



# Synthèse des parcours

## « Mon avis en 10 minutes »

—

8 août 2024

**dp**  
DÉBAT  
PUBLIC

PROJET DE MINE  
DE LITHIUM  
DANS L'ALLIER

ORGANISÉ PAR

**LA** commission  
nationale du  
débat public **CNDP**

Ce document de travail a été réalisé par l'équipe d'Eclectic Expérience, membre du groupement WDPE, prestataire de l'équipe du débat public dans le cadre d'un accord cadre CNDP. Ce document est une aide à l'analyse adressé à l'équipe du débat. Seul le compte-rendu publié par l'équipe du débat engage la parole de la CPDP.

## LES PARCOURS « MON AVIS EN 10 MINUTES »

Au total, l'outil « mon avis en 10 minutes » a été utilisé, au moins partiellement, 6785 fois. 2870 utilisateurs ont accompli le parcours dans son intégralité.

Pour analyser ces données, nous avons pris les partis suivants :

- le grand nombre de parcours incomplets présentant le risque de fausser l'analyse quantitative, les réponses aux quiz et aux propositions « accord/désaccord » n'ont été analysées que sur la base des 2870 utilisateurs ayant complètement effectué leur parcours.
- en revanche, tous les éléments qualitatifs exprimés par les utilisateurs dans les différents champs de texte libre ont été analysés, y compris ceux inscrits par les utilisateurs n'ayant effectué qu'une partie du parcours.

## RESUME DES ARGUMENTS

*« Le projet en vaut-il la peine ? » : des conclusions différentes malgré des éléments de consensus*

Si un tel projet soulève des approbations enthousiastes comme des rejets inconditionnels, les parcours permettent de confirmer l'existence de plusieurs éléments de consensus entre partisans et opposants. Souvent, la position adoptée au sujet du projet n'est qu'une question de mesure, une réponse différente à une même question : les bénéfices du projet en valent-ils les impacts.

Par exemple, très peu de participants déclarent croire à la notion de « mine propre » : partisans comme opposants reconnaissent l'existence d'impacts, y compris lourds. Tout l'enjeu est de déterminer si de tels impacts sont acceptables ou non. De même, si de nombreux participants s'accordent sur le fait qu'une mine en France a toutes les chances d'être plus vertueuse que dans d'autres pays moins contrôlés, cela ne suffit pas à garantir le soutien au projet.

Un clivage important existe sur la capacité de la voiture électrique à répondre efficacement aux enjeux de la transition écologique. La recherche de sobriété énergétique paraît jugée nécessaire, malgré de fortes nuances apportées par certains participants. En revanche, la nécessité de rendre les véhicules électriques plus légers et moins consommateurs est largement partagée : si les habitants des zones rurales prennent fréquemment le clavier pour défendre l'usage de la voiture, un impératif selon eux, aucun participant ne défend les SUV.

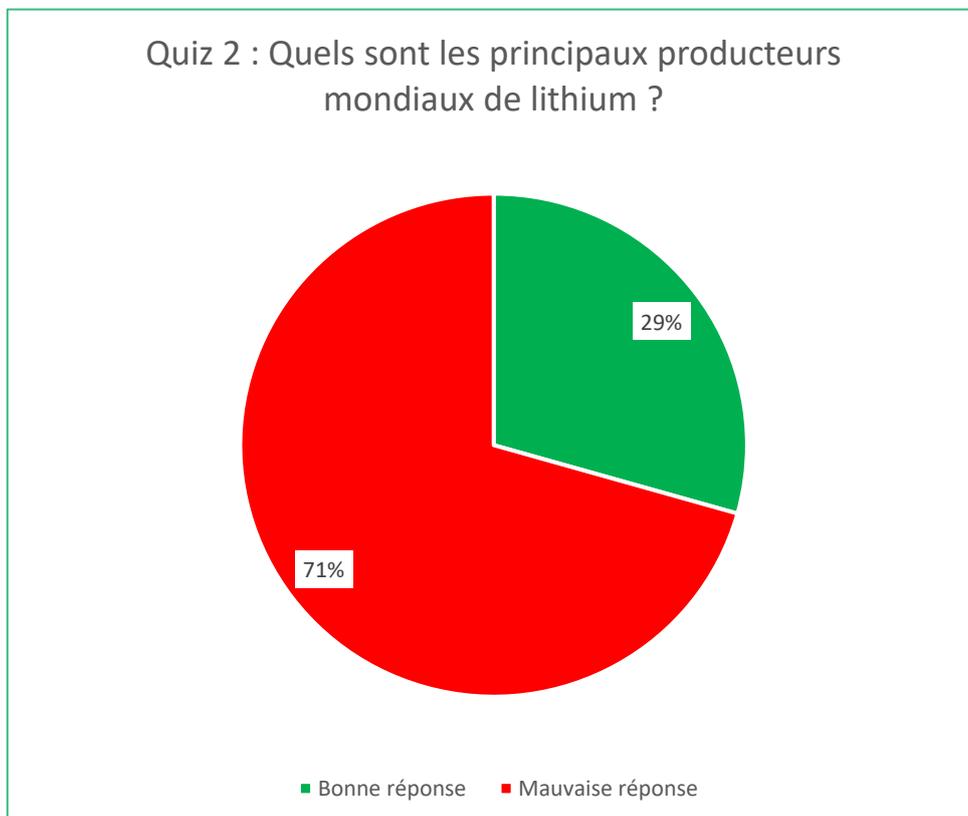
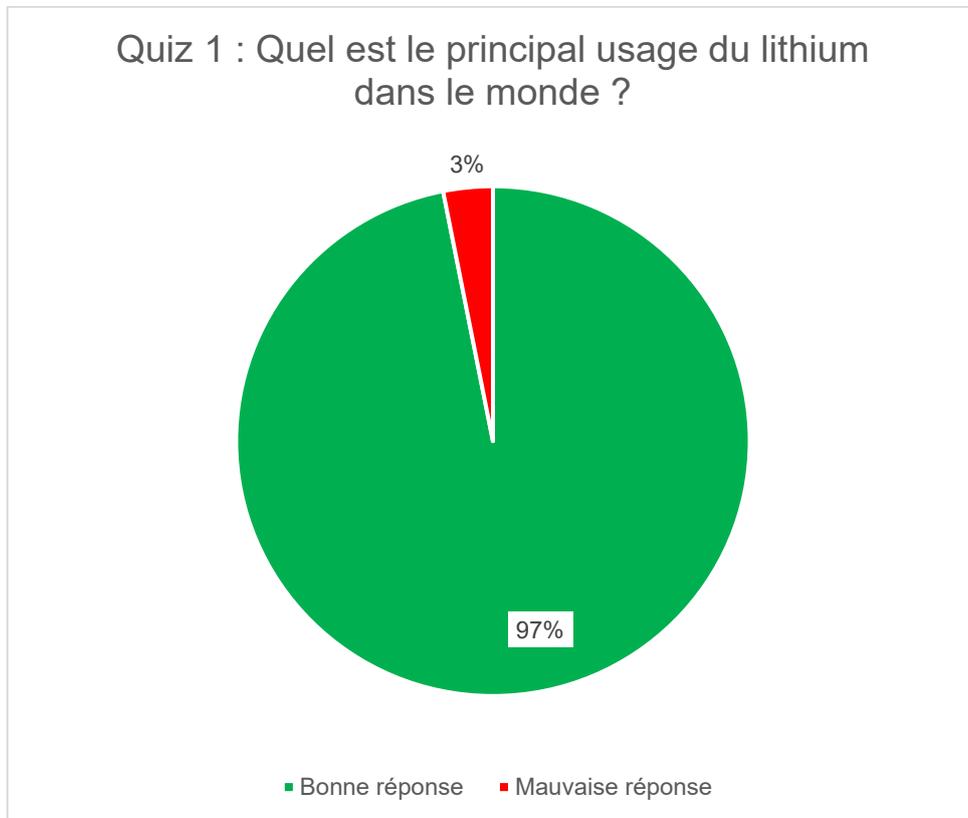
Par ailleurs, nul ne prétend que le projet résoudra à lui seul la transition énergétique, n'assurera à la France son indépendance nationale, ni ne résoudra tous les problèmes de chômage de l'Allier. Sur ces différents sujets comme sur les précédents, le constat est largement partagé mais aboutit à des conclusions divergentes : pour les uns, ce projet est donc trop limité pour en valoir la peine, tandis que pour les autres tout pas en avant est bon à prendre et doit être encouragé.

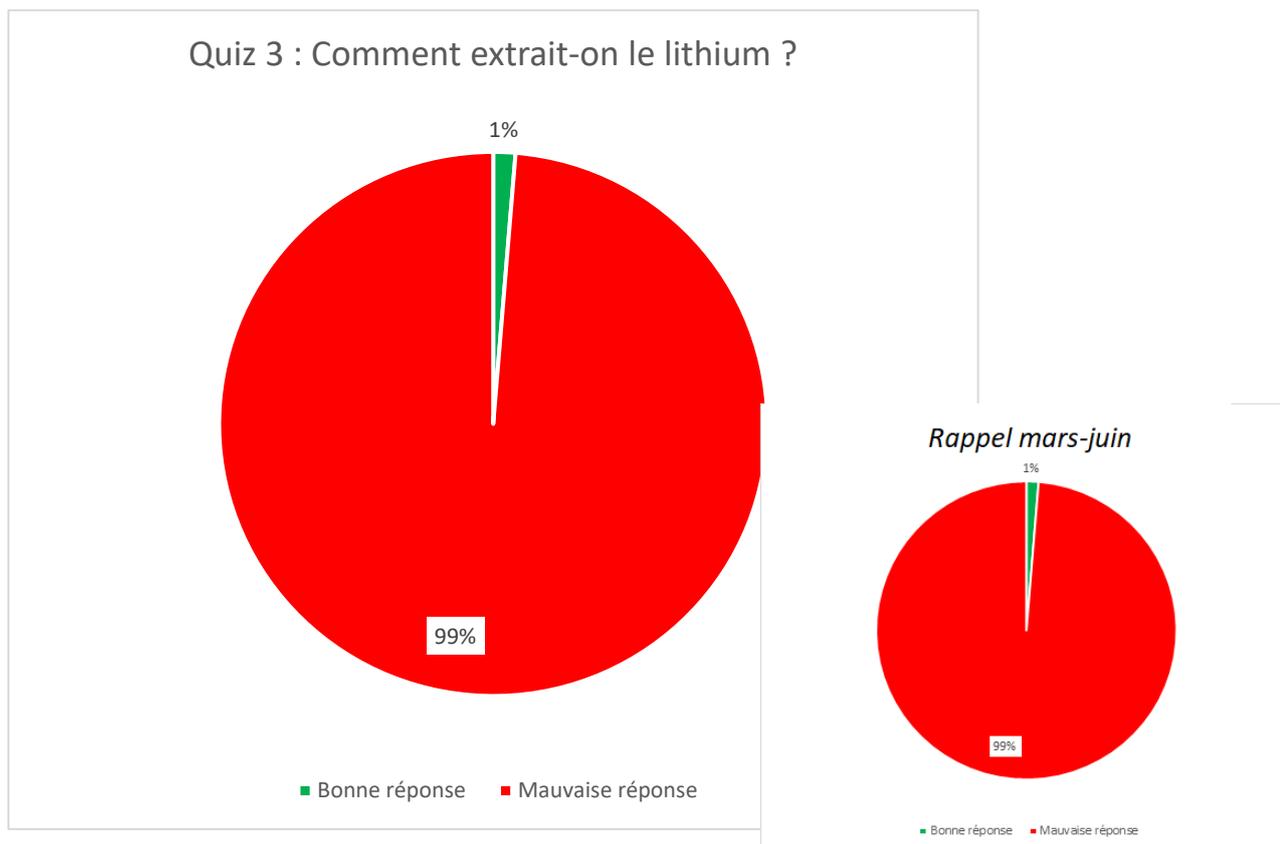
S'agissant des impacts environnementaux enfin, chacun s'accorde à réclamer qu'ils soient le plus minimes possibles. Des garanties sont également demandées concernant l'après-mine. Pour plusieurs participants, cette exigence est une condition ferme d'acceptation du projet. Des opposants partagent cette préoccupation, mais jugent impossible par nature qu'un tel projet puisse la satisfaire, d'où leur rejet.

Ces grands équilibres, retranscrits après les deux derniers mois de débat, ne se voient pas modifiés au cours de la période mai-juin, ni pendant le tout dernier mois de débat. [Les évolutions et enseignements complémentaires recensés en juin-juillet sont rapportés ci-après dans les paragraphes rédigés en bleu.](#)

## LES QUIZ

Trois questions permettaient de vérifier l'état des connaissances des internautes sur le sujet en débat, et surtout de donner l'occasion d'apporter de l'information à l'utilisateur avant que celui-ci ne donne son avis.





Le fait que le lithium soit majoritairement employé dans la confection de batteries électriques est connu de la quasi-totalité des internautes.

La seconde question reçoit quant à elle majoritairement des mauvaises réponses, dans une proportion légèrement plus importante qu'en début de débat. Le signe que le débat a continué à attirer des « profanes » ? De même, la troisième question, plus ardue, n'a reçu en tout et pour tout que 90 bonnes réponses (dont les deux-tiers entre le 8 juin et le 31 juillet ; cet afflux tardif de bonnes réponses est le fait de participants pouvant se révéler aussi bien favorables qu'opposés au projet, et ne paraît donc pas traduire une mobilisation collective particulière).

De ce fait, il n'est toujours pas possible d'analyser séparément les avis des internautes ayant répondu correctement à toutes les questions, leur nombre restant trop faible pour être significatif.

## LES AVIS

### Evolution des avis après le 8 juin

Entre la période mars-avril et la période mai-juin, la répartition quantitative des avis n'a pas connu d'inflexion majeure. Toutefois, à l'exception remarquable de l'item 4.3, les très légères variations constatées (d'1 à 4 points, soit quelques dizaines de personnes en valeur absolue) s'orientaient toutes vers un sens favorable au projet : les positions-type concernant un besoin ou un bénéfice attendu du projet gagnaient toutes quelques points, tandis que les positions-types concernant plutôt un impact négatif ou une inquiétude en perdaient.

Pour tous les items sans exception, cette tendance s'est poursuivie dans la dernière période d'utilisation du parcours, du 8 juin au 1<sup>er</sup> août (y compris l'évolution « à contre-courant » de l'item 4.3).

Pour les items ayant connu les évolutions les plus notables, les graphiques précédents sont rappelés.

### Avis selon les catégories de participants

L'analyse quantitative des parcours a également été menée en fonction de différentes catégories de participants, afin de vérifier si leurs réponses pouvaient différer en fonction :

- de leur genre ;
- de leur lieu d'habitation (Allier/Puy-de-Dôme ou autres) ;
- de leur âge.

Les enseignements apportés par ce type d'exercice doivent être considérés avec précaution pour plusieurs raisons. Premièrement, ces résultats ne sauraient avoir une quelconque valeur sociologique : pour ce faire, il aurait fallu mener une étude ad hoc, avec un échantillon constitué dans les règles de l'art. De plus, les répondants avaient le choix de renseigner ou non les éléments de profil (et de le faire sincèrement ou non) : ces analyses par catégorie ne donnent ainsi qu'un aperçu partiel de la réalité des répondants. Enfin, en raison d'un incident technique, l'analyse par catégorie n'a pas pu inclure les données de la deuxième période du débat (mai-juin), mais seulement sur les données issues des périodes mars-avril et juin-juillet. La correction pourra être apportée ultérieurement, mais ne devrait pas être de nature à changer les grands équilibres constatés.

### La répartition par genre

Les données analysées font état parmi les répondants de 731 hommes et 374 femmes.

L'analyse des réponses par genre fait émerger des différences très significatives entre hommes et femmes, pouvant aller jusqu'à des inversions des positions majoritaires. C'est le cas notamment pour les items dont la position-type apparaît favorable au projet : pour la quasi-totalité de ces items, les répondants hommes se disent majoritairement en accord, quand les répondantes femmes sont en majorité, parfois très nettement, en désaccord.

De même, si les citations-types paraissent plutôt défavorables au projet, recueillent l'accord d'une majorité des hommes et d'une majorité des femmes, cette majorité est systématiquement plus nette chez ces dernières. Ainsi, de manière synthétique et avec toutes les précautions méthodologiques que l'exercice exige, il semble que les oppositions au projet soient nettement plus répandues chez les femmes.

Lorsque les citations-types ne paraissent ni franchement opposées ni franchement favorables au projet, les différences de réponses entre hommes et femmes s'avèrent moins nettes.

### La répartition par origine géographique

Les données analysées font état parmi les répondants de 475 personnes issues de l'Allier ou du Puy-de-Dôme, et de 661 personnes issues d'autres départements français. A noter que les origines des répondants étaient équilibrées lors de la période mars-avril (388/368), mais que les répondants « locaux » s'avèrent nettement moins nombreux dans la période juin-juillet (87/293). A noter que les femmes se répartissent à parts égales entre participantes de l'Allier/Puy-de-Dôme et participants d'autres départements (contre seulement 1/3 des hommes venant de l'Allier/Puy-de-Dôme).

A la différence de l'analyse par genre, l'analyse géographique ne fait pas apparaître de clivage tranché. Les réponses des participants issus de l'Allier ou du Puy-de-Dôme traduisent certes une légère tendance à privilégier les positions défavorables au projet, en comparaison avec l'ensemble des répondants. Toutefois, cette tendance n'est pas très spectaculaire et ne s'exprime pas à tous les items (voir les précisions apportées à ce sujet à chaque item).

### La répartition par âge

384 répondants déclarent avoir 45 ans ou moins, 497 déclarent un âge compris entre 46 et 65 ans, et 254 ont plus de 65ans. Seulement une cinquantaine de répondants sont âgés de moins de 26 ans : ce faible nombre ne permet pas d'en faire une catégorie d'analyse pertinente.

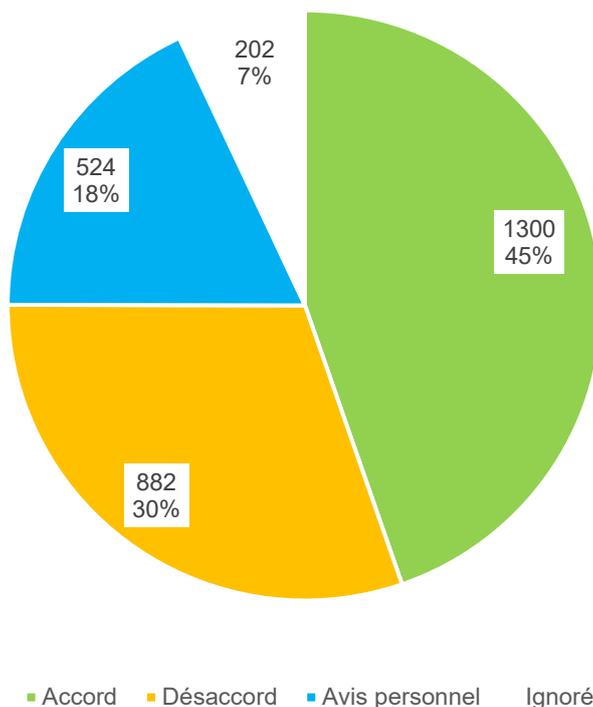
L'analyse par catégorie d'âge montre des réponses très hétérogènes en fonction des items : pour certains, les réponses ne varient pas en fonction de l'âge. Pour d'autres, les réponses semblent varier progressivement à mesure que les répondants avancent en âge. Pour d'autres enfin, une catégorie se distingue des deux autres (parfois les plus jeunes, parfois les 46-65 ans, parfois les plus âgés). A noter toutefois qu'à une deux exceptions près (l'item relatif aux biocarburants et celui relatif aux impacts environnementaux), la réponse majoritaire est toujours la même quelle que soit la catégorie d'âge. On constate par ailleurs une légère tendance des plus de 65 ans à davantage cocher la réponse « avis personnel » ou à ignorer la question.

Ainsi, s'il était possible de dessiner des tendances plus ou moins favorables au projet en fonction du genre ou de l'origine géographique, les données disponibles ne permettent pas d'identifier de telles tendances en fonction de l'âge. De plus, on constate parfois des variations entre deux items qui paraissent pourtant appeler des réponses cohérentes (exemple : 4.1/4.2 et 5.1/5.2) : cela semble confirmer (toujours avec les importantes réserves méthodologiques que l'exercice nécessite) que l'âge ne paraît pas un critère discriminant de l'approbation ou de l'opposition au projet.

## Avis n°1 : « Avons-nous besoin de produire du lithium ? »

« Nous avons besoin de lithium pour électrifier massivement notre parc automobile »

### 1.1 : "Nous avons besoin de lithium pour électrifier massivement notre parc automobile !"



« Les transports, c'est 30% de nos émissions de gaz à effet de serre ! Nous avons besoin de lithium pour électrifier massivement notre parc automobile afin de réduire notre empreinte. »

Cette première position est l'une de celles qui reçoit les réactions les plus partagées de la part des internautes. Une légère majorité y souscrit, une constatation à pondérer par l'importance des expressions plutôt négatives dans l'option « avis personnel ».

Pour les internautes souscrivant à l'affirmation, l'électrification du parc automobile est absolument nécessaire à la transition énergétique, or le lithium est nécessaire à cette électrification sachant que les batteries alternatives n'existent pas. Certains jugent en effet inappropriées d'autres solutions, telles que les biocarburants. Pour autant, des améliorations restent à accomplir en termes de performance et de recyclage des batteries. Pour plusieurs de ces participants, le mix énergétique français est à même de produire une électricité décarbonée suffisante pour approvisionner un parc automobile électrifié. A noter que l'échéance européenne de 2035 concernant la fin des véhicules thermiques est très peu évoquée.

Pour certains, produire du lithium en France représente la garantie d'une extraction « plus écologique » que dans d'autres pays : sachant que du lithium sera de toute façon produit dans le monde, autant en maîtriser les conditions d'extraction (à noter qu'à l'item 2.2, un participant insiste sur le fait que cet argument ne doit pas être utilisé pour se désintéresser des conditions d'extraction dans le reste du monde). D'autres y voient également une exigence d'indépendance nationale (à la fois pour des raisons stratégiques et économiques), quand d'autres encore évoquent la redynamisation économique du bassin montluçonnais. Les batteries au lithium sont parfois considérées également comme un moyen de stocker l'électricité d'origine éolienne ou solaire.

D'autres en revanche estiment que le « tout-électrique » ne représente pas pour autant la seule solution. Certains appellent ainsi au développement des transports en commun, considérant cependant que malgré tous les efforts entrepris pour réduire l'usage

de la voiture individuelle, celle-ci restera essentielle et doit être décarbonée. D'autres souhaitent que l'électrification du parc automobile s'accompagne du développement des énergies renouvelables.

Plusieurs participants marquent une distinction nette entre les usages en ville et à la campagne, même si les avis divergent quant au fait que la voiture électrique soit davantage adaptée à l'une ou à l'autre. En effet, dans les différents avis exprimés sur ce thème, la dichotomie ville/campagne varie entre : report modal en ville/voiture individuelle électrique à la campagne, et : report modal et électrification en ville/voiture thermique toujours indispensable à la campagne (voir point 1.2).

