelque chose de l'ordre de la consommation. Parce qu'il dit « les mines, on n'en veut pas » et finalement, on ne veut pas de ça, si je comprends bien. C'est pareil, il faut l'entendre de la même façon que « non, l'électrification n'est pas compatible avec une poursuite de la logique SUV ». C'est important de poser la question de cette consommation, de ce qui est utile et de quoi on a besoin. Pour autant, il faut être lucide. Si aujourd'hui, on est ensemble, on a tous des ordinateurs et des téléphones, alors oui, il y a un gros effort de sobriété à faire, mais en même temps, on vit dans une société numérique qui consomme aussi des métaux. Cette consommation, elle existe.

Deuxième point, les voitures. Pour faire beaucoup de débats publics sur la question de la voiture, la question de la voiture, il y en a beaucoup qui disent qu'on pourrait s'en passer, etc. Quand on est dans les débats publics, quand je parle de dépendance à la voiture, la dépendance à la voiture, elle est réelle. C'est-à-dire qu'on a une part majoritaire de la population qui, aujourd'hui, ne peut pas vivre sans voiture. Tout

simplement parce qu'on a organisé le territoire depuis 50 ans avec la voiture. Alors on peut travailler dessus. Il faut mettre en place des politiques d'aménagement pour transformer ça. Sauf qu'une politique d'aménagement, si elle est bien menée et hyper ambitieuse, elle a des effets sur 30 ans. Donc, qu'est-ce qu'on fait dans les 30 prochaines années ? Est-ce qu'on attend ? Est-ce qu'on continue à consommer du pétrole ? Là, ça ne passe pas. C'est donc un vrai sujet, comment on conjugue ces questions-là. La question de la sobriété doit revenir au centre des discussions et je suis ravie que ce soit le cas aujourd'hui avec ce débat public, mais elle n'évacue pas le reste, elle est complémentaire à ce débat sur les technologies et les types d'énergies qu'on va utiliser demain.

M. David CHEVALLIER – Commission particulière du débat public

Super, merci beaucoup. Prise de position, Monsieur GATET.

M. Antoine GATET – FNE

Oui, sur la question territoriale, parce que c'est quand même une question importante. On fait comme si on oubliait qu'il n'y a pas une seule façon d'exploiter et d'extraire du lithium, mais il y en a trois. Ces trois façons d'exploiter et d'extraire du lithium, elles ont des impacts environnementaux et territoriaux très différents, très, très différents. La pire des trois, c'est l'exploitation minière. C'est l'exploitation minière par rapport à ses consommations d'eau, par rapport aux déchets générés par l'extraction, mais par rapport à la transformation. Ça, on a l'habitude en France parce qu'on le sait. Il faudrait quand même rappeler que c'est normal et c'est utile qu'il y ait des débats territoriaux par rapport à ces projets miniers, parce qu'on est sur des territoires en France avec une concentration de population qui est beaucoup plus importante qu'au Chili, en Australie, par rapport à ces anciens lacs salés sur lesquels on va chercher le lithium dans d'autres techniques qui n'utilisent pas de produits chimiques en particulier. Je voudrais le dire parce que c'est trop souvent caricatural, nous, association de protection de la nature, on n'est opposant à rien. Je voudrais qu'on arrête de nous traiter d'opposants à tout bout de champ. Moi, je ne suis opposant à rien, je ne suis pas un opposant. Par contre, j'aimerais que les porteurs de projets miniers se rendent compte que quand ils arrivent avec un projet, ils sont potentiellement, eux, des opposants à un projet de territoire qui n'est pas celui-là. Quand vous avez des populations qui ont commencé à développer leur territoire avec l'installation de maraîchage, l'installation d'activités touristiques, qui ont une vraie vision sur ce que va être leur territoire dans les 50 ans, 60 ans derrière, dans un contexte de changement climatique, dans un contexte de nécessité de relocaliser les productions alimentaires, on a quand même une crise alimentaire qui nous a rappelé tout cela, c'est normal, et il faut l'entendre, que leur réaction soit de vous dire « désolé, mais notre projet de territoire, ce n'est pas celui-là ». D'autant moins que le lithium, on peut l'extraire autrement et que la technique que vous proposez ici par rapport à cela va avoir des impacts environnementaux. Quand on est dans un débat public, je voudrais qu'on soit vraiment ouvert à ça et qu'on soit conscient que les populations locales, les associations locales, elles protègent aussi quelque chose et elles ont aussi d'autres projets de développement. On n'est donc pas contre le développement. Par contre, on est pour le développement humain et on est pour le développement de modes de consommation et de production qui répondent aux besoins dans un contexte de changement climatique et dans un contexte de disparition des biodiversités, dans un contexte de transformation écologique. Il faut juste avoir ça en tête. Nous avons sur le territoire français plein de territoires qui ont été bousillés par des mines. Les mines ont laissé sur place des déserts en termes d'activité, des territoires qui ne sont plus utilisables parce que l'eau est polluée, qui ne sont plus utilisables parce qu'on a des quantités de déchets énormes qui sont sur place. Tout ça pour une exploitation et une activité industrielle qui a duré 10 ans, 15 ans. Là, vous nous parlez de 25 ans, on sera peut-être plutôt sur les 15, 20 ans. Ne soyez pas surpris qu'un territoire qui est en train de

développer des projets durables vous dise non avec un projet qui va les faire vivre pendant 15 ans et après qui va leur laisser un territoire éventuellement dégradé et des quantités importantes de déchets sur le territoire. C'est tout, c'est juste pour avoir la bonne compréhension de pourquoi ce n'est pas ce modèle-là de développement territorial qu'on veut, nous, sur ce territoire.

Applaudissements

M. David CHEVALLIER – Commission particulière du débat public

Sur la dernière partie de la question, sur la présence de béryllium dans le sous-sol, je me tourne vers Imerys. Une réponse rapide parce qu'on a besoin d'aller ensuite voir les questions sur la salle Zoom et l'intervention finale d'Emmanuel HACHE ensuite. Allez-y.

[Intervenant-3:18:50] – Imerys

Merci beaucoup. Sur la question sur le béryllium, oui, il y a du béryllium dans le gisement d'Echassières. Alors, on en a trouvé, mais en très, très faible quantité. Aujourd'hui, ça ne fait pas partie du tout du projet de le valoriser. On est sur un projet 100 % lithium à ce stade.

M. David CHEVALLIER – Commission particulière du débat public

On va aller voir Arthur sur la salle Zoom.

M. Arthur BEAUCÉ – Eclectic Experience

Merci, David.

M. David CHEVALLIER – Commission particulière du débat public

Qu'est-ce qu'il se passe de ton côté ?