Parmi les internautes en désaccord avec la position-type présentée, des arguments divers émergent. Pour certains, la voiture électrique présente des défauts qui l'empêchent de représenter la solution appropriée à la transition énergétique. Cette position est parfois exprimée en des termes virulents « escroquerie intellectuelle », eu égard notamment au coût écologique important lors de sa fabrication. L'électricité en tant qu'énergie « verte » est également contestée (recours aux énergies fossiles, intermittence des ENR, risques et impacts liés au nucléaire). Pour d'autres, l'électrification totale du parc automobile paraît tout bonnement irréaliste, compte tenu des quantités d'électricité à produire et à distribuer. La voiture électrique est également jugée chère, manquant d'autonomie et d'une durée de vie peu élevée. Sur le coût de la voiture électrique, des internautes expriment leur crainte que les travailleurs pauvres, a fortiori à la campagne, ne se trouvent pénalisés par une électrification « forcée » du parc automobile. Pour plusieurs participants, une solution réside dans un meilleur entretien et une durée de vie accrue du parc automobile existant.

Ici encore, les expressions comportent de nombreux appels à la sobriété voire à la décroissance, à la baisse des besoins de déplacements, au développement des transports en commun, à la diminution du poids et de la puissance des voitures, à la recherche d'autres technologies : cette fois-ci, ces éléments ne sont pas jugés comme des compléments ou des préalables à l'extraction du lithium, mais comme des substituts au besoin de lithium et au projet. Les impacts d'une mine de lithium sont en effet jugés trop importants sur la faune, la flore et les ressources en eau locales pour justifier un tel projet. L'impact des activités extractives en termes d'émissions de CO2 est fréquemment souligné. L'hydrogène, notamment, est très fréquemment évoqué comme technologie capable de se substituer aux besoins actuels de lithium (même si d'autres participants jugent cette option peu réaliste). Certains évoquent également les batteries au sodium, voire au graphène ou au chanvre. Des inquiétudes s'expriment quant à l'inflammabilité des batteries au lithium.

Pour certains, réduire l'impact du transport automobile n'est pas une priorité : ils jugent en effet plus polluants l'avion, ou le transport des marchandises par camion ou par bateau.

Certains estiment également que si le lithium est à ce jour indispensable aux batteries, il n'en sera peut-être pas demain, des évolutions technologiques étant toujours possibles. Plusieurs participants s'inquiètent également du devenir des batteries et de la faisabilité de leur recyclage. Pour certains, l'extraction du lithium ne sera acceptable que si une filière de recyclage est déjà conçue et viable.

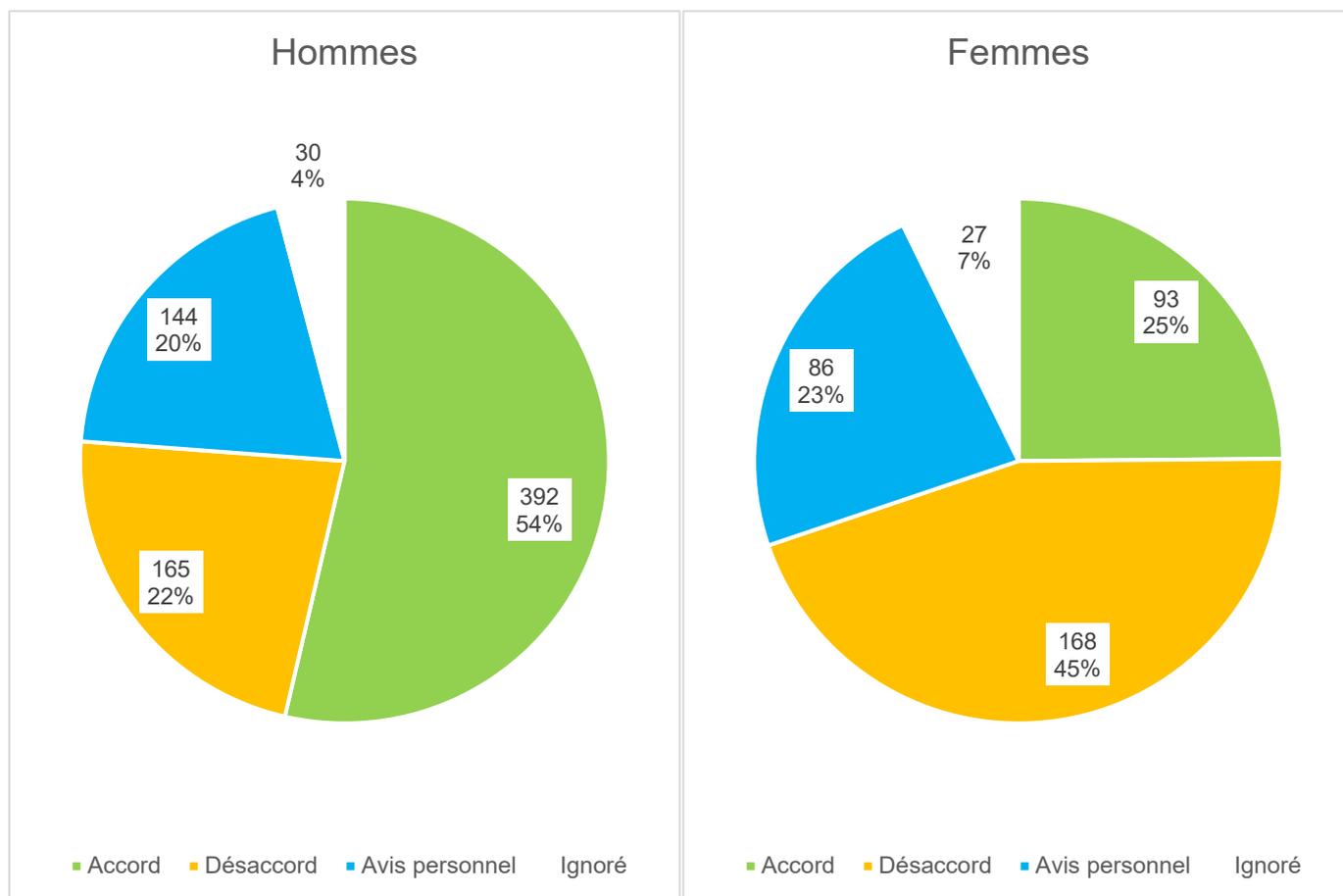
Des internautes critiquent également le fait que l'exercice des parcours soit proposé aux internautes de toute la France, alors que seuls les habitants de l'Allier seront concernés par les impacts du projet. Par ailleurs, certaines questions reviennent, plutôt dans la seconde partie du débat : « qui a décidé pour nous qu'il était indispensable d'électrifier le transport automobile ? » ou « qui a décidé pour nous que l'avenir demeurerait la voiture individuelle ? ». Souvent, l'électrification n'est perçue que comme le moyen de créer un nouveau débouché industriel, un nouveau marché, une nouvelle source de profit.

Plus rarement, certains regrettent que la réflexion soit centrée autour de la production de batteries : bien qu'il s'agisse actuellement du principal usage du lithium, cette ressource rare et précieuse devrait être réservée à d'autres applications plus pertinentes du point de vue de l'indépendance nationale (microprocesseurs notamment).

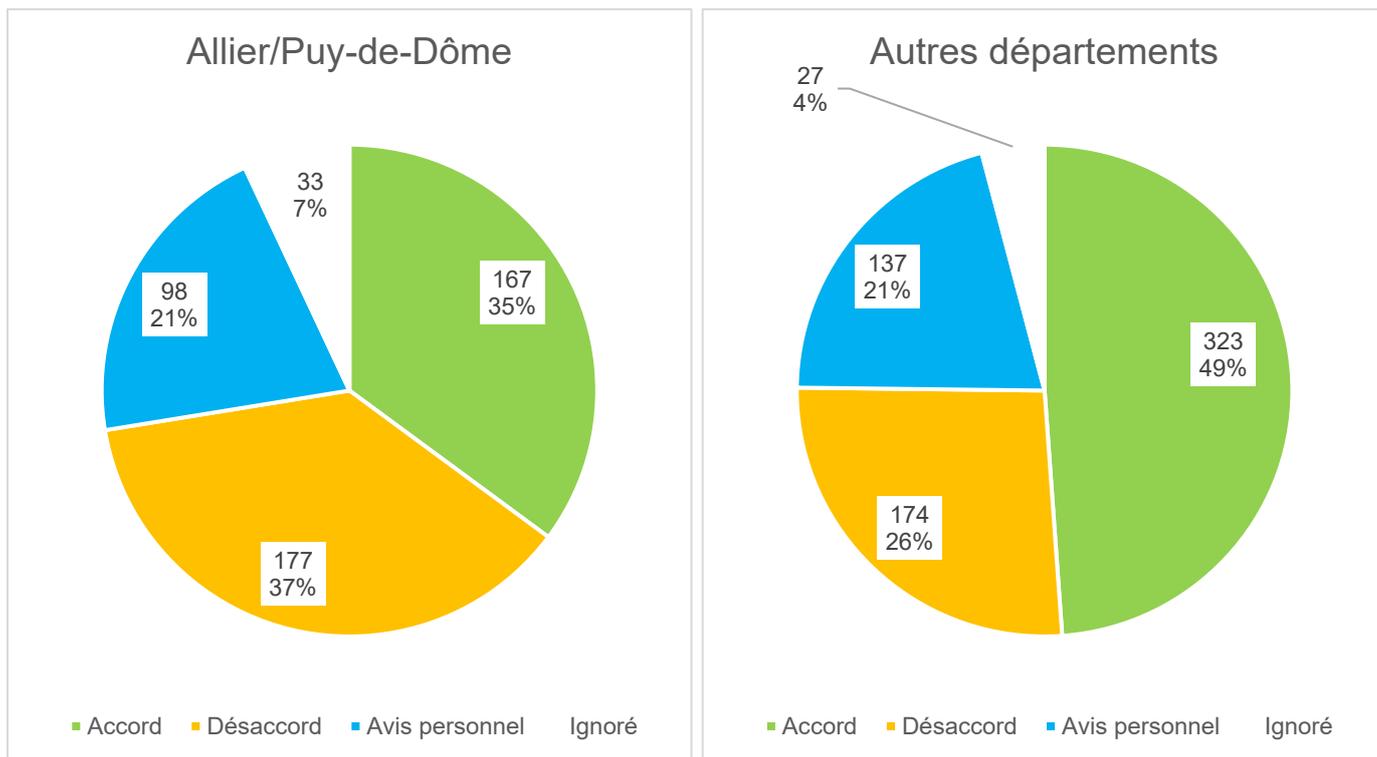
Certains déclarent quant à eux moins s'inquiéter de la dépendance nationale au lithium étranger que de notre dépendance à l'uranium.

Malgré la divergence des avis relatifs à cette proposition, il est ainsi possible de remarquer des éléments forts de consensus : la transition vers une plus grande sobriété, la diminution des besoins de voiture individuelle, l'abandon des SUV au profit de véhicules plus légers et sobres (voire la limitation de la quantité de lithium utilisée par véhicule).

## La répartition par genre

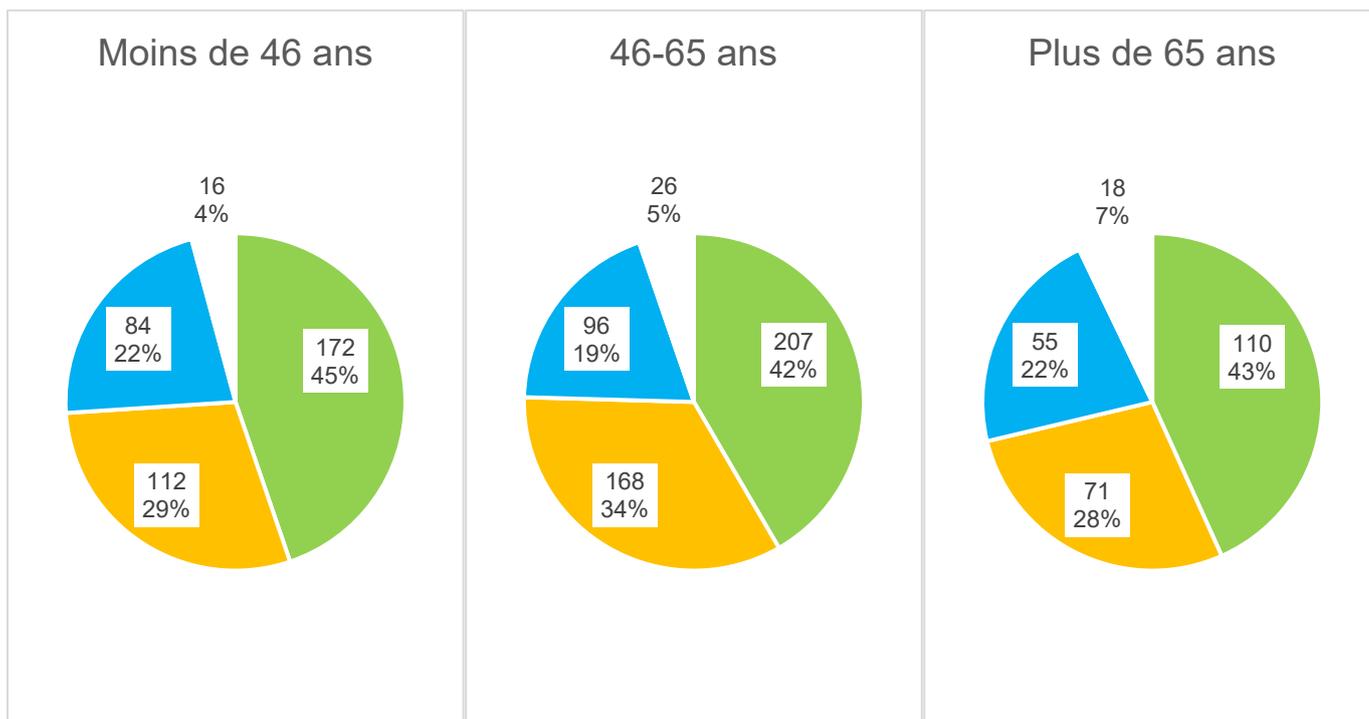


### La répartition par origine géographique



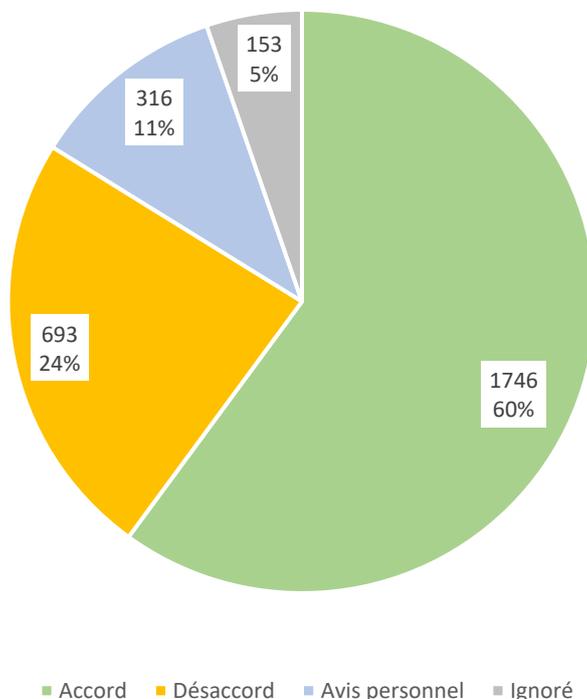
Cet item est l'un des seuls pour lesquels la position majoritaire est différente entre les répondants de l'Allier et du Puy-de-Dôme et ceux issus d'autres départements.

### La répartition par âge



Les positions paraissent similaires quel que soit l'âge : on remarque simplement que les 46-65 ans tendent davantage à exprimer un désaccord avec la position-type, quand les autres utilisent un peu plus l'option « avis personnel ».

## 1.2 : "Demandons-nous d'abord si la voiture individuelle doit être l'avenir de la mobilité !"



*« Il faut plus de sobriété pour limiter nos émissions de CO<sub>2</sub>, je pense qu'il faut d'abord privilégier les modes de transports en commun (trains, bus électriques...) ou actifs (vélo) plutôt que de construire des milliers de voitures électriques. »*

Sans surprise si l'on se réfère à l'item précédent, une large majorité de participants souscrit à la proposition, pour des raisons similaires à celles exprimées plus haut (d'autant que quelques réponses libres laissent penser à une certaine incompréhension, la case « désaccord » ayant été cochée malgré un avis rédigé plutôt favorable).

Néanmoins, les avis défavorables reviennent massivement sur la distinction ville / campagne : pour nombre de participants en effet, prétendre se passer de la voiture individuelle relève essentiellement d'une vision de « citadin » (terme fréquemment employé sous une connotation péjorative), qu'il serait utopique de chercher à appliquer en zone rurale. Les distances à parcourir sont plus grandes, les transports en commun peu développés (voire en régression), le train est jugé peu fiable et devenant inabordable pour les familles modestes, et les modes doux se heurtent de surcroît à un problème de sécurité routière. Certains participants expriment des propositions en matière de développement des transports collectifs en milieu rural, quand d'autres jugent que le recours à la voiture individuelle y restera indispensable quoi qu'il advienne. Certains soulignent ainsi l'incohérence des pouvoirs publics, qui ont poussé les citoyens à l'achat de véhicules diesel, fermé des lignes de transports en commun, et fini par culpabiliser ces mêmes utilisateurs de diesel.

A noter que même certaines personnes souscrivant à la position-type tiennent à souligner cette nuance ville/campagne. Certains appellent à privilégier le rapprochement entre domicile et travail, par le développement d'un habitat collectif de grande qualité qui se prêterait davantage aux transports collectifs. Les rythmes de travail peuvent également être adaptés de façon à diminuer le besoin de transports. A la campagne, plusieurs participants appellent au développement de transports souples et financièrement abordables (le train est fréquemment cité en contre-exemple). La suppression des petites lignes SNCF est très souvent dénoncée. D'autres demandent une restauration du réseau routier afin que celui-ci devienne moins dangereux pour les cyclistes. D'autres encore regrettent fortement que le covoiturage ne soit pas davantage pratiqué. La mutualisation du parc automobile, l'autopartage, la location de courte durée, sont également suggérés.

Pour quelques participants, la voiture électrique ne doit pas être un prétexte pour ne pas redévelopper les transports en commun. Pour d'autres, c'est au contraire le développement des transports collectifs qui ne doit pas être pris comme prétexte pour retarder l'électrification du parc automobile.

Pour de nombreux participants, il n'est donc pas souhaitable de choisir entre « sobriété + transports collectifs » et « voiture électrique » : les deux sont nécessaires, en fonction des différents lieux de vie et des différents usages.

Au motif de la liberté individuelle, certains se refusent, de manière parfois virulente, à toute velléité d'abandon de la voiture. Ils témoignent en effet de leur situation, dans laquelle l'absence de voiture équivaldrait de fait à une assignation à résidence. Certaines participantes se disent également plus rassurées en voiture que dans les transports collectifs.

Enfin, pour certains, la diminution des besoins et la sobriété sont synonymes de pauvreté et ne sont donc pas souhaitables. Un argument similaire consiste à considérer que, par essence, la sobriété est l'inverse du progrès. Pour d'autres, appeler à un changement de système global peut s'avérer trop abstrait pour susciter l'adhésion des citoyens : il convient avant tout de leur offrir des alternatives viables et concrètes, dont la voiture électrique peut faire partie. D'autres participants, en revanche, souhaitent sortir d'un modèle de société basé sur l'individualisme, la consommation et sur l'abondance énergétique. Ainsi, quoique rarement exprimée frontalement, la limite entre liberté individuelle et individualisme excessif semble représenter un sujet de préoccupation chez plusieurs participants d'avis divers.

Pour certains, il n'est pas envisageable d'exiger des personnes modestes qu'elles réduisent leur faible train de vie, quand les plus riches continuent à polluer dans des proportions incomparables. D'autres soulignent le coût écologique considérable des grands événements, tels que les JO.

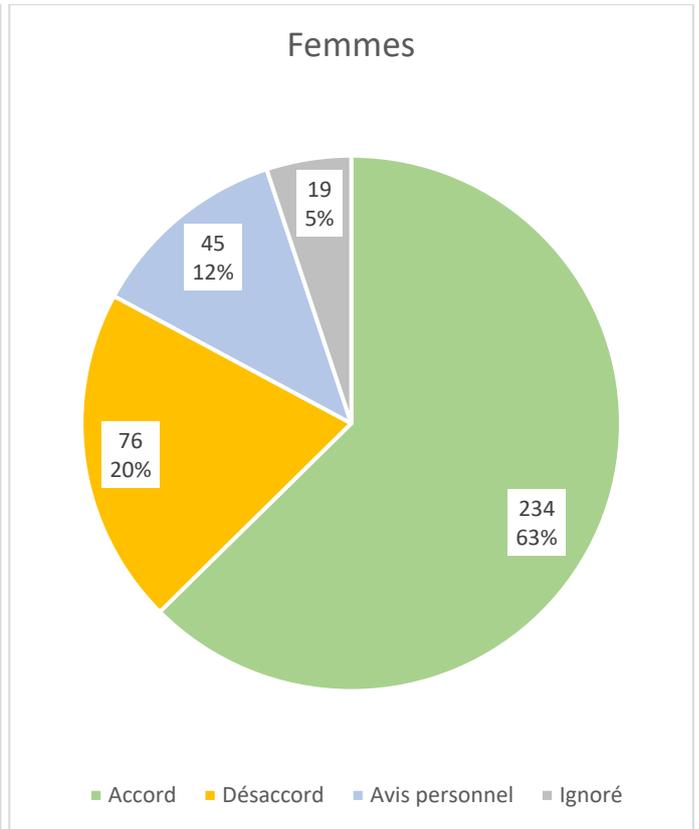
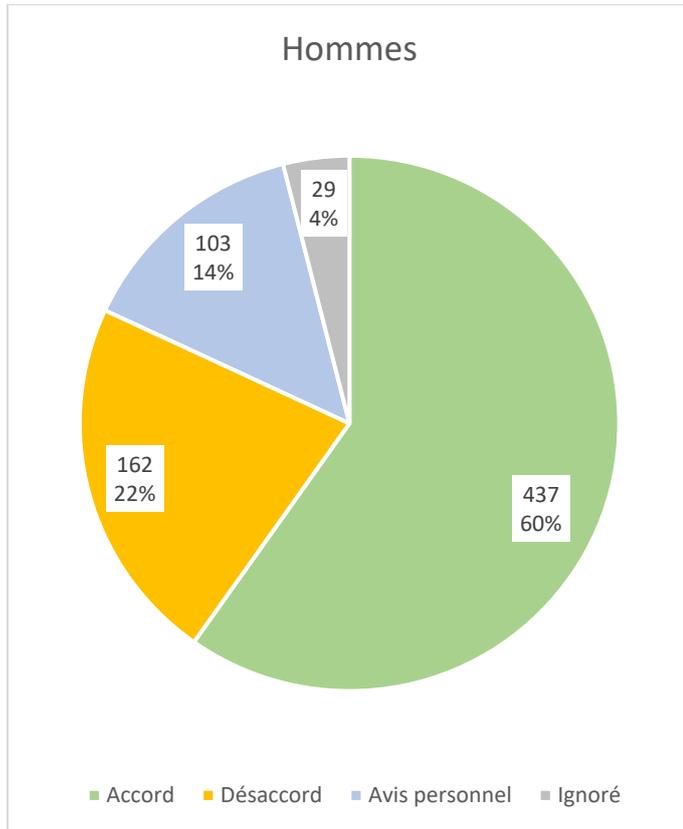
Plusieurs participants estiment qu'un report massif des transports individuels vers les transports collectifs ne dépenserait pas d'un effort d'électrification du parc automobile restant (véhicules des artisans, commerçants, administrations, agriculteurs, etc.). Certains, dépassant la distinction ville/campagne, soulignent que la voiture est indispensable pour les professionnels transportant du matériel, voire les simples citoyens effectuant leurs courses.