M. Arthur BEAUCÉ – Eclectic Experience

Une synthèse très rapide du Chat, des discussions sur Zoom. On a eu plusieurs messages qui concernaient la nécessité d'avoir finalement une vision systémique sur ce projet, d'élargir le débat et pas seulement de rester sur des enjeux purement locaux. Il y a eu plusieurs messages là-dessus. D'autres messages concernaient plutôt la gestion des déchets, l'après-mine ou encore des questions de mix énergétique. Et puis, un petit débat à la fin de l'intervention de Monsieur HUBERT sur la question de savoir si la constitution de la filière visait des objectifs purement commerciaux ou si finalement cette filière pouvait également servir à limiter le déclassement social de certains territoires. Voilà en gros tous les messages qui ont été partagés par écrit sur le Chat.

Je vais me permettre de prendre la parole à la place de Madame CARREIRA, qui n'a pas pu activer son micro tout à l'heure, pour relayer sa question. Je vous la lis : « il a été dit par un des intervenants que la demande en métaux ne représentait que 3 % d'augmentation par an. Il a également été dit par un des intervenants qu'il fallait se réjouir de l'augmentation de l'efficacité des batteries. Est-ce que Monsieur BIHOUIX pourrait nous éclairer sur la réalité mathématique d'une croissance à 3 % et sur l'effet rebond ? » Cette question concernait la première table ronde, donc était destinée à Monsieur BIHOUIX. Nous avons également Monsieur LEFEBRE qui a levé la main. On vous laisse la parole.

M. Joël LEFEBRE – FD PCF Allier

Je pense que l'enjeu qui nous occupe, c'est-à-dire travailler avec l'objectif de la neutralité carbone en 2050, on ne peut pas l'aborder que d'un point de vue réponse environnementale. Je pense que dans cet enjeu-là, il y a la question sociale et la question du partage des richesses créées par le travail de tous. Quand je dis ça, j'en viens à une question qui me préoccupe. Bien sûr, on est sur un retour d'un projet minier en France. C'est vrai qu'en 2024, il faut se poser la question des besoins du pays et donc, en parallèle, la question des besoins miniers dans ce pays, mais je pense aussi à la question des salariés. Je me rappelle d'une

époque où les salariés des mines avaient un statut particulier, le statut des mineurs. Aujourd'hui, quel pourrait être le statut des salariés qui travailleraient dans ces mines ? Oui, le rôle des associations environnementales est important, mais quel droit peut-on donner aux salariés et à leurs représentants ? Quel droit aussi pour les populations et les élus ? J'entends bien l'histoire des CLIC, mais à mon avis, il faut qu'on aille au-delà, y compris pour permettre aussi à ce que les représentants des associations, les représentants des salariés concernés et les représentants des populations concernées et de leurs élus aient aussi un droit de regard sur les engagements d'Imerys et le respect des engagements d'Imerys. Je pense que c'est comme ça aussi qu'on peut faire aujourd'hui des projets vertueux, les plus vertueux possible.

M. Arthur BEAUCÉ – Eclectic Experience

Merci, Monsieur. Nous n'avons pas d'autres mains levées sur le Chat. Je vous repasse la parole en salle.

M. David CHEVALLIER – Commission particulière du débat public

Sur tout ce qui concerne les questions de la mine, je rappelle que la semaine prochaine, on a une réunion spécifique sur les modes d'extraction. Sur les questions qui vont concerner plus l'emploi, il y a une réunion qui est prévue le 14 mai à Saint-Eloy, de mémoire. Je renvoie plutôt à ces réunions-là, d'autant plus qu'on est déjà très en retard. Je laisse la parole à monsieur BIHOUIX, qui était l'intervenant, qui avait des chiffres à commenter puis on écouterait Emmanuel HACHE pour terminer.

M. Philippe BIHOUIX – Spécialiste des ressources minérales et des enjeux technologiques associés

J'ai répondu un tout petit peu en disant qu'on ne pouvait pas être à 3 % depuis l'Empire romain, parce qu'en fait, ce serait déjà beaucoup trop. Je n'ai que les chiffres en tête à 2 %. Alors, si vous voulez, on prend juste 2 %. Effectivement, 2 %, c'est un doublement tous les 35 ans. Au bout de 70 ans, ça fait 4 % et on continue comme ça. Au bout de 1 millénaire, ça fait donc fois 400 millions. Au bout de 2 millénaires, si on devait remonter à Jules César, ça ferait 400 millions fois 400 millions. On extrait beaucoup, beaucoup, mais je pense qu'on n'extrait pas 400 millions fois 400 millions de plus que sous l'Empire romain. Par contre, ce qui est sûr, c'est que cette croissance à 2 % ou 3 %, on l'a faite largement et même plus au moins depuis la révolution industrielle, depuis la fin du XVIIIe, début du XIXe. Ça, c'est certain. L'histoire de dire qu'on va extraire plus dans les 30 prochaines années que pendant toute l'histoire de l'humanité – j'aurais dû déposer cette phrase parce que je l'avais écrite dans un bouquin en 2010, depuis tout le monde l'utilise et je pense que j'aurais fait beaucoup d'argent – c'est très facile parce que c'est le principe même d'une courbe exponentielle. Or, quel que soit le taux de croissance, si on le maintient, ça ne fait pas du linéaire, ça fait une exponentielle. Si vous laissez sur votre livret A, à 2 % ou 3 %, votre argent éternellement, vous serez milliardaire à la fin de l'humanité, il n'y a aucun souci. Ça grossit, ça grossit et puis ça monte de plus en plus. On a du mal à s'en rendre compte parce qu'on est toujours dans une pente qu'on croit ne pas être très grosse, mais ça finit par monter très, très fort et très, très haut. C'est ce qu'il est en train de se passer. Je suis même surpris, quand on voyait les courbes tout à l'heure jusqu'à 2050, à un moment on entendait une petite musique, à partir de 2040, 2045, il va y avoir plein de choses qui vont arriver, du recyclage et tout, mais les courbes continuent tout le temps, soit à être plates, soit à monter. On ne sait pas inventer un monde où il y a des courbes qui redescendraient, même pour les ressources, alors qu'on se dit qu'on va faire de l'économie circulaire, etc. On n'y arrive littéralement pas pour l'instant. Je ne sais pas si les historiens qui disent qu'on n'y est jamais arrivé ont tort de dire qu'on n'y arrivera jamais, mais pour l'instant, en tout cas, on ne l'a pas fait. Il y a un seul métal pour lequel il y a eu une baisse, c'est le mercure. Pour des questions sanitaires, on a fini par le chasser d'un certain nombre de productions,

notamment la production de la soude. Mais tous les autres métaux, on a toujours progressé. Pareil pour le charbon, etc. Donc, inventer un monde qui soit un monde de plein emploi, des projets de territoire, fondé sur, effectivement, des flux de matières bien moindres, on n'y a pas encore réfléchi. On n'avait pas d'économistes hétérodoxes autour de la table aujourd'hui, mais même des économistes hétérodoxes ne sont pas vraiment si hétérodoxes que ça. Personne n'a réfléchi à un monde de post-croissance, de plein emploi, de pleine activité, dans lequel on peut se répartir le boulot, se répartir la protection sociale, les retraites. Donc, si on voulait monter en systémique, plus, plus, c'est cette question qu'il faudrait se poser.