Au final, cette question esquisse plusieurs lignes de débat :

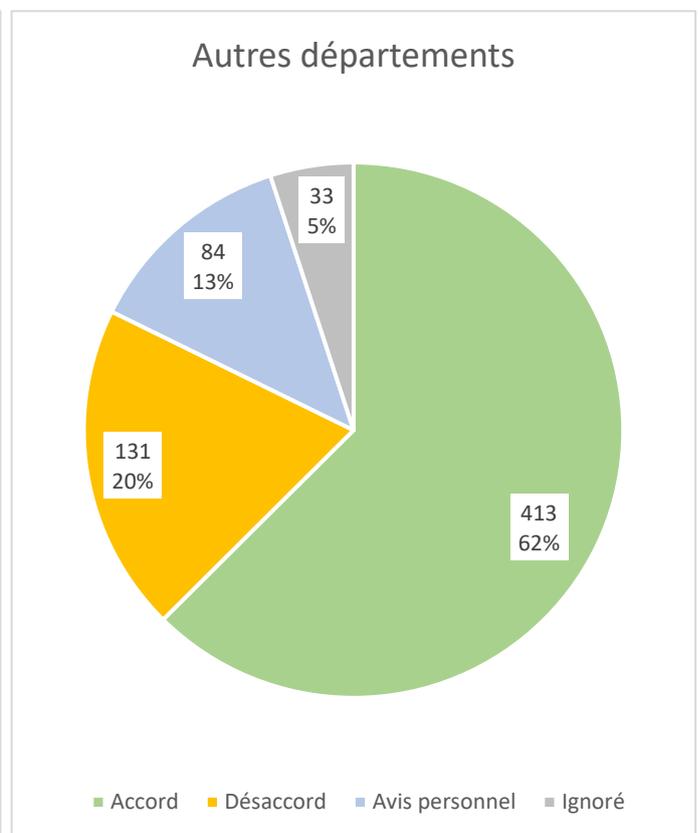
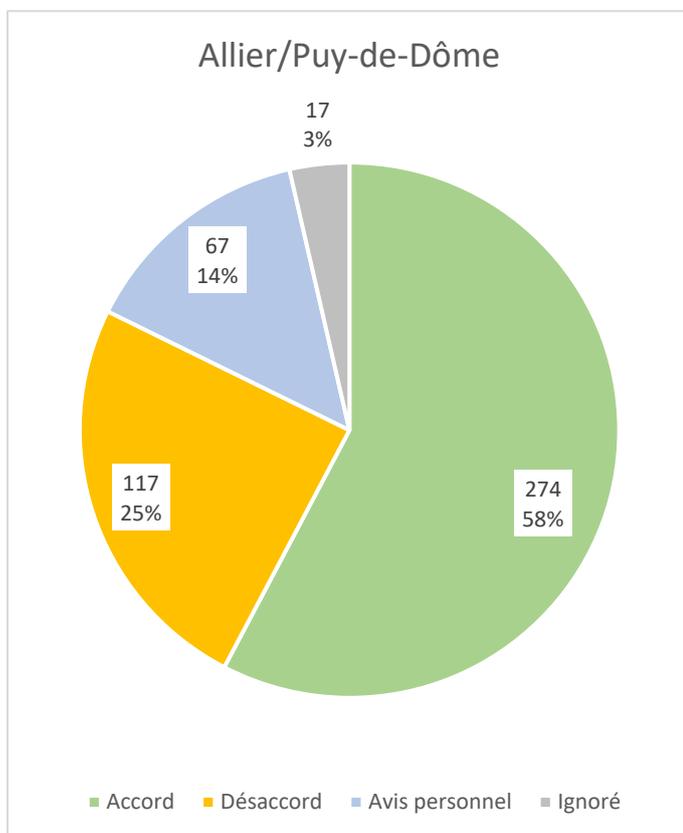
- ville / campagne ;
- liberté individuelle à préserver absolument en tant que droit fondamental / individualisme excessif et néfaste à corriger par un changement de comportement ;
- insuffisance notoire des transports en commun actuels, à redévelopper (ce point faisant plutôt consensus : le débat consiste à déterminer si une transformation massive de la mobilité est réaliste, notamment en zone rurale).

A noter que la nécessité de lutter contre les émissions de CO<sub>2</sub> est parfois contestée, par une proportion non négligeable de répondants.

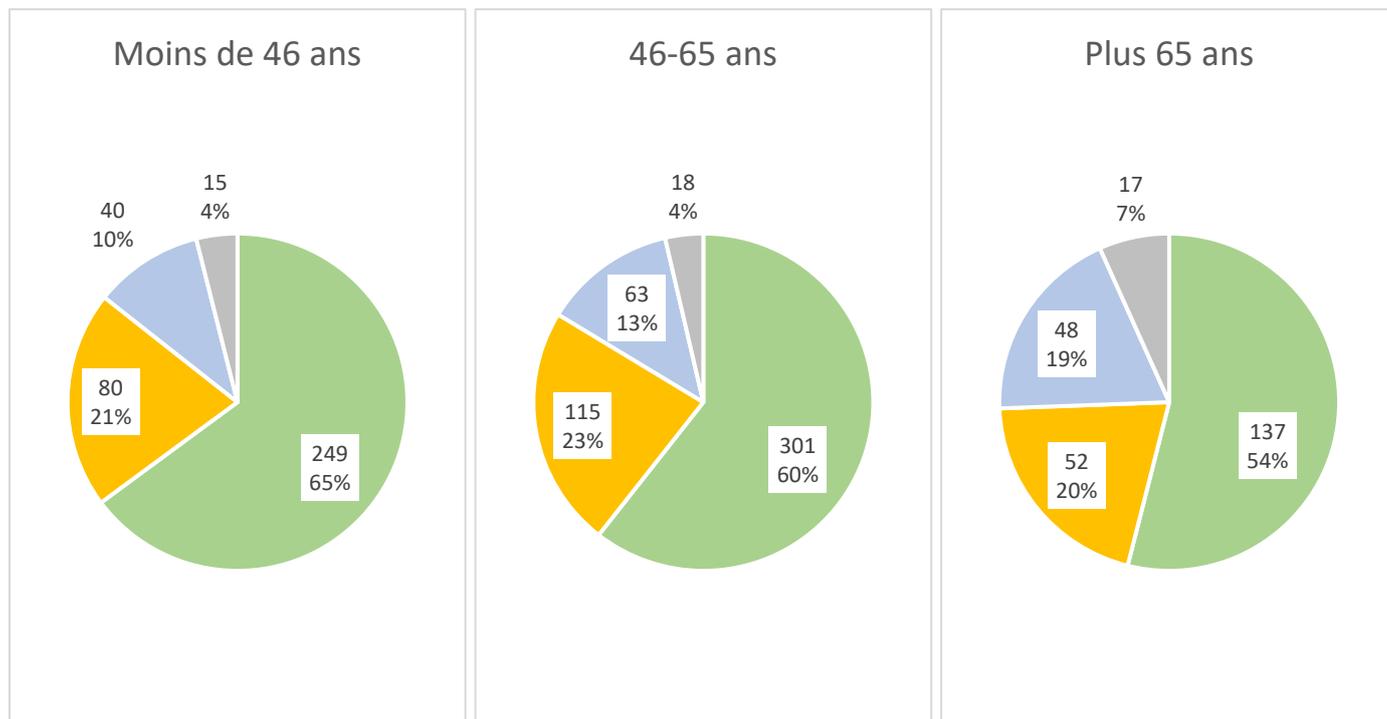
## La répartition par genre



## La répartition par origine géographique

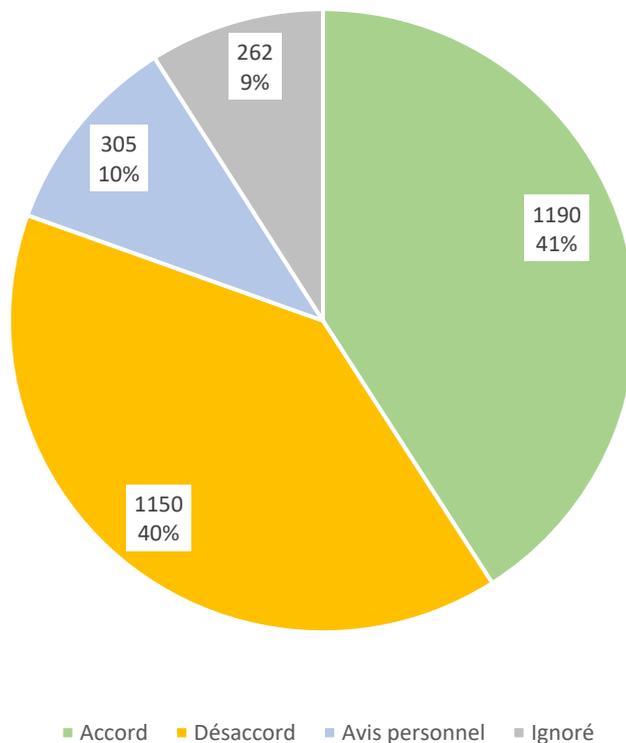


## La répartition par âge

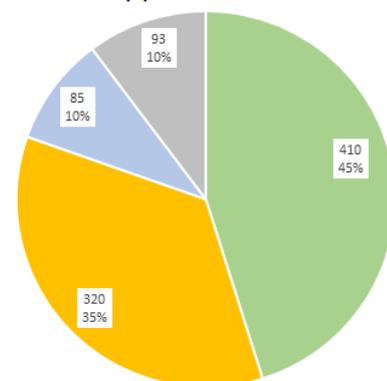


La position type paraît de moins en moins approuvée à mesure que l'âge des répondants grandit.

### 1.3 : "Des biocarburants plutôt que des voitures électriques !"



#### Rappel mars-avril



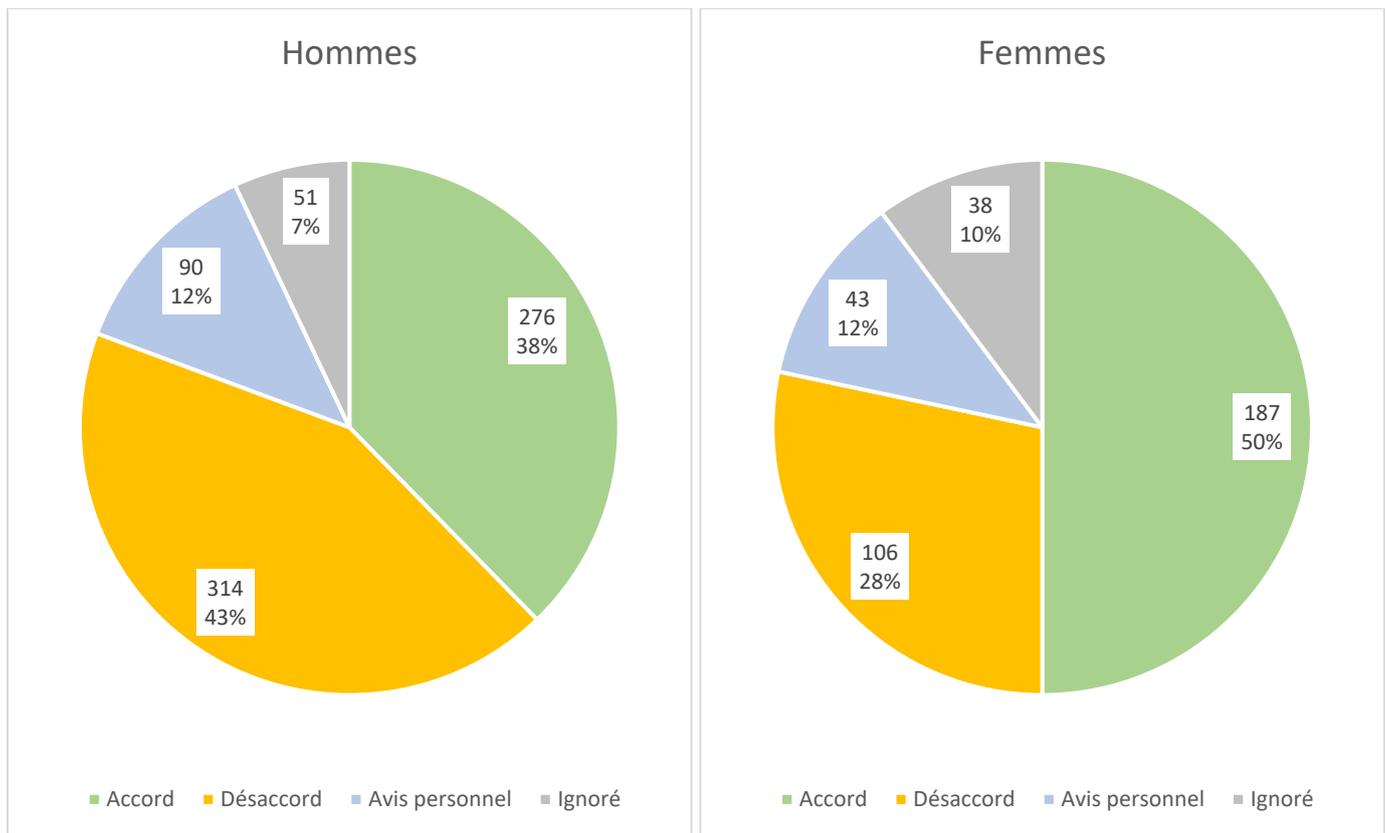
« Je suis favorable au développement de l'utilisation de biocarburants pour réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports. Il faut soutenir la recherche sur ces carburants de nouvelle génération et utiliser davantage ceux dont on dispose dès à présent. »

Cette position reçoit des réactions partagées. Ses partisans ne paraissent guère invoquer les biocarburants par enthousiasme (doutes sur les émissions de CO<sub>2</sub>, usage de pesticides, concurrence avec les productions alimentaires), mais surtout au nom de la diversification des solutions. L'essentiel est en effet selon eux de ne pas dépendre d'une technologie unique. A ce titre, l'effort de recherche leur paraît devoir être poursuivi, aux côtés d'autres technologies (l'hydrogène est ici encore fréquemment évoqué). Certains soulignent que la filière des biocarburants peut également offrir de nouveaux débouchés aux agriculteurs. D'autres voient dans les biocarburants une solution de transition, le temps que les ménages soient en capacité de s'équiper en véhicules électriques.

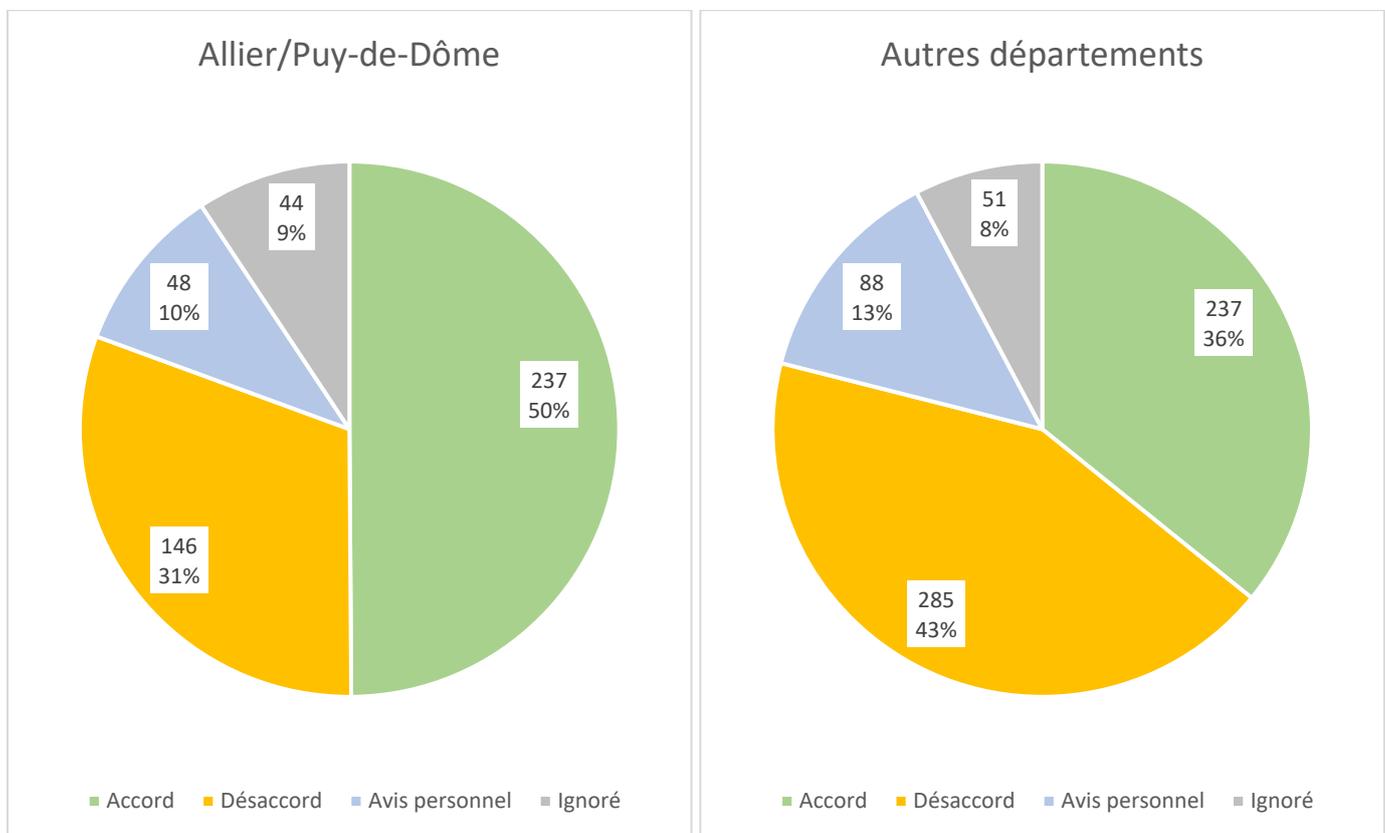
En revanche, d'autres participants estiment que les limites des biocarburants sont réhivitoires (impact sur les surfaces arables au détriment des cultures alimentaires, recours aux pesticides, importations). Cette solution leur paraît donc devoir être exclue (en tout cas pour une utilisation massive) au profit de recherches sur l'hydrogène, ou d'une plus grande sobriété de la société.

Pour certains, les biocarburants sont acceptables seulement s'ils évitent les impacts ci-dessus : les propositions émises sont très diverses (recours aux algues, aux déchets, aux excréments...). D'autres préconisent une mixité « électrique / biocarburants » en fonction des usages.

## La répartition par genre

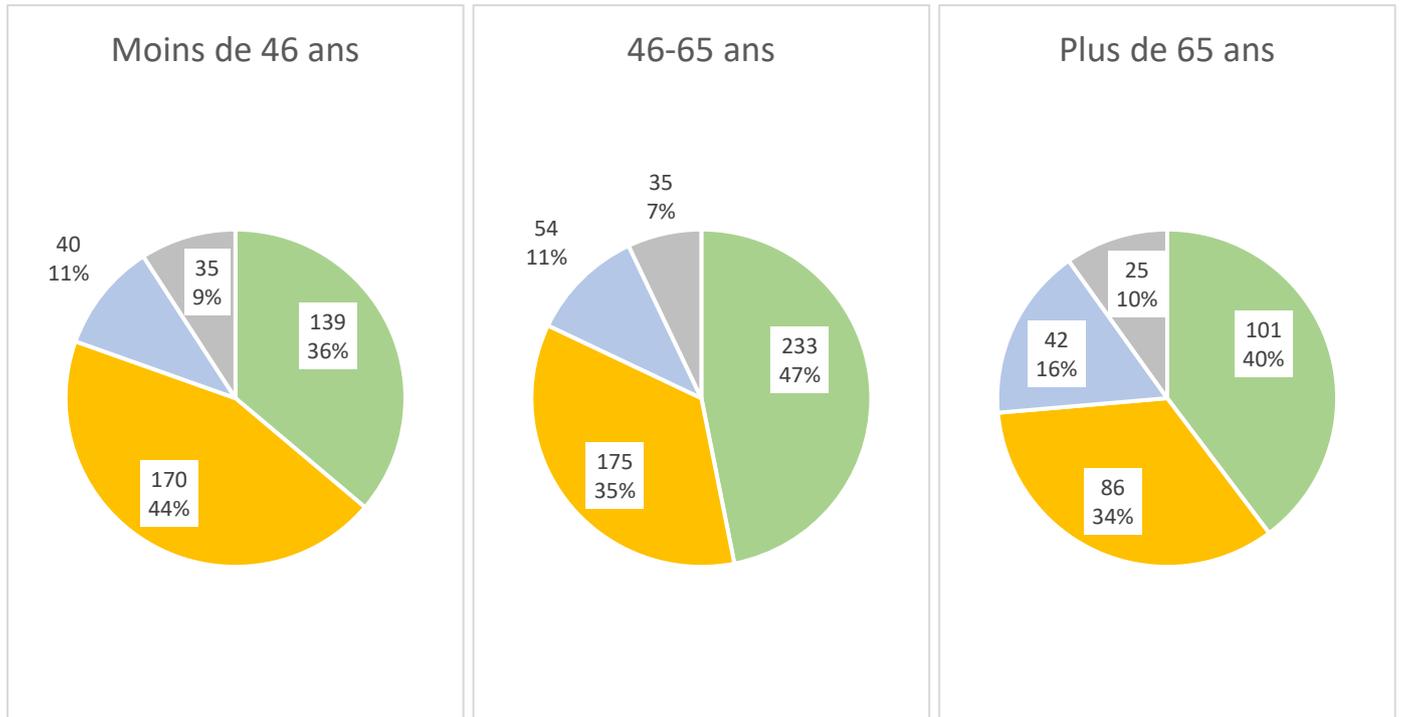


## La répartition par origine géographique



L'item relatif aux biocarburants est celui dont les réponses diffèrent le plus nettement selon l'origine géographique.