Applaudissements

M. David CHEVALLIER – Commission particulière du débat public

Merci. C'est la fin de notre débat. Je vais demander à la régie de nous retrouver Emmanuel HACHE, qui va faire son intervention finale. Merci aux intervenants de cette deuxième table ronde. Après tous ces temps d'interventions, on vous laisse le mot de la fin. Qu'est-ce que vous avez entendu ? Qu'est-ce qui vous a intéressé, surpris ? Qu'est-ce que vous retenir de ces temps d'échange ?

M. Emmanuel HACHE – Économiste-prospectiviste - IFPEN

Déjà, je voudrais juste répondre, parce que j'ai été un petit peu tagué plusieurs fois dans les échanges. Je rappelle les règles du jeu. On m'a demandé de faire une introduction où il n'y avait pas de parti pris, où il n'y avait pas de solution, où je ne devais pas donner mon avis. Tous ceux qui ont dit « il n'a pas assez parlé de sobriété », « il n'a pas assez parlé de ça », je pense que j'ai tout simplement respecté les règles du jeu.

Deuxième chose, la prochaine fois que vous croisez un économiste hétérodoxe, parce que je crois qu'on en a beaucoup parlé dans cette salle, posez-lui la question suivante : est-ce qu'il vaut mieux importer une tonne de lithium d'un pays émergent, du Chili, par exemple, où les gens font un arbitrage entre consommer de l'eau pour les pommes de terre et puis produire du lithium, où le lithium va faire des milliers de kilomètres, ou de le produire en France ou en Europe dans des conditions environnementales et sociales ? Posez-lui la question et vous verrez que l'hétérodoxie n'est pas forcément là.

Lorsqu'on me dit « vous n'avez pas prononcé le mot capitalisme », je suis désolé, mais ceux qui rêvent d'un vieux monde communiste, c'est là où on consommait le plus de ressources. Je pense que les débats très théoriques n'ont pas forcément leur place ici.

Pour ceux qui s'inquièteraient du fait que je n'ai prononcé que quatre fois « sobriété », parce que j'ai réécouté mon discours, je leur conseille d'aller voir le bouquin que j'ai écrit qui s'appelle *Pour une géopolitique de la sobriété*, vous saurez tout sur la sobriété, en tout cas ce que j'en pense.

Après, si on revient sur le débat en lui-même, ce qui est très intéressant, je vais garder un petit peu ce qu'a dit Marie CHÉRON, parce que quelque part, elle a dit des choses très intéressantes, notamment quand elle a répondu à la personne en lui disant « d'accord, vous ne voulez pas de mine, mais aujourd'hui, chaque personne, chaque jour, si vous regardez tout ce qu'on extrait dans le monde, en moyenne, on va consommer 36 kilos de minerais non métalliques, de minerais métalliques, de biomasse et d'énergie ». De toute façon, cette chose-là, même si on construit de la décroissance, même si on construit de la sobriété, même si on construit des territoires, on n'y arrivera pas avant 25 ans. Quelque part, il va de toute façon falloir gérer cette transition. Certes, au niveau mondial, on fait de l'empilement énergétique, mais au niveau européen, on désempile en fait depuis sept ans. Donc, regardez un tout petit peu les chiffres avant de répéter en fait tout ce que racontent certains, notamment sur l'empilement énergétique. En Europe, on désempile et c'est bien heureux. C'est pour ça qu'en Europe,

on est très légitime à parler de décarbonation, c'est pour ça qu'en Europe, on est très légitime à essayer d'aller sur des solutions.

Évidemment, certains ont envie quelque part de résumer le débat : ce sont les méchants miniers contre les gentils sobres, ce sont les méchants technologues contre les gentils sobres. Je pense que la réalité, elle est beaucoup plus complexe que ça. Pourquoi ? Parce qu'on a une question qui s'appelle la transition écologique, qui touche aux écosystèmes, qui touche aux limites, qui touche à l'eau, et surtout qui touche à l'humain. Quelque part je suis très surpris parce que ce soir, on a très peu parlé de l'humain. On devait parler de souveraineté, je pensais qu'on allait aborder les questions notamment d'autonomie stratégique, de diplomatie, de rencontres un tout petit peu humaines, où on va essayer de, j'allais dire, se faire rencontrer les points de vue. Au final, on en a très peu parlé. Je pensais qu'on allait parler beaucoup de narratifs ou de récits, on en a très peu parlé. C'est très bien qu'on ait parlé de sobriété, c'est très bien, mais à côté de la sobriété, il faut du réglementaire.

Il faut aussi s'interroger, c'est une vraie question et on l'avait déjà entendu, sur les usages. Effectivement, à côté de la mine, il y a la réflexion sur les usages et ça, c'est essentiel. Quelque part, ce que révèlent tous ces débats, c'est la question sociale qu'il y a derrière une ouverture de mine. Quelque part, inconsciemment, je l'avais vu quand j'ai fait mes amphis, quand j'ai fait mon tour de France pour essayer d'interroger les gens sur ce qu'est la mine, la grande peur, c'est la peur du déclassement. C'est la peur du déclassement où il y aurait des régions minières et il y aurait des régions utilisatrices de ces métaux qui seraient produits en France. Quelque part, c'est ça qu'il faut réconcilier. Ça veut dire qu'il va falloir attaquer la question sociale, il va falloir faire de l'innovation économique, essayer de rémunérer notamment les gens qui habitent près des mines. Pourquoi ? Parce qu'ils subissent les impacts. Ça veut dire que, quelque part, ils doivent bénéficier aussi des retombées positives de la transition. Il va falloir faire de l'innovation sociale, parce que sinon on va aussi aller vers une forme de gilet-jaunissement de ces questions minières en France et ça, il faut l'éviter. Il faut absolument continuer ce que vous êtes en train de faire, c'est-à-dire ce grand débat public sur le lithium, ce grand débat public qui embrasse beaucoup plus de questions que simplement de savoir si on va implanter une mine, ou en tout cas si on va développer une mine sur un territoire. Il faut donc révéler tout le caractère systémique et arrêter d'être dans la binarité orthodoxe, hétérodoxe, technologique, etc. On n'avance pas quand on fait ça. Il faut véritablement prendre le sujet à bras-le-corps, comme vous le faites, parce qu'encore une fois, on interroge le corps social, on interroge véritablement ce qui fait les valeurs de notre République, et c'est ça qui est fondamental à interroger.