## La répartition par âge

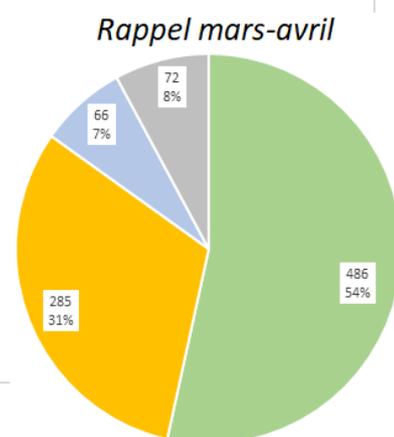
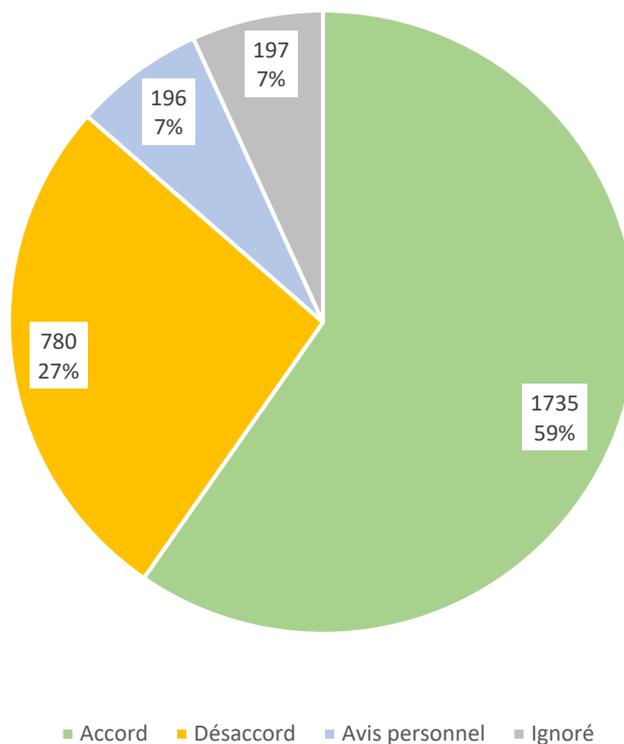


Cet item est l'un des deux seuls pour lesquels une catégorie d'âge adopte une position majoritaire différente des deux autres. En l'occurrence, les moins de 46 ans sont majoritairement opposés au fait de privilégier les biocarburants. Les 46-65 ans y sont les plus favorables.

## Avis n°2 : « Faut-il ouvrir une mine de lithium en France ? »

« Il faut sortir de notre dépendance vis-à-vis des pays étrangers ! »

### 2.1 : "Il faut sortir de notre dépendance vis-à-vis des pays étrangers !"



« Je suis favorable à l'ouverture de nouvelles mines en France pour construire notre souveraineté énergétique. La France doit se réindustrialiser et le lithium est une voie intéressante pour cela. »

Du point de vue quantitatif, le lithium comme facteur d'indépendance nationale est approuvé par une majorité de participants, qui a tendu à se renforcer légèrement dans la deuxième partie du débat. Cependant, les réponses rédigées s'avèrent très clivées. De manière générale, les personnes qui souscrivent à cette proposition-type appellent à l'indépendance nationale dans de multiples domaines. Il s'agit certes de maîtriser totalement la chaîne de valeur des batteries électriques, mais aussi de renationaliser plus largement l'industrie, principalement dans les domaines de la transition écologique et de la transition numérique (semi-conducteurs notamment). Le contexte géopolitique renforce les inquiétudes liées à la dépendance de la France vis-à-vis d'autres pays. Les récentes pénuries de médicaments sont parfois évoquées en exemple des dommages que peut causer l'absence de production sur le sol national. D'autres insistent ici encore sur le caractère problématique de la dépendance à l'uranium étranger, compte tenu de l'importance du nucléaire.

Pour d'autres, l'enjeu est également d'assumer ses responsabilités, en ne déléguant pas à d'autres pays la fabrication, polluante, d'éléments utilisés en France. Le pays ne doit pas « exporter sa pollution », selon une expression plusieurs fois rencontrée (il n'a pas été possible à ce stade de vérifier si cette position était exprimée par des riverains du site ou par des personnes issues d'autres régions françaises). De plus, produire en France permettrait selon ces participants de mieux maîtriser les impacts

environnementaux et sociaux de l'extraction. A l'inverse, certains craignent que le projet ne soit pénalisé par le coût de la main d'œuvre en France.

Plusieurs participants soulignent néanmoins que la souveraineté nationale ne peut pas être visée à n'importe quel prix : il importe que les impacts de la production soient maîtrisés, et que celle-ci réponde à des besoins régulés. Certains estiment ainsi qu'une mine est acceptable si elle est gérée par l'État dans un but d'intérêt général, et non par une société privée dans un but de profit. De même, le lithium doit satisfaire aux besoins nationaux et ne pas être extrait pour l'exportation.

D'ailleurs, pour d'autres participants, les impacts de l'extraction du lithium sont si lourds que l'argument de la souveraineté nationale ne suffit pas à rendre un tel projet légitime. D'autres encore jugent que la France étant de toute façon étroitement dépendante de l'étranger sur des produits essentiels tels que l'uranium, une mine de lithium ne bouleverserait guère ces déséquilibres. Au contraire, développer la voiture électrique ne fera que renforcer notre dépendance à l'uranium étranger. Des participants craignent que le développement minier en France n'encourage le développement minier global.

Certains jugent par ailleurs les réserves nationales en lithium très insuffisantes pour garantir une quelconque indépendance dans ce domaine. D'autres craignent que, compte tenu du temps nécessaire aux études et à la maturité du projet, la mine ne soit déjà dépassée à son ouverture. Par ailleurs, certains jugent préférable de conserver le lithium sous terre, pour l'extraire lorsque les technologies des batteries seront optimales.

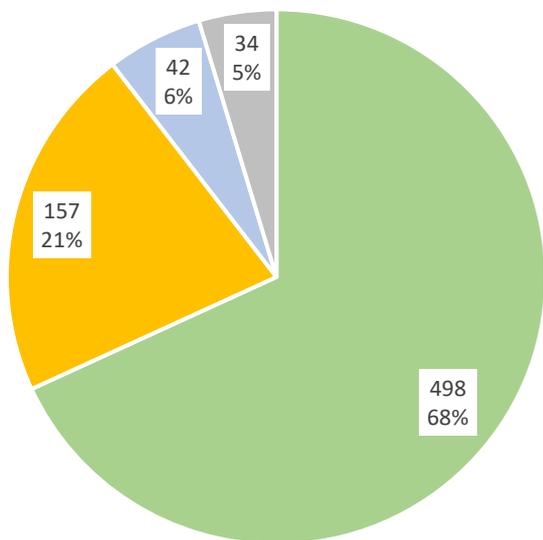
Dans le même ordre d'idées, certains rappellent que le contexte mondialisé implique quoi qu'il arrive une forte interdépendance des États, la production de tout bien, y compris les batteries électriques, impliquant de nombreux composants d'origines diverses. La France y trouve d'ailleurs son compte, si l'on en juge par les accords de libre-échange signés par notre pays. A l'inverse, certains jugent que ces solutions techniques ne consisteront qu'en une fuite en avant tant qu'une réflexion n'aura pas été entamée sur la sortie du capitalisme. D'autres enfin jugent fallacieux cet argument de souveraineté, considérant que de tels projets bénéficient avant tout à des grands groupes industriels multinationaux, dont Imerys.

Pour certains, la question n'est pas tant celle de la dépendance française aux produits étrangers, mais surtout de la dépendance de notre société à l'énergie : en ce sens, une vraie recherche d'indépendance nationale passerait par un effort de sobriété. De même, des participants jugent que la souveraineté nationale implique la souveraineté alimentaire, la santé publique et la sauvegarde du patrimoine, ce qui exige l'arrêt de la destruction d'espaces naturels et agricoles. En matière de souveraineté d'un pays, l'eau, notamment, est jugée plus importante que le lithium. D'autres encore rappellent l'unicité de la planète, qui devraient rendre caduques ces notions de souverainetés nationales. Ils déplorent que cet argument de souveraineté sous-tende une logique permanente de concurrence et d'affrontement.

Un participant rappelle quant à lui que les populations locales des pays concernés devraient avoir leur mot à dire sur ces questions : les choix de la France n'engagent pas qu'elle. [Certains rejettent une notion d'indépendance basée sur la compétition entre pays, mettant l'accent sur l'unicité de la planète et appelant à privilégier des relations de coopération.](#)

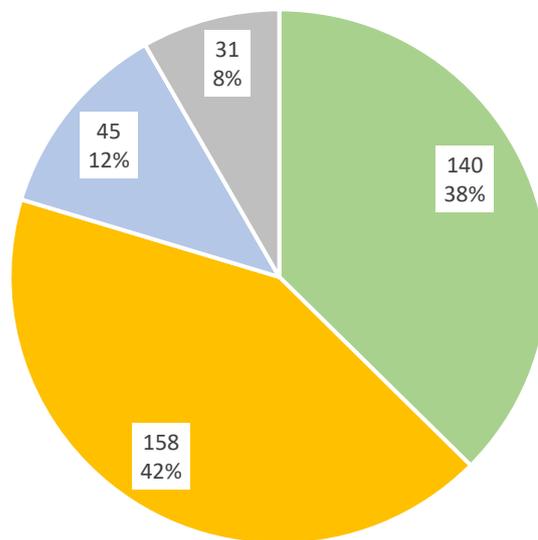
## La répartition par genre

### Hommes



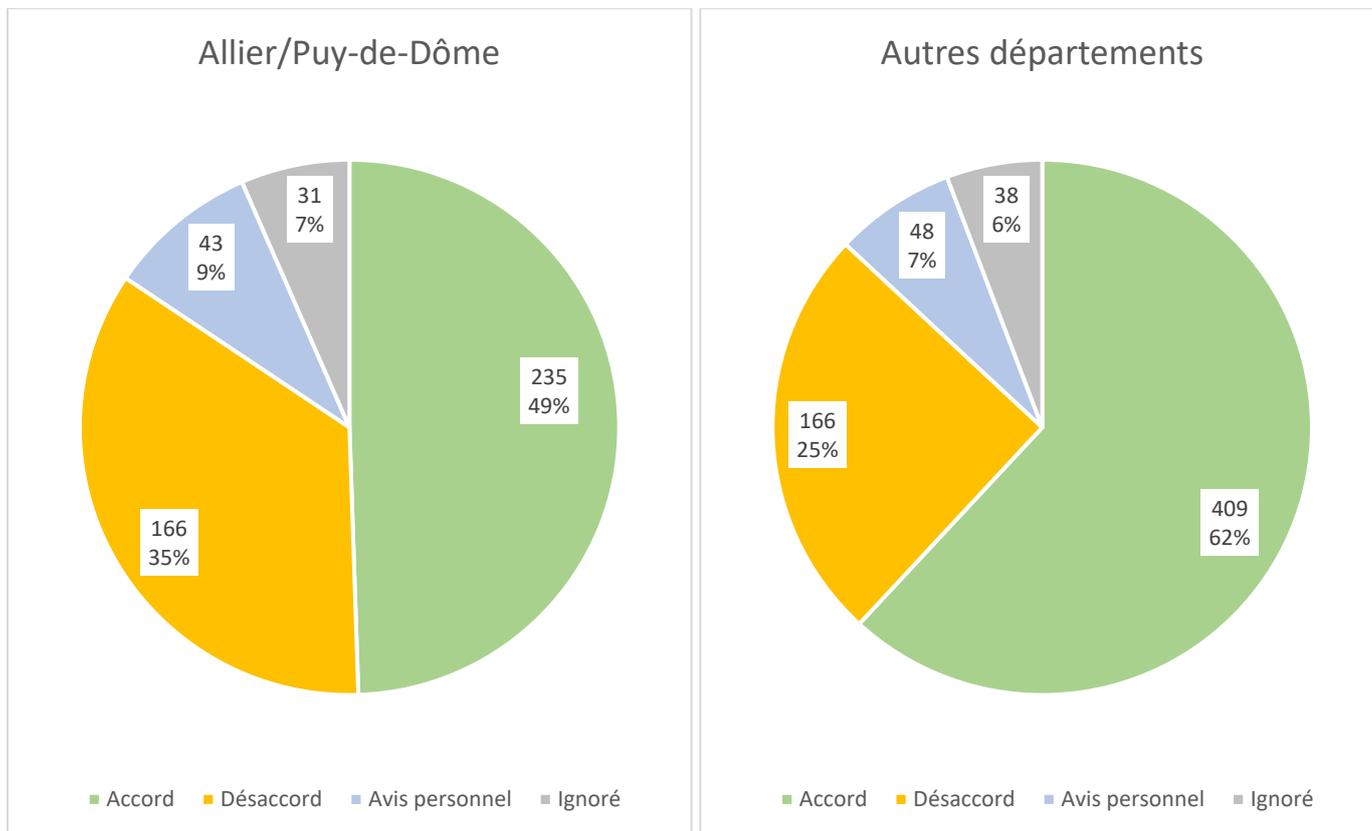
■ Accord ■ Désaccord ■ Avis personnel ■ Ignoré

### Femmes



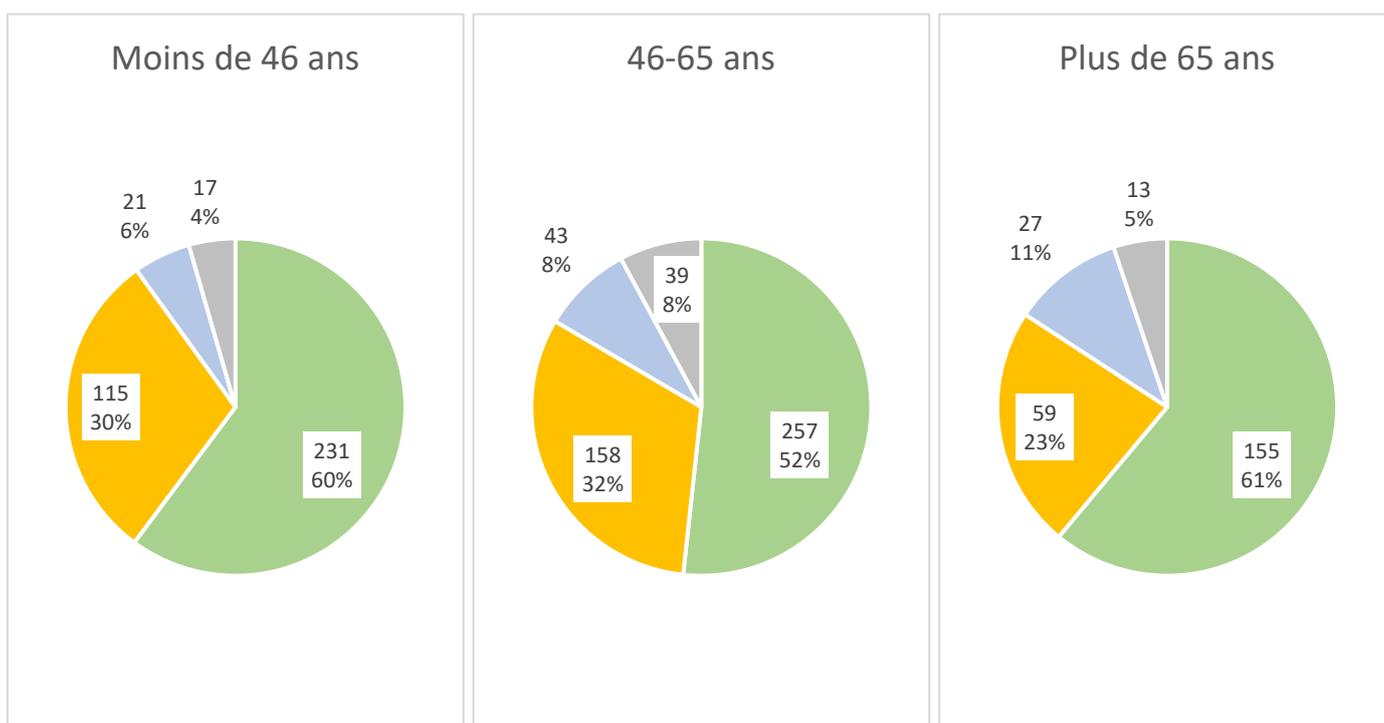
■ Accord ■ Désaccord ■ Avis personnel ■ Ignoré

### La répartition par origine géographique



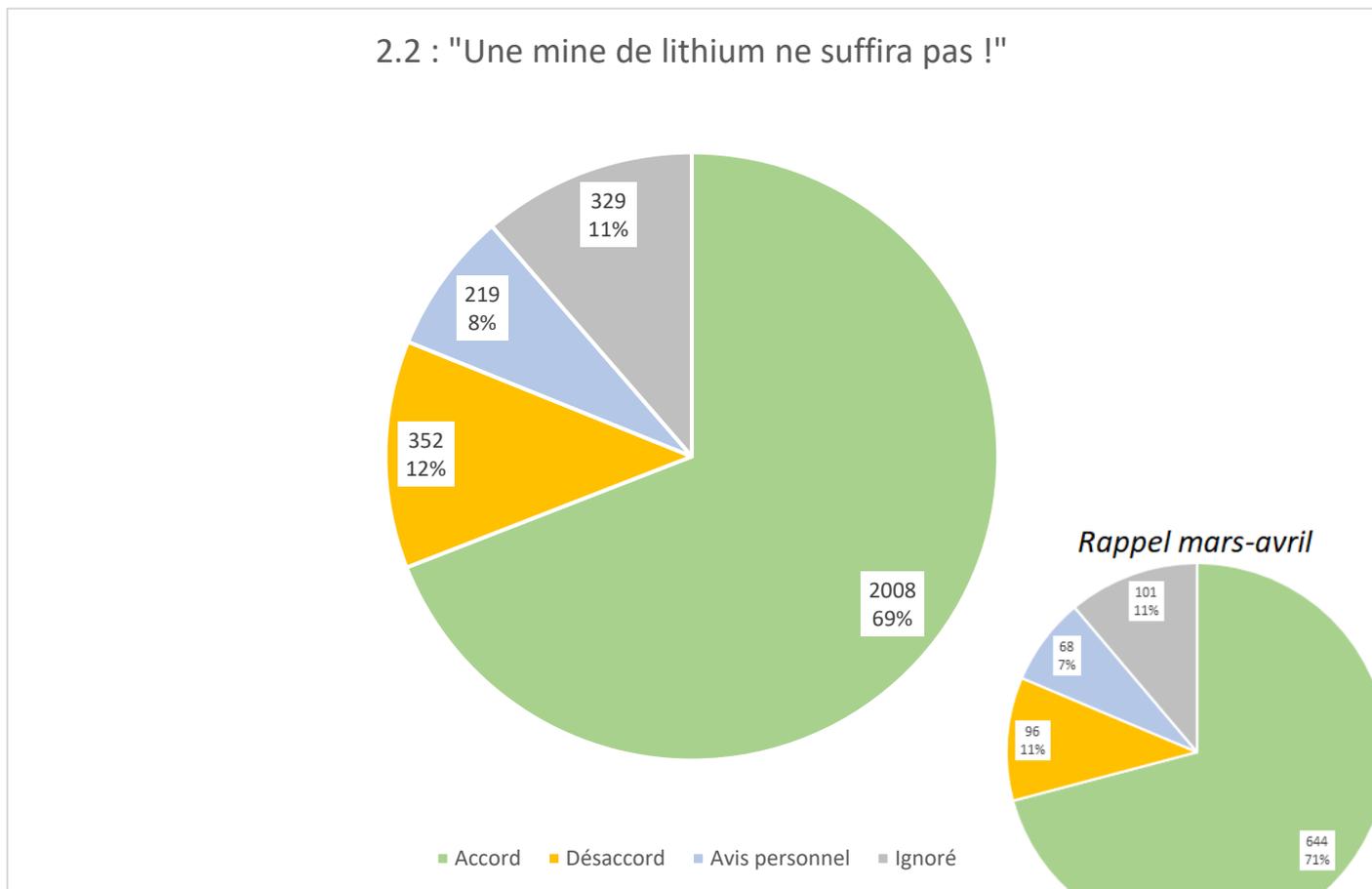
On constate de nouveau une tendance a priori plus favorable au projet chez les participants des autres départements, même s'il est important de constater que la position majoritaire est la même chez les deux catégories.

### La répartition par âge



Les réponses sont ici très hétérogènes : si l'on considère les désaccords avec la position-type, ceux-ci se retrouvent avant tout chez les jeunes et les 46-65 ans. Si l'on considère les approbations de la position-type, ce sont les plus jeunes et les plus âgés qui ont des taux de réponse similaires.

« Une mine de lithium ne suffira pas ! »



« Produire du lithium en France ne suffira pas à assurer notre indépendance. Il n’y a pas que du lithium dans une batterie, il y d’autres métaux comme le cobalt qui, eux, seront toujours importés. »

Plus de deux-tiers des répondants souscrivent à cette proposition-type, que plusieurs participants avaient d’ailleurs anticipée dès l’étape précédente en rédigeant un avis personnel en ce sens.

Les divergences de vues sur cette question résident dans deux positions schématiques :

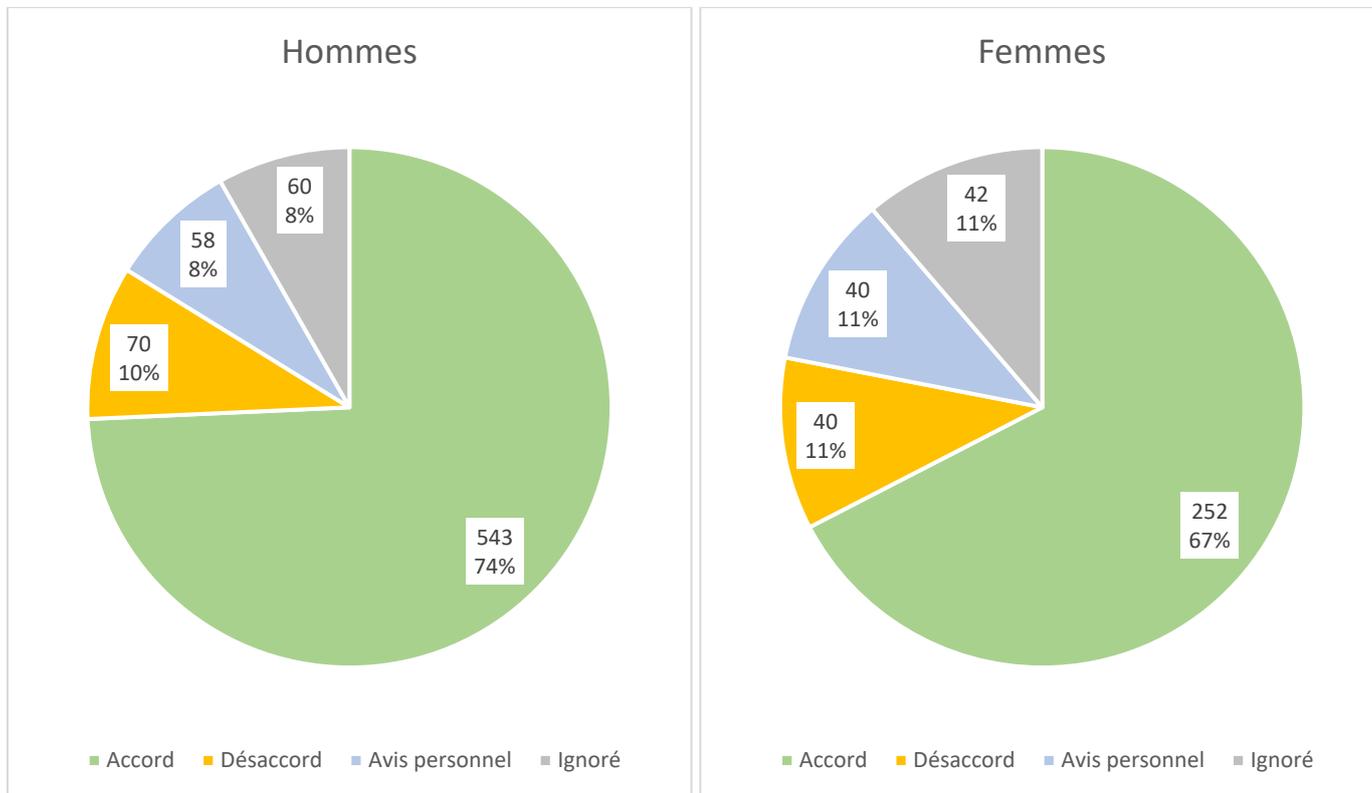
- produire du lithium en France ne suffira pas, mais cela sera toujours un progrès donc le projet reste pertinent ;
- produire du lithium en France ne suffira pas, et le projet ne vaut donc pas ses lourds impacts.

Certains estiment ainsi que les enjeux liés au cobalt (que les batteries utilisent de moins en moins) ou à d’autres matériaux sont moins importants que ceux liés au lithium. D’ailleurs, il n’existe aucune production industrielle pour laquelle la France soit absolument indépendante de l’étranger. Pour d’autres, il s’agit ici encore pour la France de prendre sa part de responsabilité dans l’extraction des matériaux. Certains estiment que le fait de disposer de ressources supplémentaires offrirait à la France davantage d’atouts dans ses négociations commerciales.

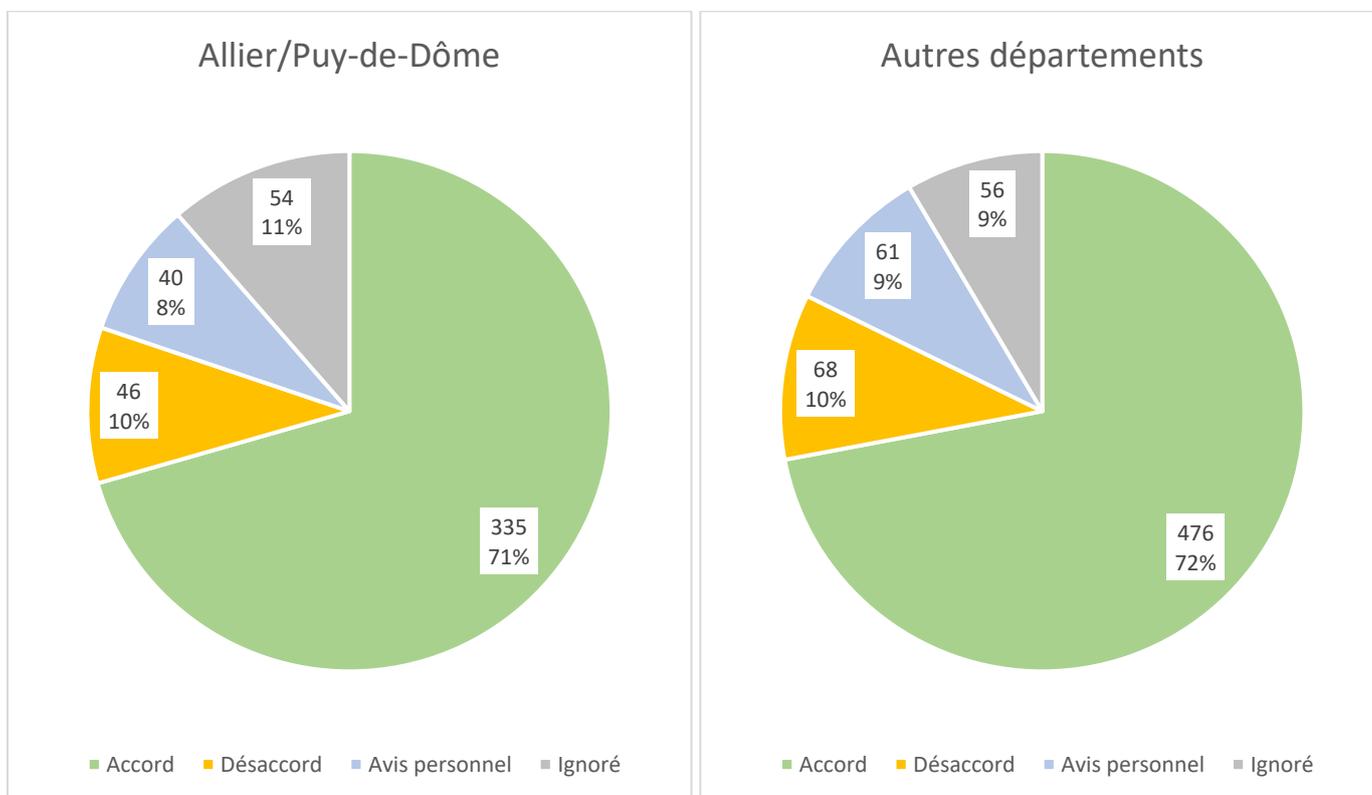
Plusieurs participants appellent à ce sujet à intensifier les recherches sur le recyclage des matériaux.

La recherche de solutions alternatives au projet est ici encore réclamée (technologies alternatives, décroissance et sobriété).

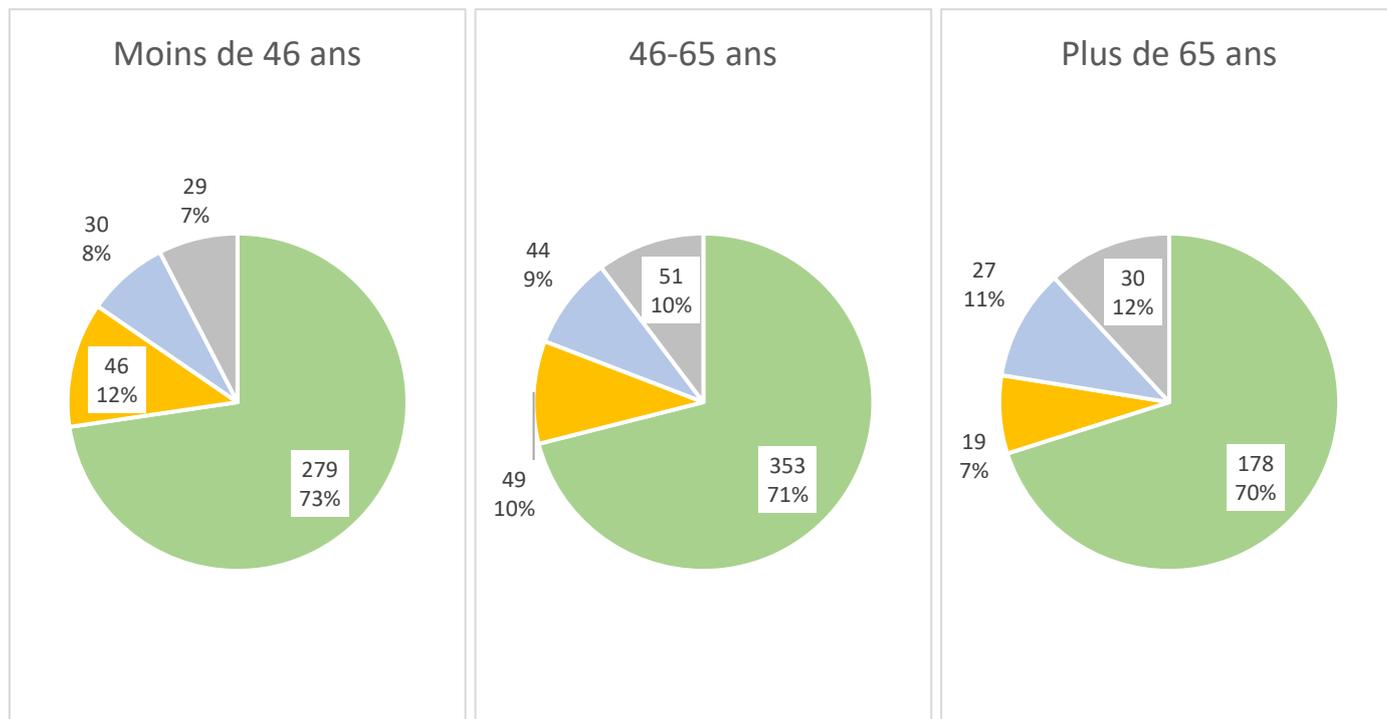
### La répartition par genre



### La répartition par origine géographique



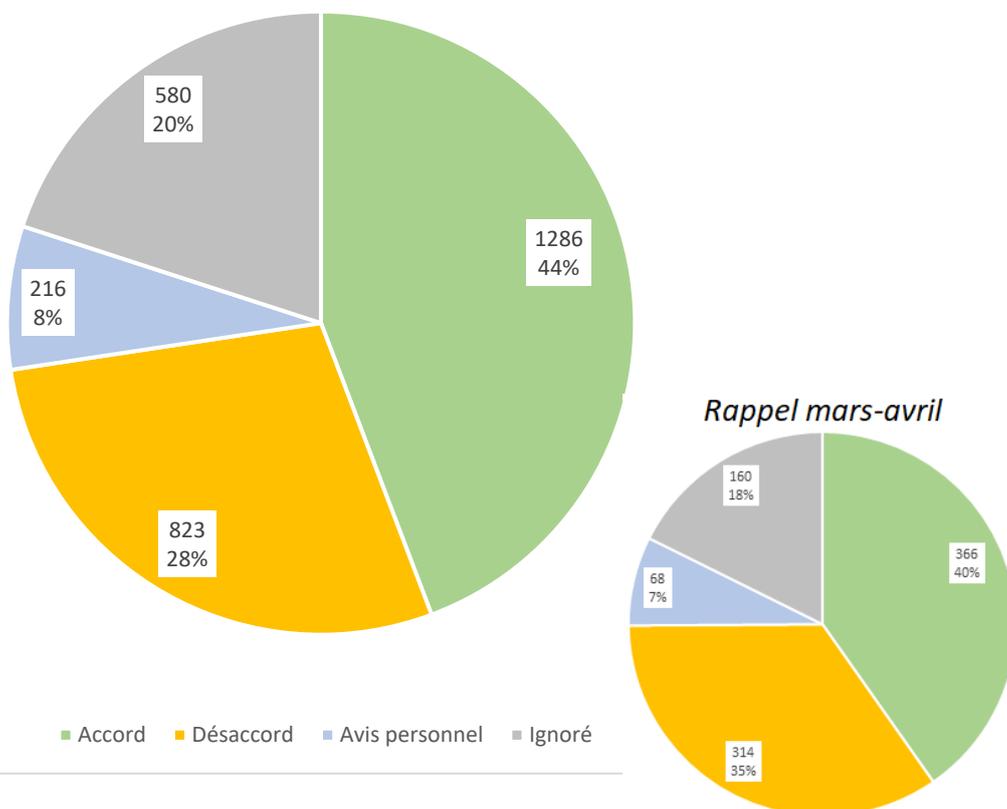
## La répartition par âge



### Avis n°3 : « Comment extraire le lithium ? »

« La mine souterraine est l'option la plus intéressante ! »

3.1 : "La mine souterraine est l'option la plus intéressante !"



« Creuser pour extraire le lithium permet à la fois de préserver le paysage et de minimiser les impacts environnementaux. »

Les avis sont partagés sur le sujet de la mine souterraine. Plusieurs participants conviennent que ce mode d'exploitation préserve les paysages en surface, même si une part non négligeable déclare ne pas avoir une connaissance suffisante du sujet pour exprimer un jugement plus précis. Certains jugent d'ailleurs biaisée une question qui s'appuie uniquement sur des éléments d'information fournis par le maître d'ouvrage. D'ailleurs, des participants jugent nécessaire que des études plus précises soient menées pour décider de la meilleure solution.

Certains s'inquiètent du renchérissement du coût induit par l'exploitation souterraine, ainsi que d'exigences accrues en matière de maîtrise des risques. D'autres soulignent que l'usine de conversion, elle, se trouverait en surface.

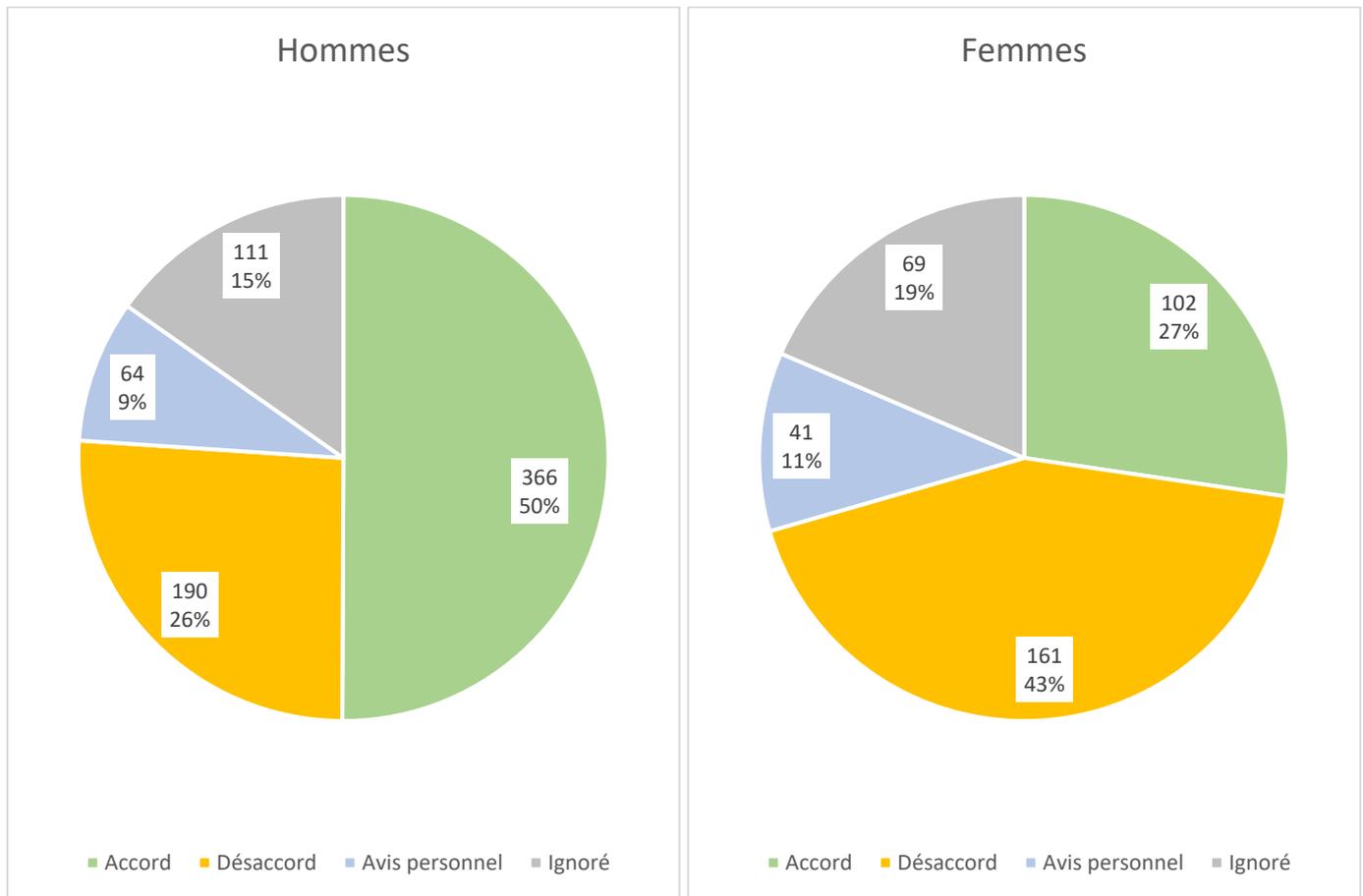
D'autres internautes estiment que, même réduits grâce à l'exploitation souterraine, les impacts d'une mine n'en restent pas moins significatifs. Certains considèrent qu'une mine souterraine pose notamment des problèmes de pollution des nappes phréatiques par lixiviation. Pour cette raison, plusieurs participants marquent leur désaccord avec le principe même d'une mine, qu'elle soit souterraine ou à ciel ouvert. Pour certains, enterrer une mine revient à cacher ses pollutions, ce qui s'avère encore pire (certains dressent un parallèle avec l'enfouissement des déchets nucléaires). Des effets sur l'instabilité des terrains sont parfois redoutés.

D'autres participants expriment un désaccord avec la proposition-type, considérant qu'une mine à ciel ouvert, qui sera comblée ultérieurement, représente une solution plus pertinente (coûts moindres, pas de risque d'effondrement, meilleures conditions de travail pour les mineurs). De plus, une mine souterraine implique l'excavation de gros volumes de roches, qui devront être

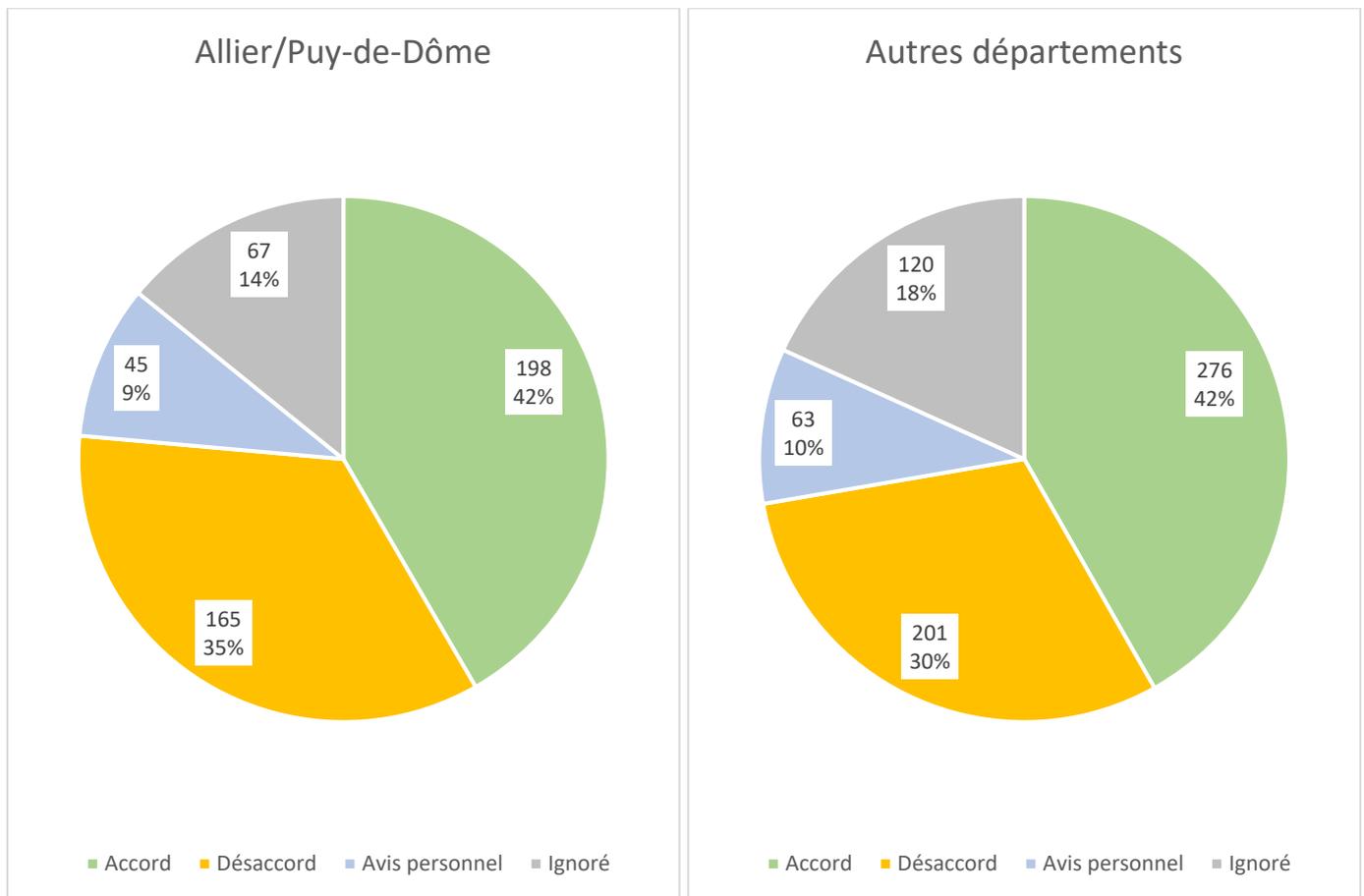
stockées. Certaines pourraient par ailleurs contenir des métaux lourds, un risque de pollution qui fait écho au passé minier d'Échassières.

Les impacts sur la santé des mineurs sont parfois évoqués.