Applaudissements

M. David CHEVALLIER – Commission particulière du débat public

Merci beaucoup, Emmanuel HACHE. Merci également à tous les intervenants et intervenantes dans la salle et sur la scène. Si vous avez des envies d'intervenir encore, on ne va plus le faire ce soir, sauf peut-être autour d'un verre pour ceux qui sont dans la salle, mais je vous rappelle qu'il y a la plateforme du débat qui est là pour ça. Vous pouvez donner vos avis, poser vos questions. Je vous donne les prochaines dates. Le 16 avril, la réunion publique entièrement en numérique portera sur les modes d'extraction. On aura le 22 avril la réunion sur les impacts environnementaux et le 14 mai, la réunion sur les retombées économiques. Merci beaucoup. Bonne soirée à tous.

COMPTE RENDU INTEGRAL DU TCHAT ZOOM DE LA REUNION

Mme Sofia ALIAMET - Régie

Nous allons lancer un petit sondage auquel vous allez pouvoir répondre sur Zoom.

M. Jacques MORISOT

Je suis d'une association mais je suis tout autant là comme citoyen, d'autant que le "débat public" n'est en rien un débat citoyen (nous n'aurons aucun pouvoir de décision!!!)

Mme Sofia ALIAMET - Régie

Bonjour,
Merci pour cette précision. En effet, nous sommes toutes et tous citoyen.nes. Pour votre information, le débat public organisé par la Commission nationale du débat public permet à chacun.e se s'exprimer sur l'opportunité du projet, ses caractéristiques et impacts potentiels. A l'issue du débat, la commission qui l'organise en rédige le compte rendu, restituant l'ensemble des points de vue et arguments recueillis. La maîtrise d'ouvrage devra alors indiquer les suites données au projet, ainsi que les enseignements qu'elle tire du débat et les réponses apportées.

M. Jacques MORISOT

Donc c'est bien ce que je dis, les citoyens n'auront aucun pouvoir de décision. Pourtant l'article 3 de la constitution dit que le souverain est le peuple !!!

Mme Patricia X. Association Préservons la Forêt des Colettes

Pouvez-vous demander à ce que le présentateur parle plus fort ?

Mme Sofia ALIAMET - Régie

Nous avons relayé à l'équipe en salle.

Mme Marie-Paule MURAIL – Membre d'Attac

Il manque un débat sur la sobriété, aller vers un nouveau paradigme de moins de consommation, mais peut être que c'est prévu !

Mme Fabienne THIERY – FNE Allier

Oui, la question de la sobriété est mise de côté.

Mme Sofia ALIAMET – Régie

Nous vous invitons à bien couper vos micros svp pour éviter les bruits parasites. Merci !

M. Jean X

Je ne vois pas de slides.

M. Alban MOSNIER

Est-il possible de mettre le diaporama en plein écran ?

M. Arthur BEAUCE – Animateur

Bonjour Alban, nous devons laisser M. Hache afin que la salle puisse le voir à Paris.

M. Alban MOSNIER

Compris !

M. Jean-Raymond PHILIPOT

Les diapos sont visibles sur la fenêtre "salle de Paris".

M. Arthur BEAUCE – Animateur

Si votre fenêtre "chat" est ouverte sur la droite de votre écran, vous pouvez la fermer afin d'augmenter la taille des vignettes

Mme CARREIRA

M. Hache, est ce que flécher ce lithium vers des berlines et SUV est-il compatible avec les objectifs bas carbone ?

M. Sébastien CHAILLEUX

C'est bien un des gros enjeux autour de ce projet : des batteries lithium pour quoi faire ? Une Tesla consomme au moins 4 à 5 fois plus de lithium qu'une petite citadine.

M. Antoine DISSAUX

On parle quand du projet Imerys ???

Mme Sophie GODO

Il y vient pour justifier l'usage du lithium, quand il dit BAS CARBONE, on doit entendre NUCLEAIRE

M. Emmanuel HACHE

Je viens pour faire un panorama de la transition écologique. Le bas-carbone ce sont les technologies renouvelables (éolien, solaire) + nucléaire + technologies de stockage + véhicule électrique.

M. Alban MOSNIER

pb : pourquoi continue-t-on à produire des véhicules > 2 T (ou SUV) pour des voitures électriques ?

Mme Michelle PETIT – FNE Allier

L'argument de la maîtrise des émissions de GES en France est trompeur du fait qu'il faut tenir compte des produits que nous importons... C'est un peu facile lorsqu'on fait produire chez les autres.

Mme CARREIRA

10 min pour Mr Hache, 30 minutes pour la table ronde ... pour un sujet si infiniment complexe 😞

Mme Patricia X. Association Préservons la Forêt des Colettes

Vous pouvez redonner le nom des débatteurs ?

Mme Claire BOUDIER – Régie Zoom

Pour cette première table ronde, les intervenants sont Benjamin Gallezot, Fanny Verrax, Philippe Bihoux et Stéphane Bourg

M. Jacques MORISOT

Au-delà du réchauffement climatique, il serait bien aussi de prendre en compte les "autres" limites planétaires : eau, intrants, biodiversité, la crise écologique est systémique, n'entrer que par le réchauffement climatique est une profonde erreur... systémique... Et l'extraction minière côté eau, biodiversité, intrants, ce n'est pas rien !!!

M. Arthur BEAUCE – Animateur

Tout au long des échanges de cette table ronde, vous pouvez poser vos questions sur le tchat zoom. A partir de 20h30, j'en ferai une courte synthèse à l'oral pour la salle puis je laisserai la parole à certains et certaines d'entre vous.

Mme Patricia X. Association Préservons la Forêt des Colettes

Il n'y a pas UNE SEULE alternative. Comme il n'y a pas UNE SEULE solution, il y a pléthore d'alternatives.

Et ce n'est qu'en utilisant ce mix de possibilités qu'on arrivera à une solution crédible pour diminuer nos gaz à effet de serre, puisque c'est bien de cela qu'on nous dit qu'il s'agit.

Quelles solutions sont possibles ? La première piste de recherche, la toute première, ne doit-elle pas être les transports en commun ?

Mme CARREIRA

Est-ce l'inventaire nationale ou l'empreinte carbone ?

M. Pascal GODDARD

GRACE à sa production électronucléaire

M. René CASILLA

La France va sécuriser son approvisionnement en uranium pour nos centrales auprès de quel pays ? Depuis que la France est priée de quitter le Niger ?

Mme CARREIRA

Donc on parle bien d'inventaire national ! C'est à dire qu'on ne comptabilise pas le CO₂ issu des produits d'importation. Donc cette analyse est biaisée ... ? Mr Hache ?