### La répartition par genre

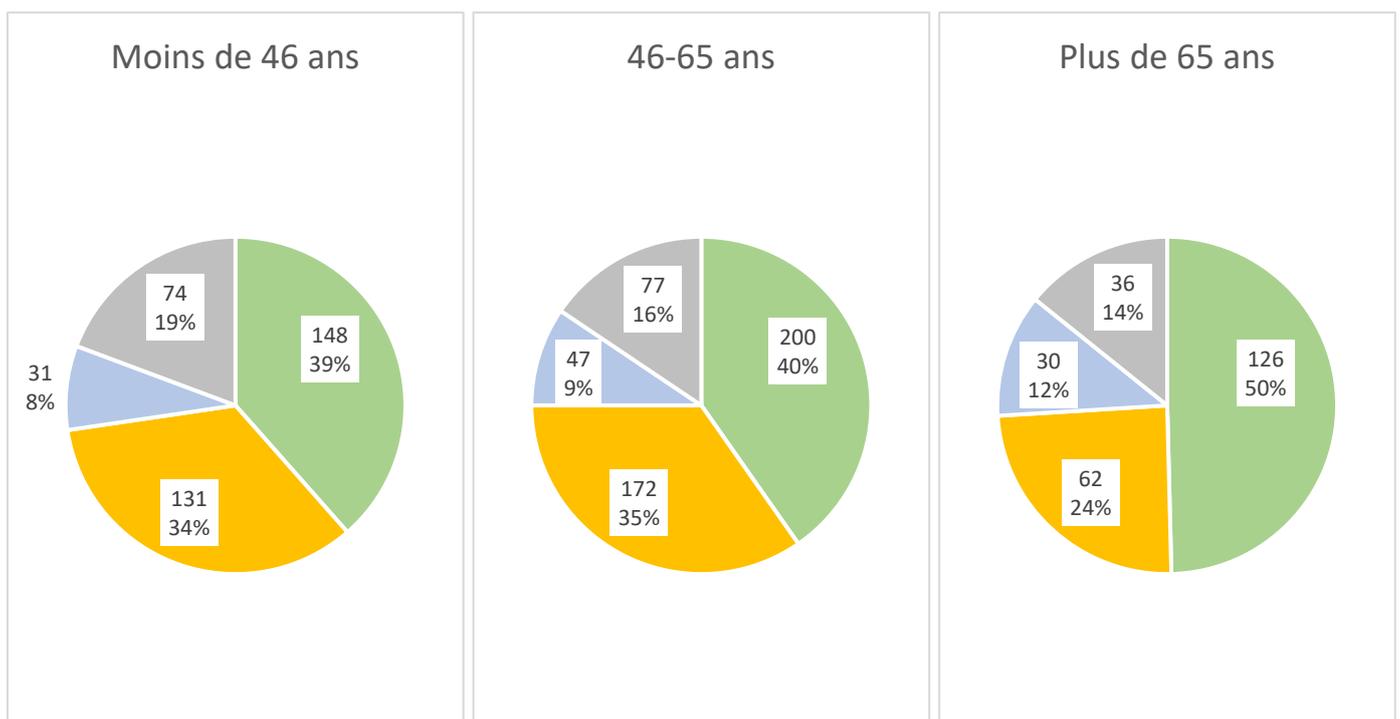


## La répartition par origine géographique



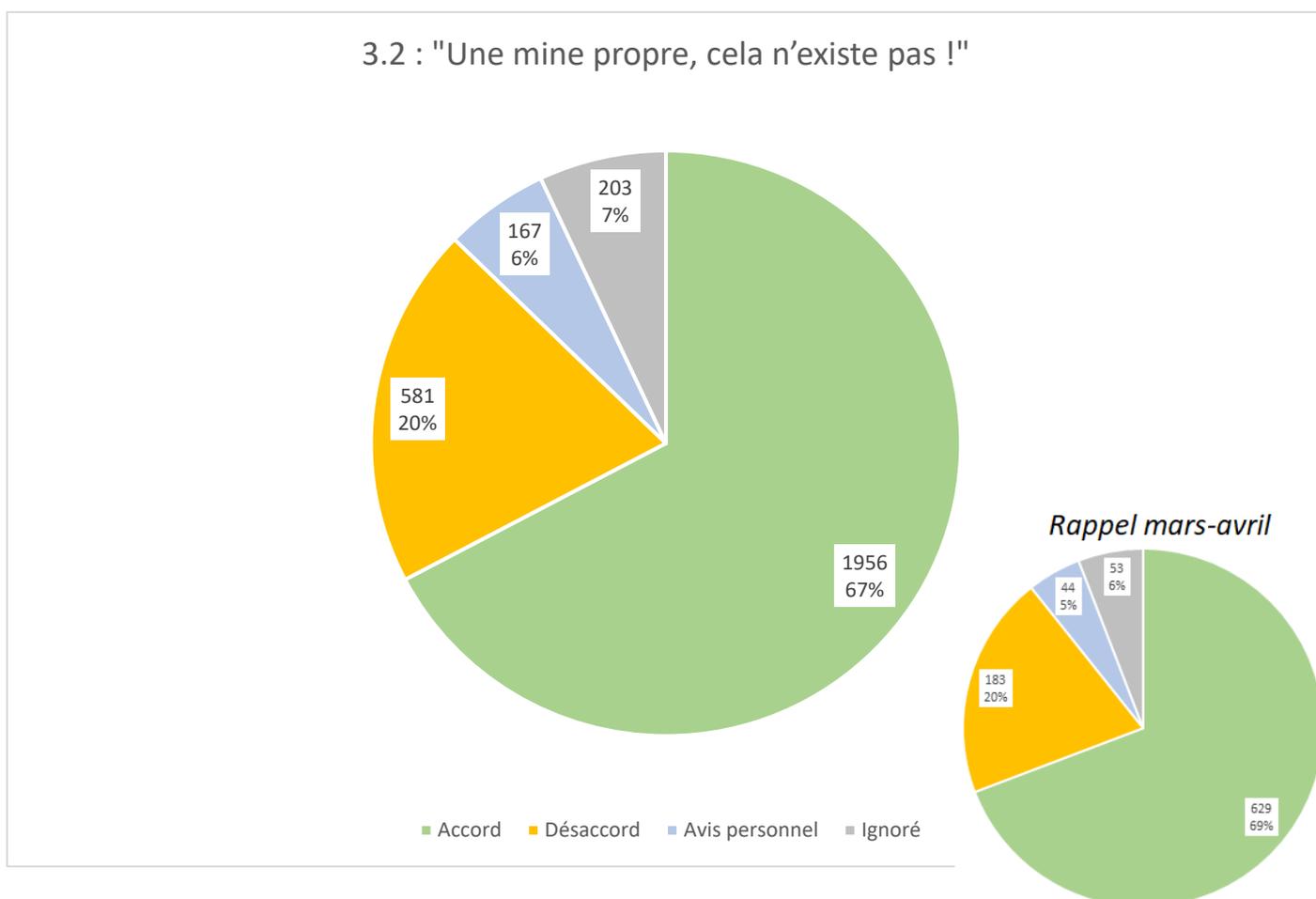
Démentant la tendance constatée sur d'autres items à privilégier les positions défavorables au projet, les participants auvergnats répondent ici de manière très similaire à l'ensemble de la population.

## La répartition par âge



Les plus de 65ans se distinguent ici assez nettement des deux autres catégories, en approuvant nettement plus la position-type "La mine souterraine est l'option la plus intéressante."

« Une mine propre, cela n'existe pas ! »



« Tous les projets miniers ont des impacts sur l'environnement. Exploiter un gisement implique d'utiliser des produits chimiques, présentant des risques importants pour la ressource en eau, et génère des tonnes de déchets que l'on ne sait pas bien gérer. Nous ne devons pas accepter de détruire notre environnement pour produire des batteries électriques. »

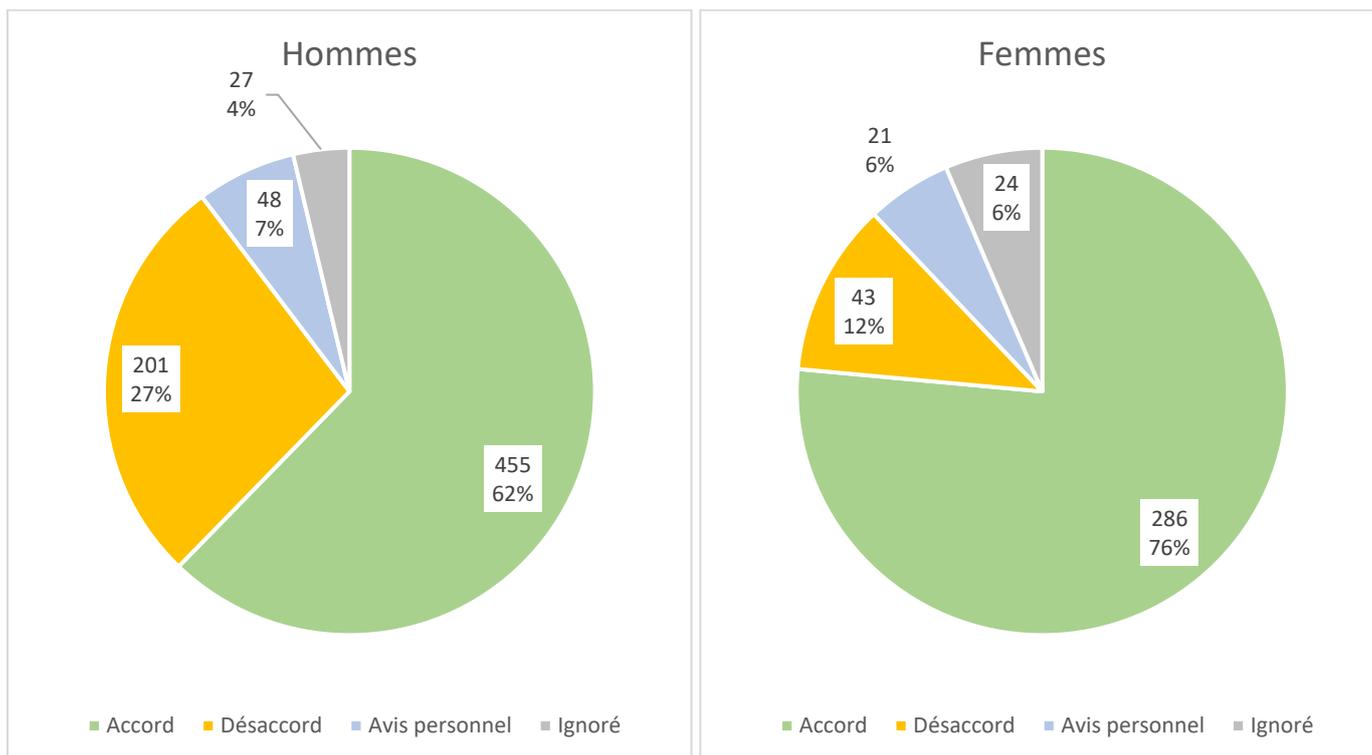
Les deux-tiers des internautes souscrivent à cette proposition-type. La plupart d'entre eux, dans leurs réponses rédigées, réitèrent des arguments défavorables au projet tels que rapportées aux items précédents (impacts insoutenables, non-pertinence de la voiture électrique, priorité à la sobriété). Pour certains cependant, même s'il est acquis qu'une mine ne saurait en aucun cas être propre, ses impacts représentent cependant un moindre mal eu égard aux enjeux de la transition écologique : pour eux, dès lors que la lutte contre le changement climatique implique une électrification accrue et donc un recours accru au lithium, il faut se résoudre à accueillir des mines. Il serait en effet hypocrite de laisser les autres pays en supporter les impacts.

L'essentiel pour certains réside donc moins dans l'utopie d'une mine propre que dans un effort important pour en réduire et maîtriser les impacts. En ce sens, une mine encadrée par les normes européennes peut s'avérer plus « propre » que les mines exploitées dans des conditions moins contrôlées. Cela implique cependant d'une part des études approfondies, d'autre part des protocoles stricts en matière de protection de l'environnement et de traitement des déchets ; certains doutent que de telles

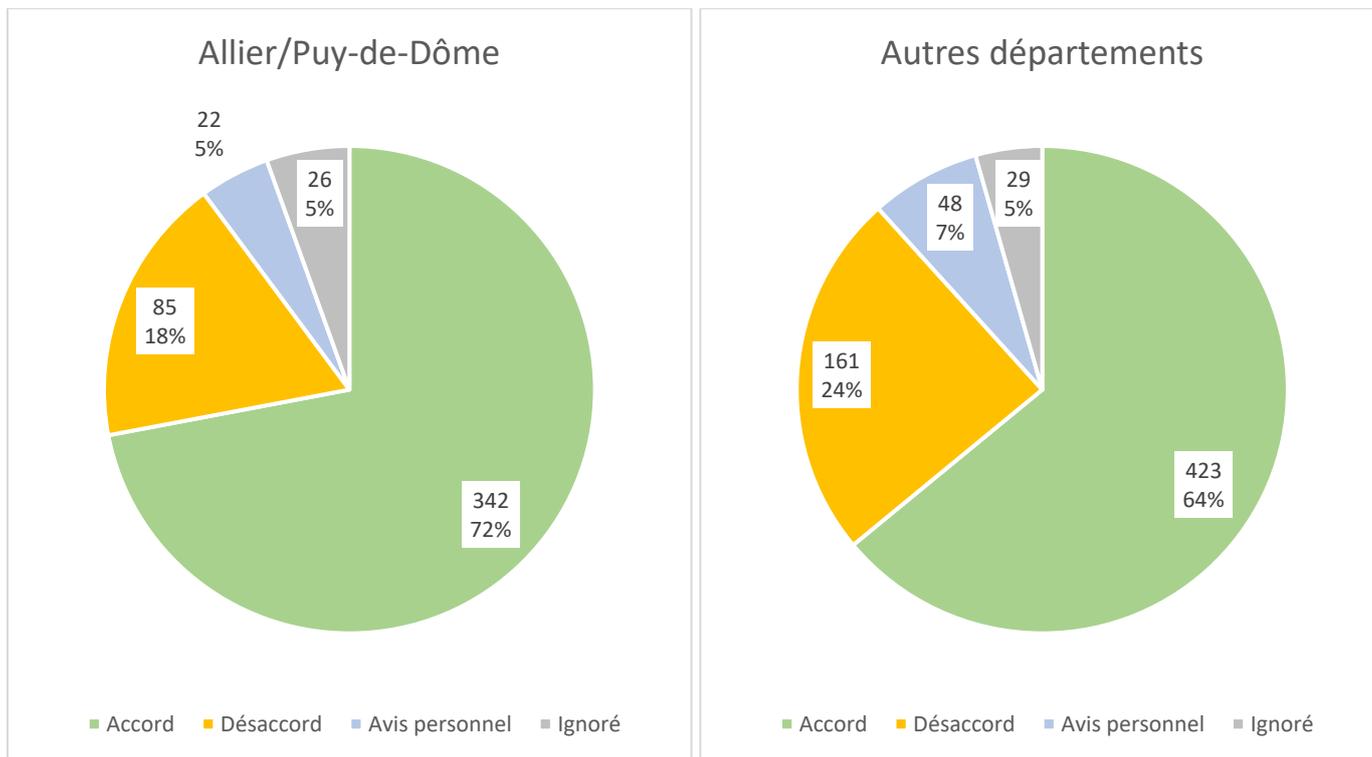
exigences soient mises en place. Quelques participants soulignent l'importance des compensations environnementales, et de compensations à l'endroit des territoires concernés.

Des arguments similaires sont exprimés par les participants qui se disent en désaccord avec la proportion-type : pour eux, aucune activité humaine n'est sans impact : l'enjeu est bien d'une part de les comparer aux avantages que l'intérêt général en retire, d'autre part de les minimiser. En ce sens, si une mine 100% propre n'existe pas, une mine française peut s'avérer nettement plus propre qu'une autre.

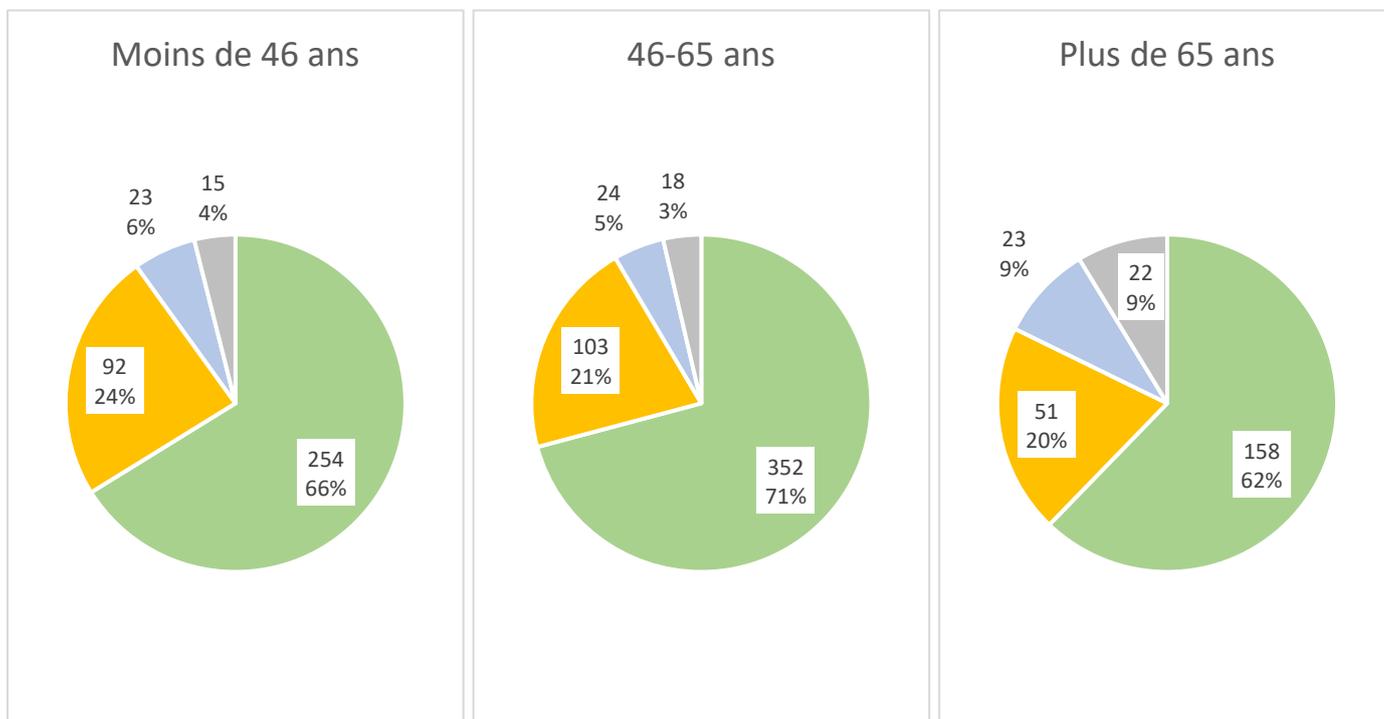
### La répartition par genre



### La répartition par origine géographique



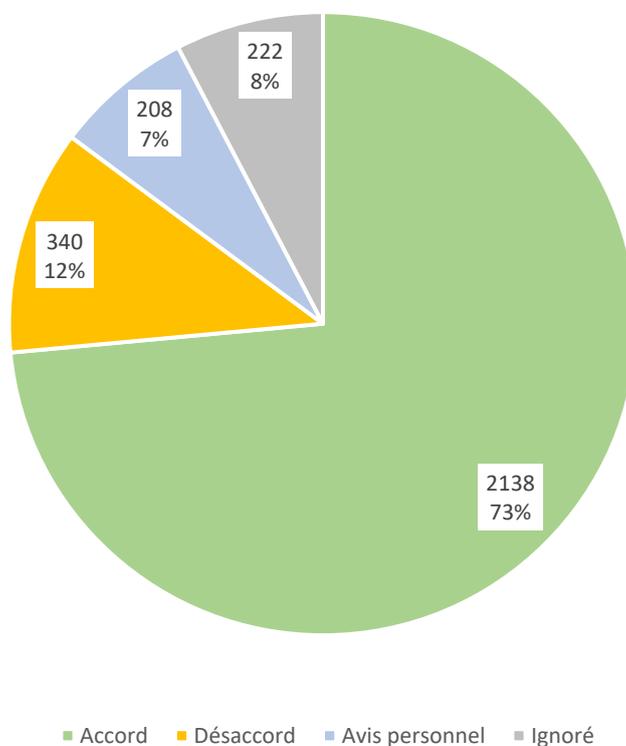
### La répartition par âge



Chacune des trois catégories se distingue à sa façon : les plus jeunes sont ceux qui rejettent le plus la position-type « Une mine propre, cela n'existe pas », les 46-65 ans sont ceux qui l'approuvent le plus, et les plus de 65 ans sont ceux qui l'approuvent le moins.

« Tous les principes de précaution doivent être respectés ! »

### 3.3 : "Tous les principes de précaution doivent être respectés !"



« Je ne suis fermée à l'idée de réindustrialiser la France, mais à certaines conditions... On ne connaît plus bien l'activité minière sur notre territoire, j'aimerais avoir des garanties sur un contrôle strict de l'activité et de ses impacts. »

Près des trois-quarts des participants souscrivent à cette proposition-type. Plusieurs estiment qu'il s'agit d'une évidence. D'autres doutent cependant que cela corresponde à la réalité. La nécessité d'un contrôle effectif, **strict** et indépendant est soulignée, à l'image de ce qui se pratique pour le nucléaire (**de manière exemplaire selon certains, très insatisfaisante pour d'autres**). Certains doutent toutefois qu'un tel contrôle soit mis en place, faute de moyens **ou de volonté de l'État** d'une part, par la priorité donnée aux logiques de profit d'autre part. Plusieurs internautes expriment ainsi une certaine défiance envers les groupes industriels et les autorités, certains rappelant qu'Imerys a fait l'objet de condamnations dans certains pays. **Pour certains, cela justifie que les citoyens soient associés aux procédures de contrôle (par le biais d'assemblées citoyennes par exemple).**

Pour certains internautes, le respect du principe de précaution ne doit pas pour autant représenter un prétexte pour verser dans l'immobilisme. Pour d'autres, à l'opposé, le principe de précaution justifie de renoncer au projet.

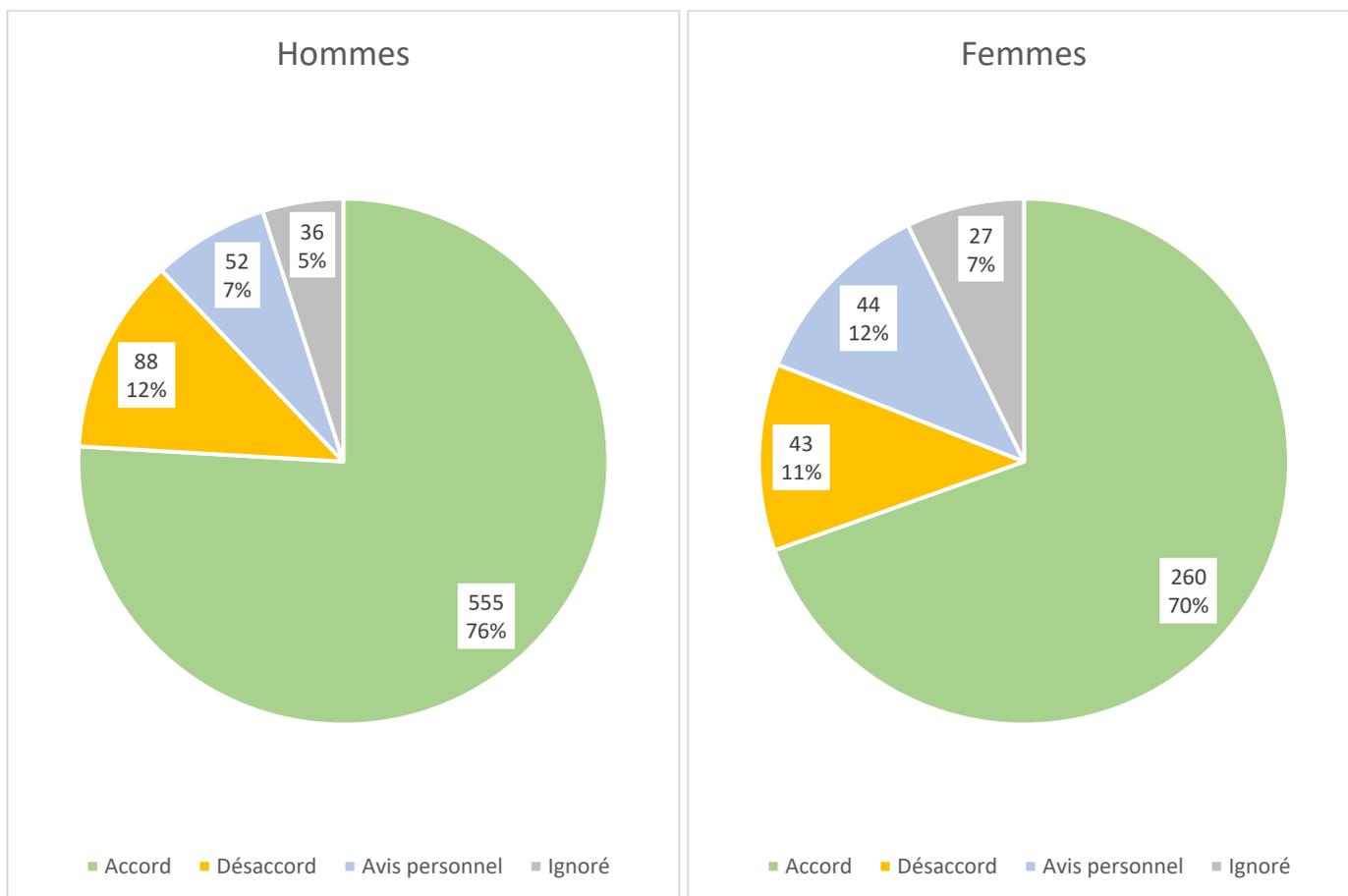
A noter que, si l'on en juge par les réponses rédigées, la grande majorité des désaccords avec la proposition-type ne signifient pas « tous les principes de précaution ne doivent pas être respectés » mais bien « le projet, en soi, sera incapable de respecter les principes de précaution et il faut donc s'y opposer ».

Certains internautes en revanche soulignent l'expérience et la compétence d'Imerys en la matière, et lui accordent donc leur confiance. Pour plusieurs d'entre eux, invoquer le principe de précaution doit permettre de rendre le projet plus vertueux, et non d'empiler des exigences irréalistes à seule fin d'empêcher le projet. Toute innovation nécessite une prise de risque : l'excès de

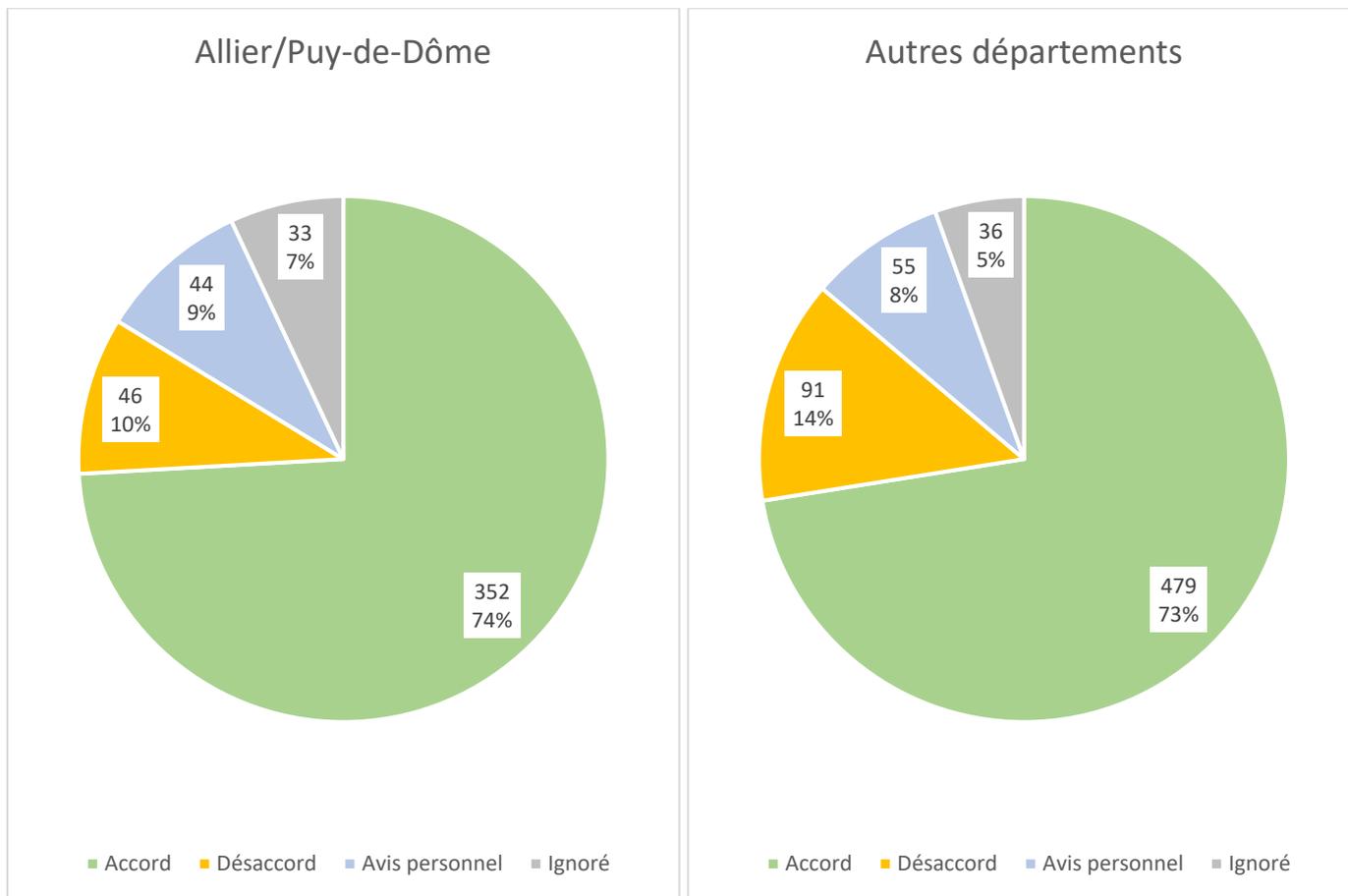
précaution est donc selon eux néfaste, a plus forte raison compte tenu de l'enjeu prioritaire de réindustrialisation du pays. D'autres s'inquiètent d'un accroissement du coût des produits si les normes s'avèrent excessives : une mine qui ne serait pas économiquement compétitive n'aurait aucun sens. Il serait en effet hypocrite de promouvoir des industries nationales vertueuses tout en achetant des produits étrangers « sales », mais moins chers.

Certains insistent sur la nécessité d'imposer au maître d'ouvrage de provisionner les sommes nécessaires à la remise en état du site après son exploitation.

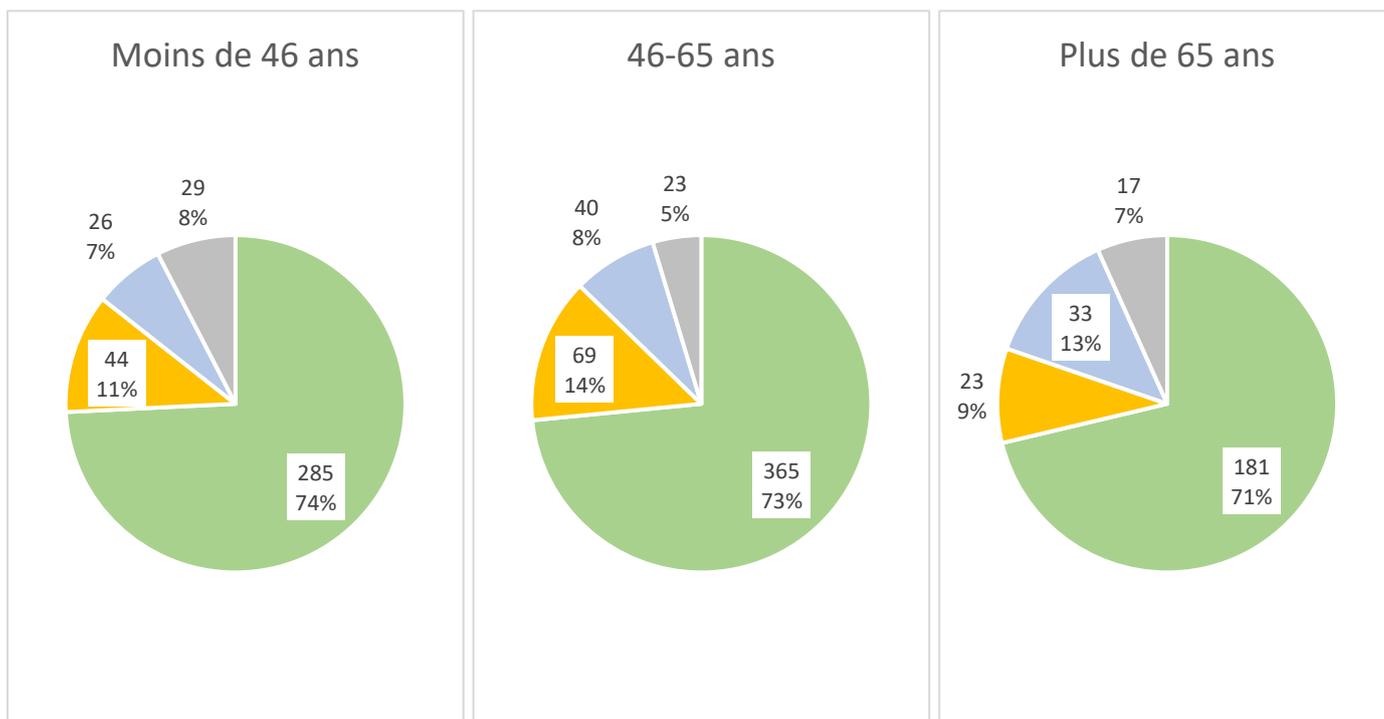
### La répartition par genre



### La répartition par origine géographique



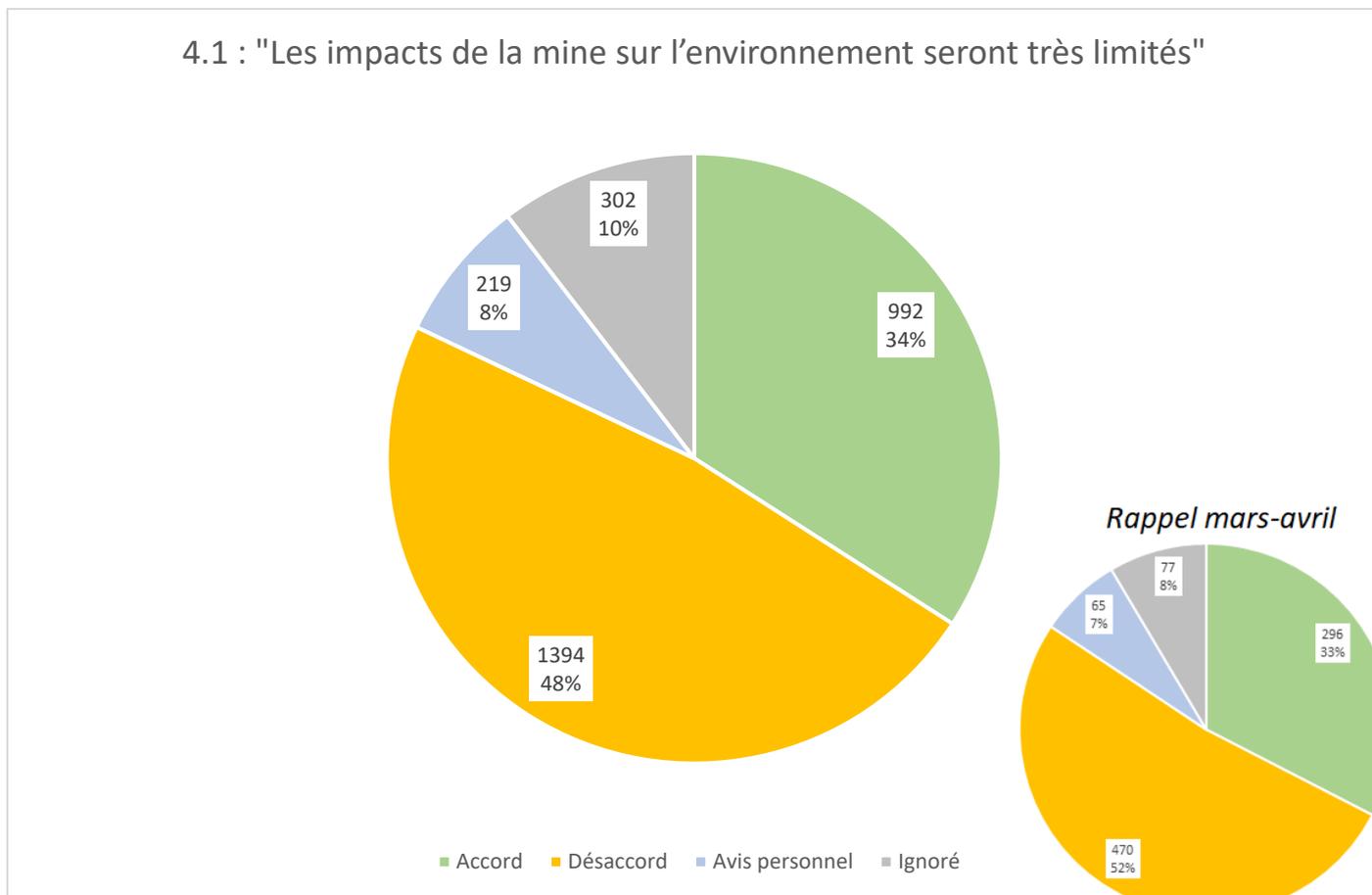
### La répartition par âge



Il s'agit de l'un des items pour lequel les réponses diffèrent le moins selon l'âge.

#### Avis n°4 : Quels impacts environnementaux ?

« Les impacts de la mine sur l'environnement seront très limités »



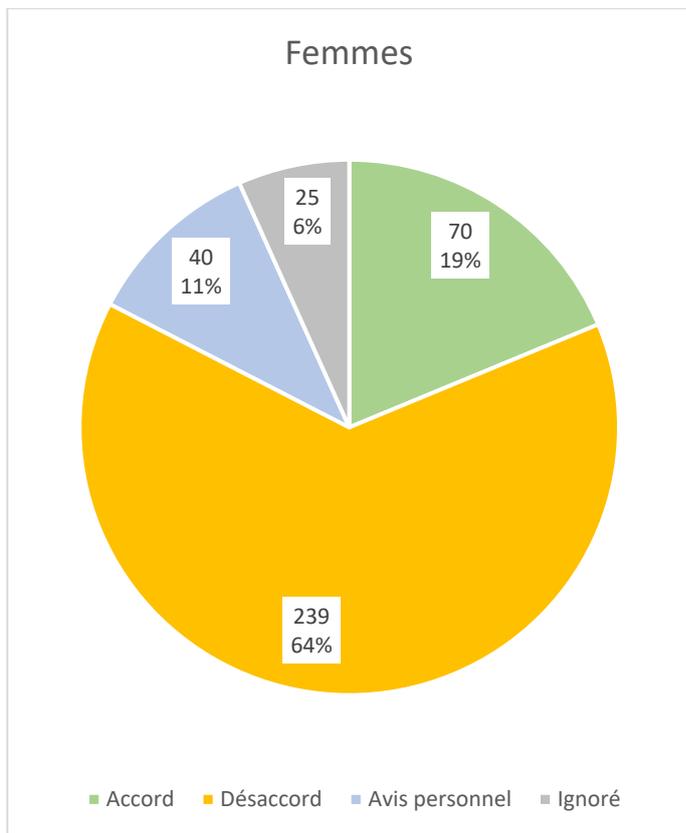
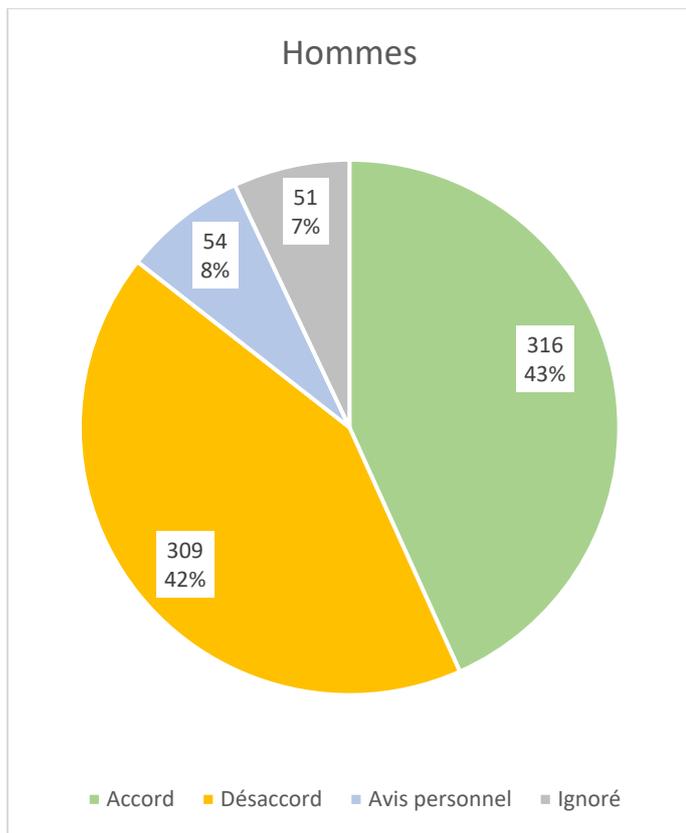
« Des études seront menées en amont, en partenariat avec les instances de gestion de l'eau, afin d'éviter et de réduire les risques au maximum. Les quelques impacts qui ne pourront être évités seront compensés par des mesures de renaturation sur d'autres espaces. »

Parmi les internautes qui approuvent cette proposition-type, certains soulignent cependant l'importance que l'exploitant respecte ses engagements en matière de réduction/compensation des impacts, notamment en mobilisant les moyens nécessaires. Les notions de contrôle et de confiance sont ici encore exprimées. La sévérité des normes françaises est également rappelée.

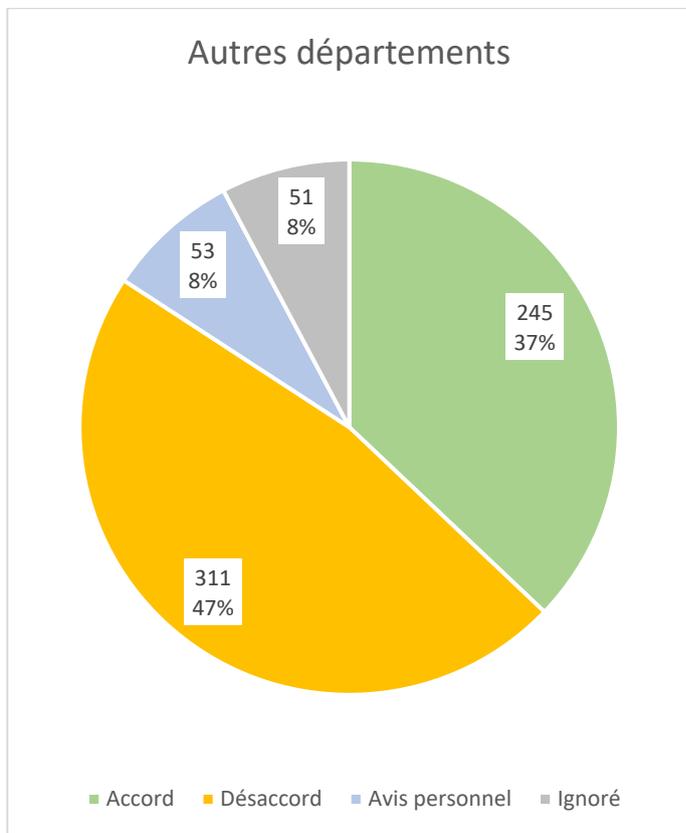
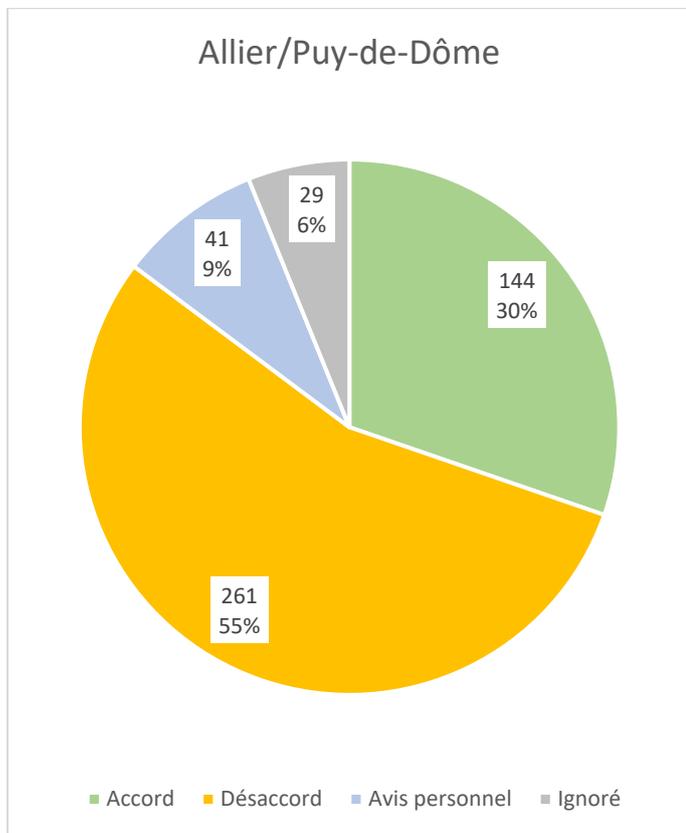
D'autres internautes, plus nombreux, doutent que cet effort de maîtrise des impacts soit réellement prévu. Ils expriment une grande défiance sur ce sujet (parfois en termes vifs), considérant qu'habituellement, les engagements pris sur le papier sont loin de se traduire dans la réalité. Pour d'autres, les impacts sont tels que le projet doit être abandonné. Les consommations d'eau et d'énergie, le déplacement de grands volumes de minerais, représentent des impacts difficilement compensables. Cette notion de compensation est jugée trop approximative, quand elle n'est pas qualifiée de « greenwashing » par certains. D'autres s'inquiètent des récents reculs gouvernementaux en matière de normes environnementales. Certains craignent qu'une fois lancés, de tels projets s'avèrent trop importants pour être abandonnés quand bien même les études révèlent des impacts élevés.

Certains participants soulignent en la matière l'importance du dialogue entre toutes les parties prenantes.