M. Jacques MORISOT

On n'entend que difficilement....

Mme Sofia ALIAMET – Régie

Nous relayons la demande à la régie parisienne

M. Jacques MORISOT

Merci...

M. Joël LEFEBRE – FD PCF Allier

Report modal sur le ferroviaire ok ! Il y a du boulot et besoin d'un état stratège avec un service public SNCF au niveau de cet enjeu !

M. Arthur BEAUCE – Animateur

Désolé on ne peut entendre que les personnes qui parlent dans le micro

Mme Sophie GODO

Il faut laisser les intervenants s'exprimer.

Mme Sophie GODO

En effet quand on parle de transport ferroviaire, le gouvernement a vraiment abandonné la France et en particulier l'Allier.

Mme Valérie BEYSSADE

Je confirme que le son n'est pas assez fort; difficile de rester attentive en zoom.

Mme Sophie GODO

Ça dépend peut-être de votre ordinateur, vous pouvez monter votre son personnellement.

M. Arthur BEAUCE – Animateur

Tout à fait, merci Sophie ! En effet vous pouvez tenter d'augmenter le son. Par ailleurs vous entendrez peut-être mieux avec des écouteurs



Mme Valérie BEYSSADE

Je suis au max....

M. Jacques MORISOT

Le son est à fond... je suis avec mes écouteurs, qui fonctionnent très bien par ailleurs.... Il est nécessaire que les intervenants collent le micro à leur menton !!!

Mme Sofia ALIAMET - Régie

C'est relayé, à la régie merci pour vos retours

M. Pascal GODDARD

Il y a une limite à la croissance du solaire et du photovoltaïque : au-delà de 40% de la production on écroule le réseau car on perd le synchronisme du fait de l'intermittence de ces énergies et ce ne sont pas les batteries des voitures qui seraient capables de rattraper le synchronisme.

Mme Sophie GODO

J'attends avec impatience Mme VERRAX

Mme CARREIRA

Oui mais une mine n'est pas une carrière !

M. Emmanuel HACHE

Vous avez mal écouté madame Verrax. J'ai dit que cela avait évité des GES...pas de l'énergie

M. Joël LEFEBRE – FD PCF Allier

On fait comment pour nous déplacer dans un département comme l'Allier ?

Mme Sophie GODO

En véhicule personnel on n'a absolument pas le choix malheureusement.

M. Joël LEFEBRE – FD PCF Allier

Donc des petits véhicules électriques ?

Mme Sophie GODO

Exemple pour un rendez-vous le matin à Moulins, si on vit à Montluçon, on doit prendre le seul bus possible à 5h 30

Mme Sophie GODO

Enfin une parole lucide et qui permet le débat

Mme Patricia X. Association Préserveons la Forêt des Colettes

Merci Fanny Verrax, enfin un discours logique et réfléchi.

M. Pascal GODDARD

L'ADEME PRÊCHE POUR LA DECROISSANCE !

Mme Sophie GODO

Pas seulement, pour la sobriété, qui ne nous fait pas décroître

M. Pascal GODDARD

On pourrait en effet discuter sur le gaspillage.

Mme Valérie BEYSSADE

Si on consacre un budget équivalent aux investissements de l'État au soutien du projet Emili, on peut tout de même trouver des solutions. Développement des transports publics ruraux, et du co-voiturage.

M. Jacques MORISOT

Merci Fanny Verrax ! On a vraiment besoin de débats citoyens (et de décisions citoyennes) sur le pourquoi et le pour quoi, bien en amont d'un projet minier et financier d'une multinationale....

Mme Sophie GODO

Et si on apprenait à modérer nos besoins ? Ou faut-il consommer toujours plus ?

M. Pascal GODDARD

Si la population continue à croître on peut imaginer que les besoins correspondants continueront à croître.

Mme CARREIRA

C'est pourquoi nous devons exiger réglementairement et sans équivoque que Imerys flèche ce lithium vers des usages vertueux !

Mme Sophie GODO

Ils n'ont aucun pouvoir sur l'usage, ce sont leurs clients qui définiront les usages.

M. Pascal GODDARD

Bonne réponse.

M. Sébastien CHAILLEUX

Le gouvernement a ce pouvoir et c'est bien lui qui octroie les permis.

Mme CARREIRA

Tout est possible si on le veut ! Nous devons exiger notre souveraineté

Mme Sophie GODO

@Sébastien Chailleux le gouvernement ne peut pas définir les clients d'une entreprise privée

Mme Valérie BEYSSADE

Merci de rappeler qu'il y a du dénivelé à Echassières. La mine se situe à 900m d'altitude, le château d'eau de la région.

M. Sébastien CHAILLEUX

Oui. Mais il peut normer le type de véhicules électriques autorisés et "décourager" certains modèles.

Mme CARREIRA

Rappelons qu'on peut bricoler les règles politiques et sociales car ce sont des concepts. La physique et la biologie sont des réalités qui s'imposent et s'imposeront à nous quoi qu'il adviendra.

Mme Chantal COMEAU



Mme Patricia X. Association Préservons la Forêt des Colettes

On n'a pas compris grand-chose à tous ces chiffres de M. Bourg. Surtout qu'il parlait en lithium « élémentaire » C'est quoi ? Lithium métal ? Alors qu'Imerys parle en hydroxyde de lithium. Vous n'avez pas été très clair M. Bourg.

Mme Sophie GODO

Si j'ai bien compris Imerys parle de ce qu'il va extraire et Mr Bourg parlait du produit fini (d'où les milliers de tonnes de déchets, évoqués dans les réunions précédentes)

M. Antoine DISSAUX

Désolant cette table ronde

Mme CARREIRA

Pourquoi ?

Mme Sophie GODO

??

M. Pascal GODDARD

Eh bien moi je préfère extraire du lithium en France que d'importer du pétrole.

M. Antoine DISSAUX

Qui est ce drôle qui a l'air de ne rien connaître par rapport aux autres ? j'espère simplement qu'il n'est pas chez Imerys...

M. Arthur BEAUCE – Animateur

Il s'agit de Philippe Bihouix, Spécialiste des ressources minérales et des enjeux technologiques associés. Et pour vous répondre, il ne travaille pas pour la société Imerys

M. Antoine DISSAUX

On parle de Lithium ou du mont saint Michel ???

M. Jean-Raymond PHILIPOT

Tomates néerlandaises qui croisent des italiennes : l'intervenant propose-t-il finalement de revenir sur le marché commun pour raison environnementales ?

M. Jacques MORISOT

Excellentes questions et réflexions de Philippe Bihouix ! Et comme c'est un sujet qu'il connaît bien : et l'aménagement du territoire, des villes moyennes/mégapoles ?

M. René CASILLA

Le lithium est peut être stratégique mais l'eau est vitale pour l'humanité, cette technologie semble être trop consommatrice ? Sur la souveraineté c'est difficile de l'imaginer vu l'état d'endettement de la France ?

M. Jean-Marc DEZERT

JE DOIS QUITTER LA REUNION ; MERCI AUX PARTICIPANTS

M. Antoine DISSAUX

Quin lui aussi on apprend rien

Mme Sophie GODO

Merci de relativiser cette notion qu'on nous assène : la souveraineté, qui veut nous faire croire qu'on fera tout tout seuls, cette notion est trop mise en avant

M. Joël LEFEBRE – FD PCF Allier

Bienvenue à Montluçon pour faire du recyclage aussi !

M. Arthur BEAUCE – Animateur

Les échanges avec la salle s'ouvrent. D'ici 15-20 minutes, nous allons donner la parole à 3 personnes pour qu'elles posent leur question à la salle à Paris.

Si vous souhaitez poser une question à l'oral :

- Levez la main sur zoom (bouton « réaction » puis « lever la main »)
- Assurez-vous que votre micro et vos caméras fonctionnent bien
- Veillez à être concis dans vos interventions, max 2 min

Mes collègues Claire et Sofia vont noter que vous souhaitez intervenir et reviendrons vers vous dans le tchat pour vous indiquer quand vous aurez la parole.

M. Pascal GODDARD

La décroissance c'est le début de la fin d'une civilisation.

Mme Michelle PETIT – FNE Allier

Proposition d'intervenant : Arthur Keller

M. Jean-Raymond PHILIPOT

Comment réduire quand on n'extrait pas de lithium en France et que nos chaînes de valeur importent à 100% ?

Ce débat porte sur l'opportunité d'ouvrir 1 mine en France...

M. Arthur BEAUCE – Animateur

A nouveau si vous souhaitez prendre la parole à l'oral, vous pouvez d'ores et déjà cliquer sur "lever la main" pour manifester votre volonté d'intervenir et de poser vos questions aux intervenants

Mme Nathalie VIGUIE

Toutes les précautions pour la santé seront-elles prises pour les personnes qui travailleront sur le site et pour les riverains des sites ? La France a déjà fait défaut sur ce sujet. Rappelons-nous l'amiante...

M. Joël LEFEBRE – FD PCF Allier

Politique ambitieuse en matière ferroviaire...chiche, il faut refaire la ligne entre Gannat et Montluçon pour transporter le minerai issu de la mine d'Echassière, est-ce que l'état va donner les moyens à la SNCF d'investir ?

Mme Sophie GODO

Posez la question à l'oral

Mme CARREIRA

Quand Mr Wauquiez Vera sa promotion il signera le chèque !!!

Mme Fabienne THIERY – FNE Allier

Et en quoi la décroissance serait le début de la fin de la civilisation ? C'est la croissance à outrance qui l'est. Il s'agit toujours de plus consommer mais les limites sont bien présentes. On ne peut plus poursuivre sur la même trajectoire. Vouloir répondre aux besoins exponentiels est une voie sans issue. L'argument de la souveraineté ici est biaisé.

M. Laurent INDRUSIAK – UD CGT Allier

Demande d'intervention SVP

Mme Sophie GODO

Il faut lever la main sur votre écran (voir en bas de l'écran)

Bouton REACTIONS, vous levez la main

N'oubliez pas de réouvrir votre micro si on vous donne la parole

M. Jean-Raymond PHILIPOT

Lithium, cobalt : En fait on ne peut faire qu'avec ce qu'on a dans le sous-sol... Vu qu'on a un gisement exploitable de lithium en France, on peut chercher à exploiter un peu ici plutôt que tout exploiter ailleurs.

Mme CARREIRA

Mr Bihouix, répondez sur les 3% svp

M. Jacques MORISOT

Et l'eau sur la terre elle augmente de 3% par an ?

Mme CARREIRA

Vous connaissez l'effet rebond cher monsieur ???

Mme Sophie GODO

Pour réactiver votre micro il faut le faire dans votre vignette

Mme Michelle PETIT – FNE Allier

Oui, c'est tout à fait ça : on substitue une énergie par une autre... et on continue à consommer toujours plus... en épuisant la terre.

M. Jean-Raymond PHILIPOT

Qq soit la techno (Lithium, hydrogène...) les exploitants agricoles, les camions et les familles auront toujours besoin de batterie pour continuer à pouvoir se déplacer et échanger.

Les transports en commun ne permettent pas de tout substituer.

Ce projet permet de réduire nos consommations d'hydrocarbures.

Mme Fabienne THIERY – FNE Allier

Il faudrait des intervenants qui aient une vision plus globale car là c'est encore tout pour l'humain et que pour l'humain avec une vision purement économique/consommation en oubliant que l'on fait partie d'un écosystème global.

Mme Michelle PETIT – FNE Allier

Ce n'est pas l'Imerys le problème, c'est une entreprise qui est dans son rôle. Ce qui se profile et se pose, c'est la relance minière en France (et ailleurs).

M. René CASILLA

C'est un peu le problème au sens où l'actionnaire majoritaire de l'entreprise est un banquier belge beaucoup plus préoccupé par le cours du lithium en bourse que par toutes autres considérations environnementales et humaines.

Mme Marie-Paule MURAIL – Membre d'Attac

Effectivement, c'est la politique européenne et française de relance minière qui est inquiétante et ceci pour satisfaire un modèle de société qui envisage toujours plus de production, pour toujours plus de consommation. Se limiter à l'émission de carbone pour lutter contre le changement climatique est une hérésie. Ce dont nous avons besoin est une véritable bifurcation écologique et donc forcément un changement de société

M. Arthur BEAUCE – Animateur

Merci pour vos mains levées, nous allons donc donner la parole à 3 personnes : Mme Godo, M. Indrusiak puis M. ou Mme Carreira

M. Jacques MORISOT

Et c'est le choix citoyen sur pourquoi et pour quoi cette relance minière ?

Mme Chantal COMEAU

Lorsque, comme moi, on fait partie des moins nantis... on est déjà décroissant, on chauffe moins on roule moins on consomme autrement, bref on est sobre et vous savez quoi, si tant est qu'on soit bien entouré, ça n'empêche pas d'être heureux !! je mettrais bien les capitalos au régime sec ...

Mme Fabienne THIERY – FNE Allier

Oui, le débat de fond est bien la relance minière en France. Et arrêtons de nous faire croire qu'ouvrir des mines en France est un mieux car une mine propre reste une utopie ! Une mine en France ne signifie pas la fin d'autres mines ailleurs notamment là où les règles sociales et environnementales sont moins bonnes ! C'est un débat de société. Quelle société voulons-nous ? Plus on niera l'urgence de changer nos modes de vie, plus le virage sera violent. Et arrêtons de limiter la question au changement climatique. La crise est bien plus globale !

Mme Pascale DUPUIS

Il semblerait que nous ayons besoin d'une quantité énorme de batteries. Ok.

Mais avons-nous vraiment besoin de lithium pour lesdites batteries ?

N'y-a-t-il pas d'autres solutions ?

Mme Michelle PETIT – FNE Allier

Les représentants de l'Etat dans l'Allier et divers politiques à travers leurs annonces poussent l'irrespect en laissant penser que ce projet est acté !

Mme Sophie GODO

Ma question sur TOTAL n'était pas une plaisanterie mais une question aux industriels miniers qui doivent se parler entre eux je suppose, j'aurais aimé une réponse.

M. Jacques MORISOT

La question sur Total est aussi pertinente, car les actionnaires majoritaires d'Imerys (ex Albert Frère), sont aussi actionnaires de Total...Et comme l'a dit un intervenant, leur seul objectif est de faire du fric, pas de la transition écologique...

Mme Véronique ROBERT

Malheureusement vous avez raison et l'épisode sur le recyclage des terres rares abandonné par Solvay en raison de la chute de valeur le démontre aussi.

M. Joël LEFEBRE – FD PCF Allier

La décroissance ? La décroissance de quoi ? La décroissance pour qui ?

M. Arthur BEAUCE – Animateur

Merci à vous pour vos questions et vos interventions, nous allons désormais passer à la seconde table ronde "Les enjeux de structuration d'une filière face aux enjeux d'autonomie et de souveraineté"

M. René CASILLA

Pour la transparence pouvez-vous indiquer si les intervenants sont indemnisés ? Et si oui par qui ? Imerys ? CNDP ? Merci

Mme Claire BOUDIER – Régie Zoom

Les intervenants ne sont pas rémunérés pour leurs présentations de ce soir (ni par la CNDP, ni par Imerys). Ils sont en revanche défrayés pour leur transport et hébergement

M. René CASILLA

Merci

Mme Véronique ROBERT

@all En revanche, ils ont leur opinion en fonction de leur parcours personnel (formation, métier, parcours professionnel).

M./Mme JB

Bonjour, on peut avoir les noms des intervenant.e.s ? (toujours TROIS homme et UNE seule femme par ailleurs..)

M. Arthur BEAUCE – Animateur

Nous avons autour de la table Cédric Philibert (IFRI)

Antoine Gatet (France Nature Environnement)

Marie Chéron (Transport et Environnement)

Matthieu Hubert (Automotive Cells Company)

Mme Véronique ROBERT

Oui mais de la précédente table ronde ?

M. Arthur BEAUCE – Animateur

Nous avons : - Benjamin Gallezot (Délégation interministérielle aux approvisionnements en minerais et métaux stratégiques)

- Fanny Verrax (Professeur associé – Transition écologique et entrepreneuriat social – EM Lyon)

- Stéphane Bourg (OFREMI)

- Philippe Bihouix (Spécialiste des ressources minérales et des enjeux technologiques associés)

Mme Véronique ROBERT

Merci, j'ai dû arriver en retard en raison du débat sur la mer raccordements des éoliennes de la CNDP qui avait lieu en même temps..

Intervenant-e non identifié

L'Allemagne vient d'arrêter les subventions à l'électricité et les ventes chutent.... C'est la Politique de l'Europe libérale et la France incluse sans discussion ! Macron a décidé, le marché est délégué au privé ! Il n'y a pas que les véhicules pour lutter contre le dérèglement climatique ! Il y a 149 propositions de la convention citoyenne et Macron s'est assis dessus ! (Preuve qu'il défend l'environnement !)

Il y a des élections en juin pour faire bouger les choses !

Mme Pascale DUPUIS

Le choix du tout électrique, adossé au tout numérique nous met dans une situation d'extrême vulnérabilité. Nous serons encore plus dépendants et exposés à la fragilité de cette ressource qui n'est pas fiable. Pourquoi ne pas travailler sur un mix énergétique cohérent ?

Mme Nathalie VIGUIE

Au sujet de la souveraineté, nous avons ouverts les yeux sur le sujet au moment critique du COVID. Des focus ont été faits sur des entreprises qui ont voulu relocaliser. A voir les suites...

Mme Véronique ROBERT

Où vont aller tous ces déchets justement ?

M./Mme PF

Imerys recherche des carrières, si possible imperméables, pour combler le tout (CNDP Montluçon).

Mme Michelle PETIT – FNE Allier

Le paradoxe : une mine consommatrice d'énormément d'énergie...

Mme Patricia X. Association Préservons la Forêt des Colettes

Et où allez-vous prendre toute cette électricité que vous annoncez M. Philibert ?

Mme Nathalie VIGUIE

Effectivement, la Chine produit tout ! A quel prix pour les ouvriers qui travaillent dans leurs entreprises et pour l'environnement ? La Chine pays le plus pollueur au monde.

Mme Michelle PETIT – FNE Allier

Les déchets restent sur place ! l'après-mine est un problème majeur pour un territoire qui se trouve déserté.

Mme Fabienne THIERY – FNE Allier

Oui, ayons une vision plus globale, une vision systémique ! Faites intervenir des personnes comme Arthur Keller ! Parlons du monde de demain, un monde vivable et non un monde à l'agonie.

Mme Patricia X. Association Préservons la Forêt des Colettes

M. Gattet fait ce qui aurait être dû faire depuis le début, élargir le débat : quel est le monde de demain non seulement que nous souhaitons, mais qui est possible. C'était le préalable à ce débat de la CNDP.

M. Bertrand BARET

Il me semble que la question de ce que l'on veut est tellement posée, au contraire, que personne n'expose sa vision (pourtant le temps est disponible pour cela)

Mme Sophie GODO

????

M. Bertrand BARET

Pourtant on avait une bonne base de départ avec les 4 scénarios de l'ADEME

Je veux dire qu'on peut déjà discuter de ce qu'on veut ici, plutôt que de poser n fois la question.

Par exemple duquel des 4 scénarios de l'ADEME vous sentez vous le plus proche ?

Mme Michelle PETIT – FNE Allier

Exact, il aurait fallu que le débat s'élève et ne stagne pas seulement au niveau local. Il concerne tout le monde !

M. Jean-François GAILLAUD – DGALN

C'est avant tout la géologie qui détermine le lieu où l'on peut avoir une mine. Nous avons la chance d'avoir du lithium dans l'Allier. Nous devrions nous en réjouir ! Personne ne parle de la destruction des écosystèmes liés à nos modes de consommation.

Mme Nathalie VIGUIE

Les déchets, on les enfouit bien sûr ! Le projet d'enfouir l'amianté à ST Rémy la Forêt, (encore dans l'Allier) ! Les solvants chlorés détectés dans le sol à proximité proche de l'école Paul Lafargue à Montluçon...

Mme Sophie GODO

Donc ce monsieur explique bien que le cœur de la question est commercial !

M. Bertrand BARET

C'est un peu réducteur.

Je comprends qu'il essaie de dire qu'on pourrait éviter de poursuivre le déclassement social de certaines régions vs éviter de trop dégrader l'environnement. Je trouve qu'on peut faire un lien avec la théorie du donut.

Mme Pascale DUPUIS

En bref, la chimie et la pétrochimie ont encore de très beaux jours devant elles.

Mme Sophie GODO

De beaux jours rentables, mais pas pour la nature

Mme Michelle PETIT – FNE Allier

Effectivement, il parle de compensation, manière de continuer sur notre lancée ! On ne change rien, on prend ailleurs !

M. Arthur BEAUCE – Animateur

Comme pour la première table ronde, si vous souhaitez prendre la parole à l'oral, vous pouvez cliquer sur "lever la main" pour manifester votre volonté d'intervenir et de poser vos questions aux intervenants

Mme Nathalie VIGUIE

Les lobbyings freinent toujours les bonnes idées qui pourraient permettre aux citoyens de faire des "économies". Bertrand Piccard et d'autres personnes inventives devraient être plus médiatisées.

Mme Fabienne THIERY – FNE Allier

Le lithium n'est pas une énergie renouvelable ... L'extraction minière a ses limites : plus de déchets pour une concentration de moins en moins importante. Arrêtons de nous leurrer !

M. Arthur BEAUCE – Animateur

Merci M. Lefebvre pour votre main levée. Etant donné que nous glissons sur le timing, je vous propose 1) de relayer la question de Mme Carreira puis 2) de donner la parole à M. Lefebvre

Mme Patricia X. Association Préservons la Forêt des Colettes

Qui fera partie des concertations continues ?

M. Arthur BEAUCE – Animateur

Merci également pour vos messages, nous les intégrerons bien au compte-rendu de la réunion

Mme Véronique ROBERT

Mais je ne trouve plus nos échanges sur les intervenants et ma remarque : vous les avez sucrés ?!

M. Arthur BEAUCE – Animateur

Nous n'avons rien sucré madame Robert, votre commentaire est bien présent (votre premier message a été formulé à 21h19). Vous pouvez ensuite dérouler la conversation pour prendre connaissance des autres messages

Mme Véronique ROBERT

Désolée, je n'arrive plus à bien dérouler le chat !

Mme Véronique ROBERT

Non, en fait, je parlais d'un échange avec votre collègue femme juste avant au sujet des éventuels conflits d'intérêt des intervenants..

Mme Claire BOUDIER – Régie Zoom

Si vous faites référence à ce message "*@all En revanche, ils ont leur opinion en fonction de leur parcours personnel (formation, métier, parcours professionnel).*" je vous confirme qu'il est toujours présent dans le tchat. Il me semble que vous me l'aviez adressée au départ, puis dirigée à l'ensemble du tchat

Mme Véronique ROBERT

Je ne le trouve plus ! A part dans votre réponse, merci !

Mme Fabienne THIERY – FNE Allier

Et oui car il n'y a pas que du lithium à Echassières. Quelle valorisation espérée/attendue sur ces autres minerais ? Quid des effets cumulés des risques ?

M. Bertrand BARET

Pourquoi (re)localiser les productions alimentaires c'est bien, et relocaliser les mines c'est mal ?

Mme Sophie GODO

Quelle question étrange ? Vous aurez compris que le lithium n'ira pas directement du producteur au consommateur, ce qui est le cas de la production alimentaire relocalisée et son but

M. Bertrand BARET

C'est là qu'il faut jouer à fond auprès d'Imerys et du tissu local pour qu'effectivement le lithium reste local.

Mais l'agriculture est une artificialisation des sols plus ou moins vertueuse suivant les pratiques, au même titre que l'exploitation minière.

Mme Sophie GODO

L'agriculture n'a rien à voir avec la production locale à destination du local, elle détruit mais n'artificialise pas les sols

M. Jean-Raymond PHILIPOT

Pas de mine de lithium ni ici ni ailleurs ? Mais nos choix collectifs et individuels demandent qu'on le veuille ou non des mines...

Mme Pascale DUPUIS

Les opérateurs miniers sont des destructeurs, pas des créateurs !

M. Sébastien CHAILLEUX

Merci pour ce discours lucide madame Chéron

Mme Fabienne THIERY – FNE Allier

Être lucide ne veut pas dire que l'on doit poursuivre dans les mêmes conditions et dans le toujours plus ! C'est un changement de société qu'il faut initier d'où la nécessité d'un débat plus global. On peut aménager un territoire et le développer autrement ! Vouloir vivre dans un monde vivable est-il si utopique que cela ?

Mme Sofia ALIAMET - Régie

Pour votre information, vous pouvez retrouver toutes les dates des prochaines rencontres ainsi que les liens pour vous y inscrire sur le site internet du débat : <https://www.debatpublic.fr/mine-de-lithium-allier/agenda> De nombreuses rencontres sont organisées sur différentes thématiques : environnement, eau, santé, gouvernance, emploi, et retombées sur le territoire etc.

Mme Sophie GODO

Nous viendrons, merci à vous de cette modération attentive.

Mme Michelle PETIT – FNE Allier

En conclusion, force est de constater qu'on a vraiment du mal à envisager qu'on puisse faire (et vivre) autrement (et mieux). Je consomme donc j'existe !

M. Jean-Raymond PHILIPOT

Je ne comprends pas le débat lu plus haut montrant du doigt les industriels qui cherchent à se réinventer, qui investissent dans la R&D bas carbone et qui voient des opportunités économiques dans cette transition énergétique...

Mme Chantal COMEAU

La palme de l'intervenant le plus donneur de leçons de façon suffisante est le représentant du gouvernement dans la 1^{re} table ronde, à mon sens

Mme CARREIRA

Bravo !

Mme Sophie GODO

Pourquoi laisser le mot de la fin à quelqu'un qui est clairement favorable à l'ouverture de cette mine ?

M. Jean-Raymond PHILIPOT

Emmanuel Hache a été malmené toute la soirée mais au fond, ces interventions étaient très éclairantes.

Mme Michelle PETIT – FNE Allier

Parler d'indemnisation des riverains des mines, c'est avancer dans le débat ? Interrogeons-nous.

Mme Pascale DUPUIS

Et oui, il est toujours question d'argent.

Mme Sofia ALIAMET - Régie

Merci à toutes et tous pour votre participation !

Mme Michelle PETIT – FNE Allier

Merci pour le débat.

M. Jean-Raymond PHILIPOT

Bonnes soirées et merci pour l'organisation de ce débat.