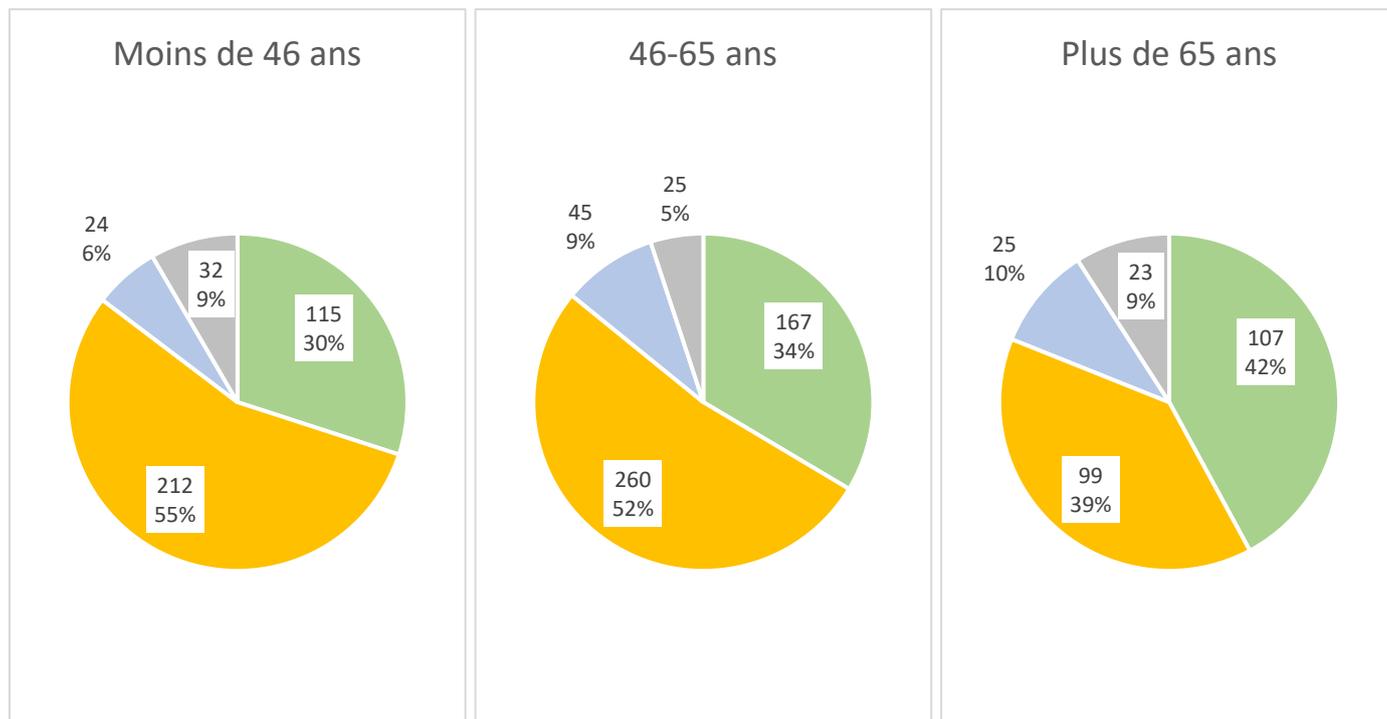
### La répartition par genre



### La répartition par origine géographique



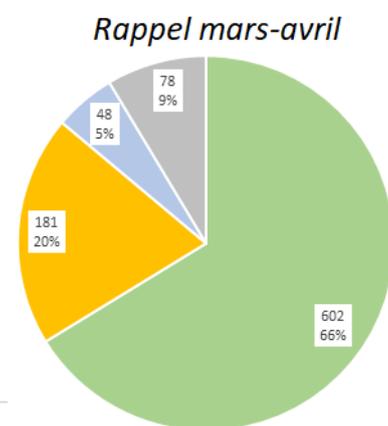
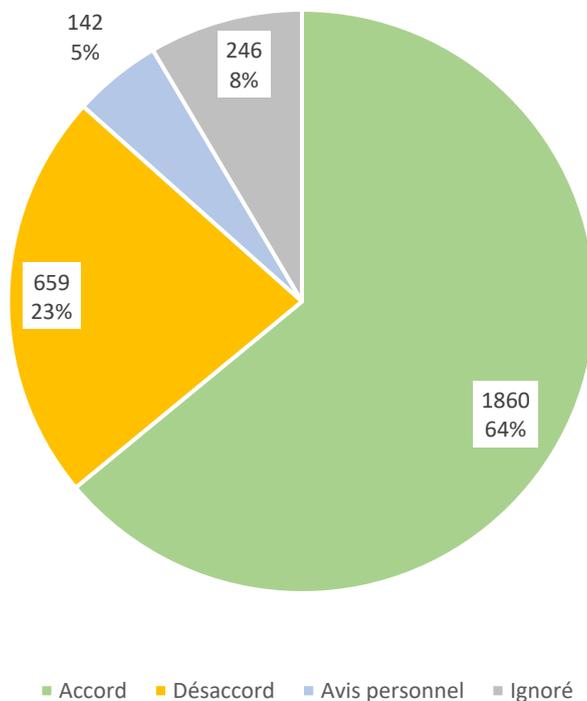
## La répartition par âge



L'approbation de la position-type "Les impacts de la mine sur l'environnement seront très limités" progresse avec l'âge, jusqu'à devenir majoritaire chez les plus de 65 ans.

« La ressource en eau est déjà très fragilisée, il faut éviter tout nouveau prélèvement dans nos rivières »

#### 4.2 : "La ressource en eau est déjà très fragilisée, il faut éviter tout nouveau prélèvement dans nos rivières"



« Sans compter que l'exploitation de la mine risque de libérer des produits polluants présents dans la terre autour de l'ancienne carrière, et qui pourraient contaminer les nappes phréatiques. C'est un risque sanitaire et environnemental que l'on ne peut pas prendre. »

Les deux-tiers des participants approuvent cette position-type. Parmi eux, la quasi-totalité des réponses rédigées insistent sur l'importance absolue de la préservation des ressources en eau : « le lithium ne se boit pas ». Certains s'inquiètent en outre d'une part des sécheresses accrues que connaît l'Allier, d'autre part d'un niveau de pollution des eaux déjà alarmant. Certains soulignent qu'à ces prélèvements en eau s'ajouteront aussi, à plus grande échelle, ceux nécessités par le parc nucléaire. Certains craignent qu'avec le changement climatique, l'eau ne devienne un bien plus précieux que le lithium.

Plusieurs internautes soulignent néanmoins que la lutte contre le changement climatique, à laquelle contribue le lithium, peut atténuer ces sécheresses. L'important serait de limiter les prélèvements, par exemple par une réutilisation de l'eau en circuit fermé.

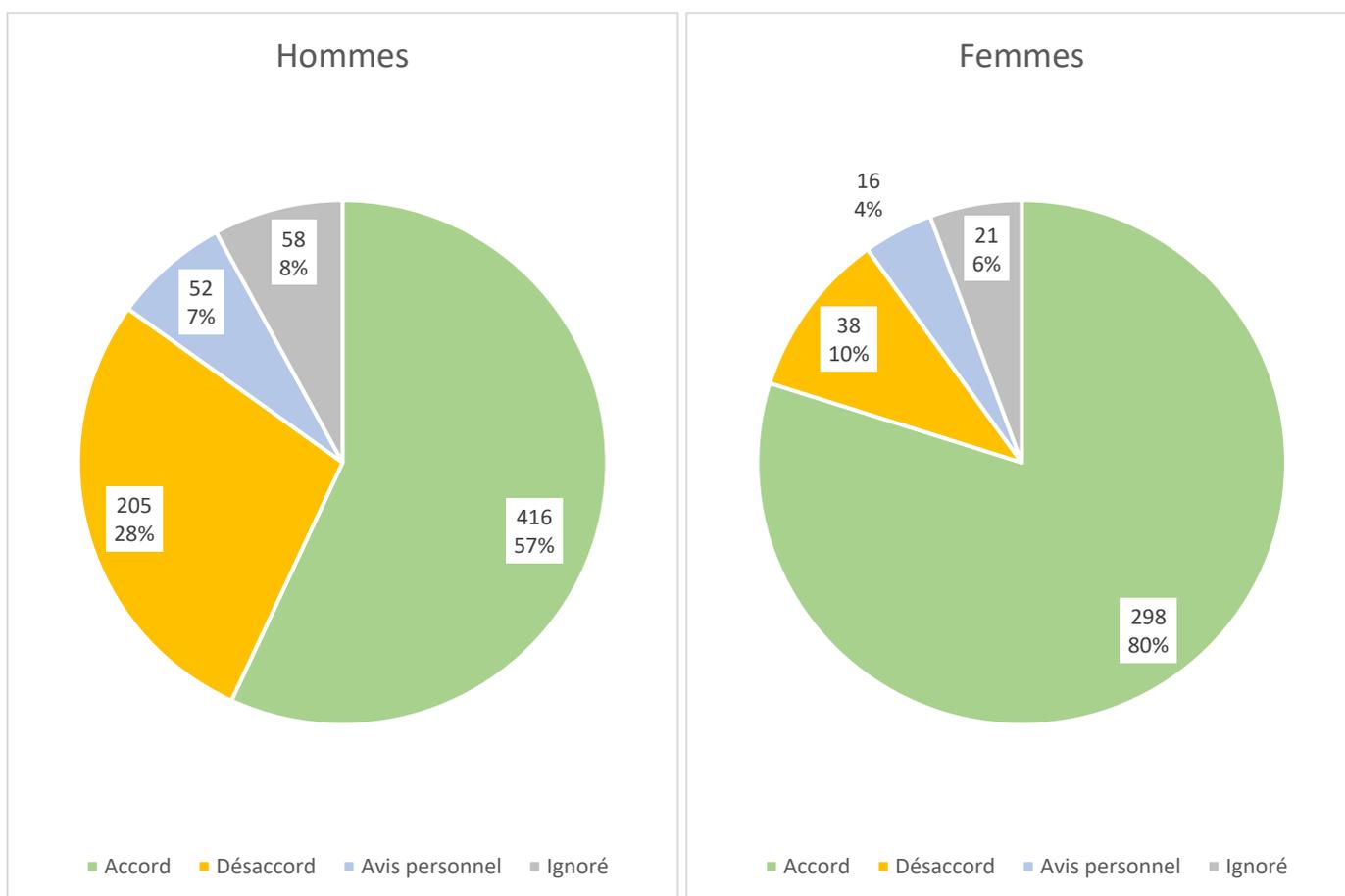
Pour d'autres internautes en revanche, refuser les pollutions sur le sol national équivaut à profiter des productions voisines sans avoir à en supporter le coût écologique. Ici encore, les impacts du projet ne doivent pas selon eux représenter un prétexte pour ne rien faire.

Pour certains, les prélèvements sont limités et maîtrisés. Les impacts sont jugés acceptables au regard d'autres activités : ne pas électrifier le parc automobile s'avèrerait bien plus désastreux pour l'environnement.

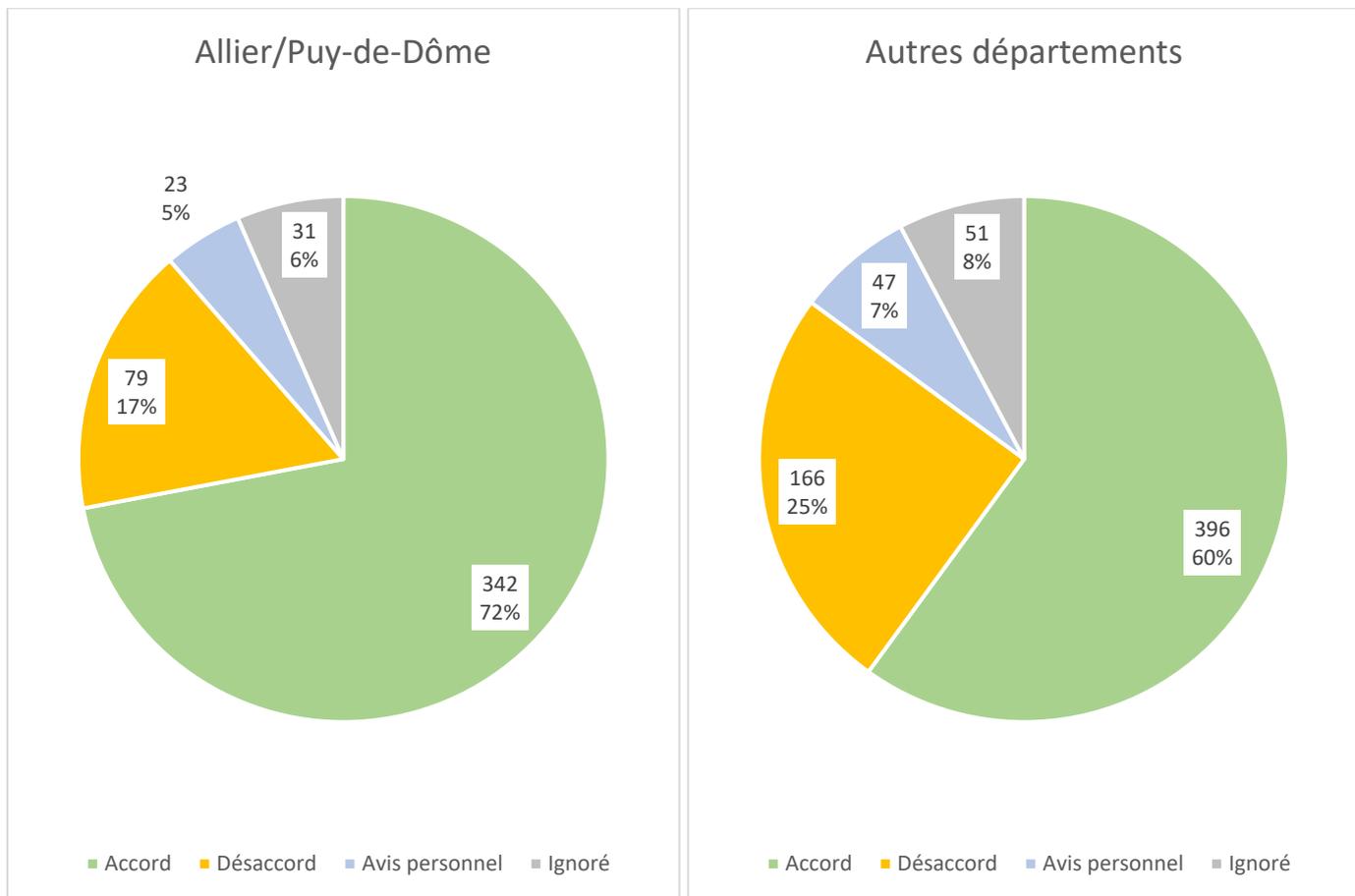
A noter que plusieurs internautes regrettent de ne pas disposer d'informations suffisantes pour se prononcer sur ce sujet. L'avis des acteurs locaux est notamment attendu. Pour certains, le sujet ne peut pas s'envisager en dehors d'une politique globale de l'eau.

Pour certains participants, il est fallacieux de s'alarmer des ressources en eau du territoire, qui s'avèrent tout à fait satisfaisantes. Les prélèvements annoncés paraissent donc dérisoires au regard des enjeux du projet (quitte à les suspendre éventuellement lors des périodes plus critiques).

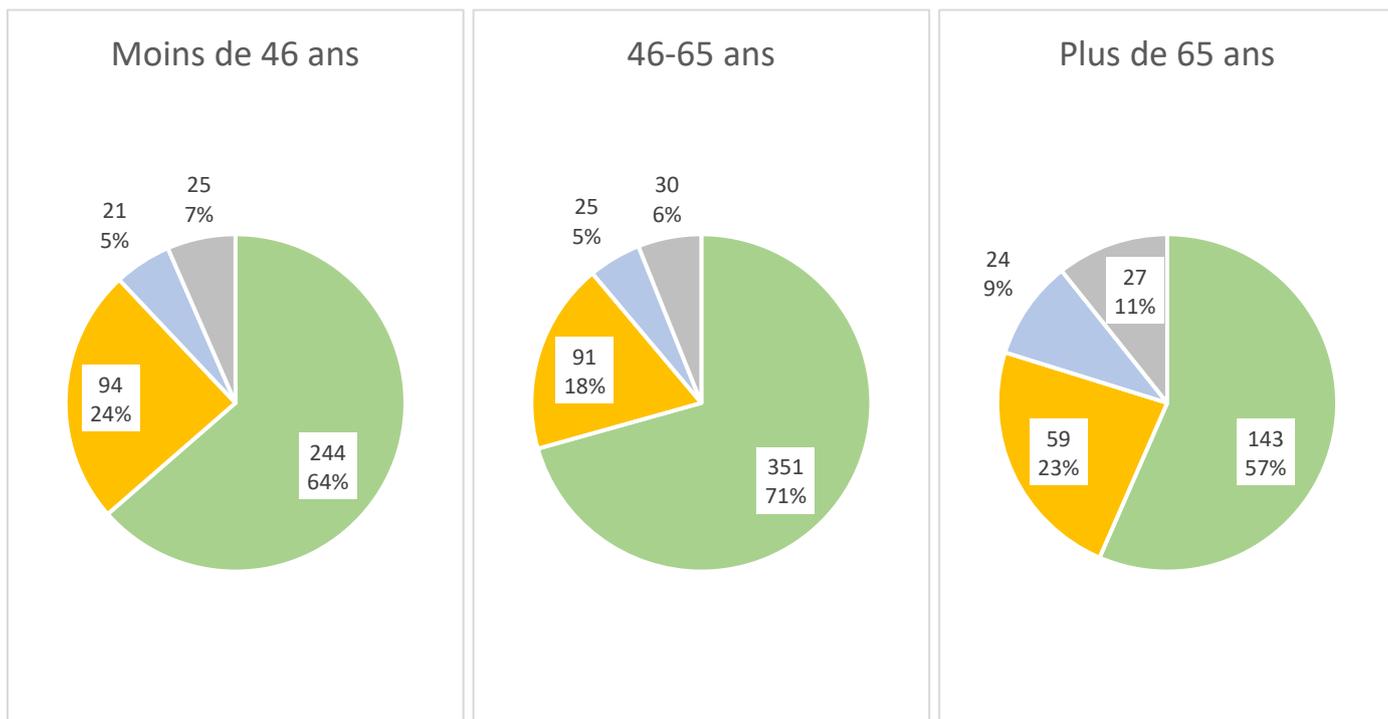
### La répartition par genre



### La répartition par origine géographique



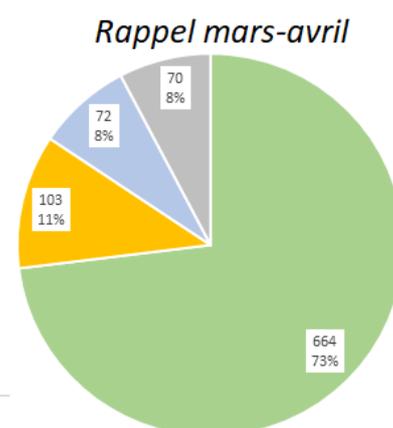
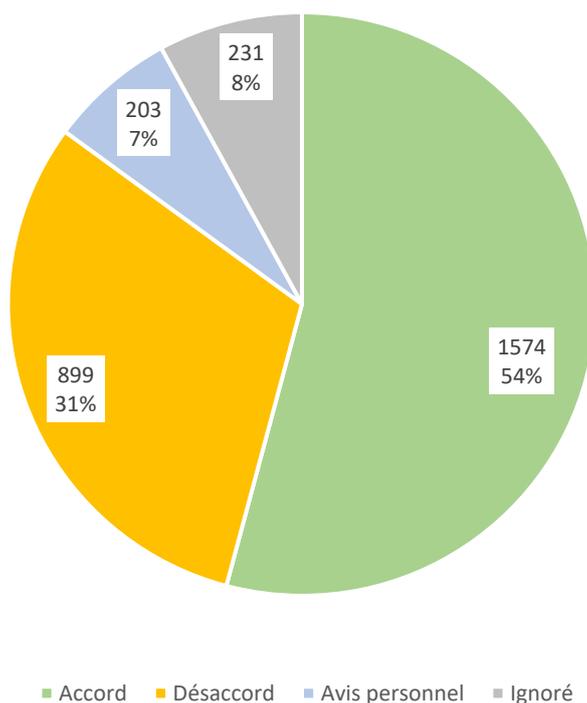
### La répartition par âge



Les plus de 65 ans approuvent nettement moins que les deux autres catégories le fait d'éviter tout nouveau prélèvement dans les rivières. Cette position est à la fois particulièrement approuvée et peu contestée par les 46-65 ans.

« Les impacts du projet ne doivent pas nous empêcher d'avancer vers l'électrification de nos véhicules. »

#### 4.3 : "Les impacts du projet ne doivent pas nous empêcher d'avancer vers l'électrification de nos véhicules."



« Tout projet de mine a des impacts sur les écosystèmes qui l'entourent, c'est inévitable. Cependant, le lithium est essentiel à la transition énergétique et à la décarbonation de nos modes de transport. Le réchauffement climatique nous impose de réduire rapidement nos émissions de CO2. »

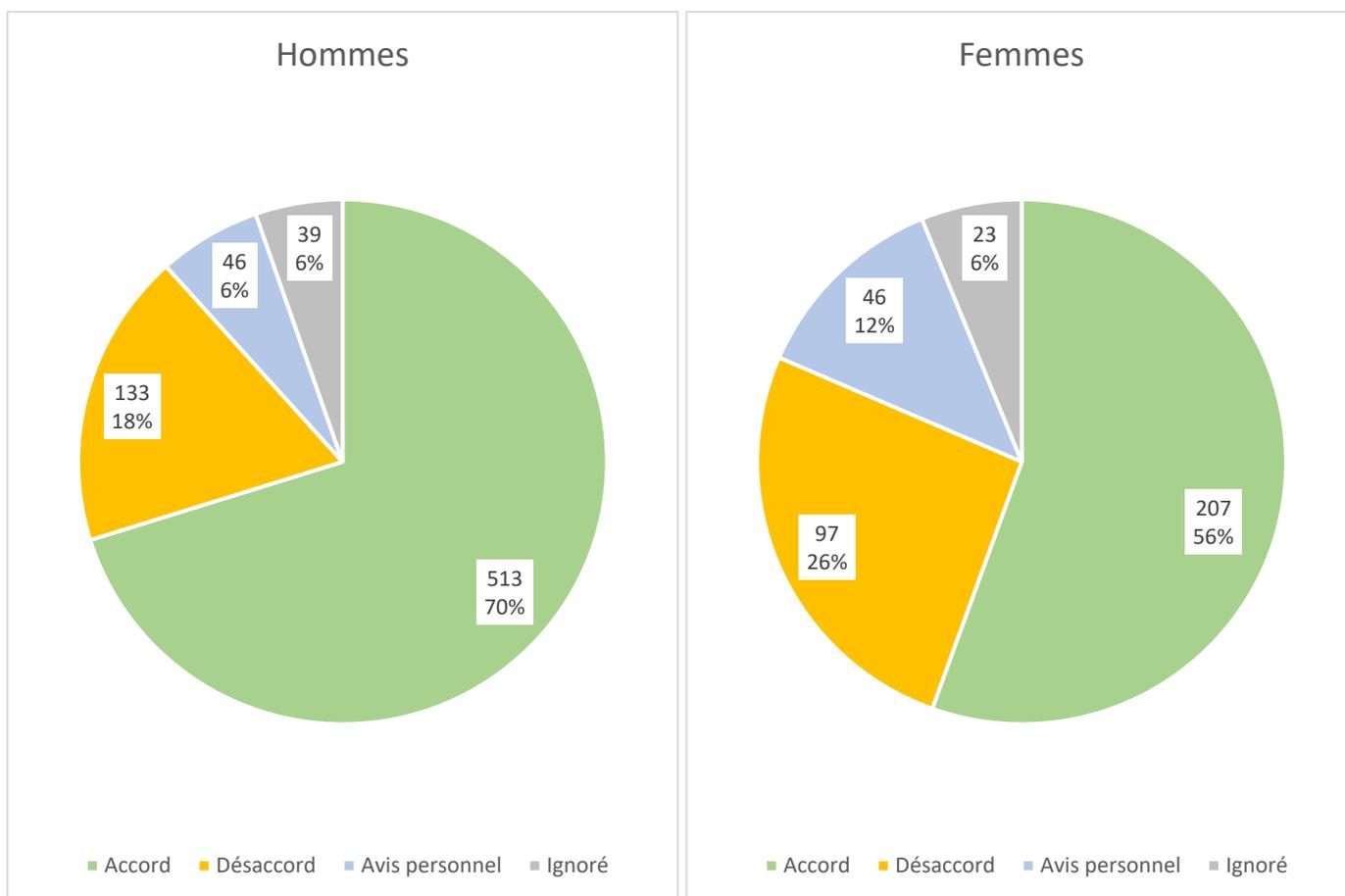
Alors qu'aux items précédents, les participants semblaient plutôt donner leur accord aux positions a priori défavorables au projet, la majorité souscrit ici au fait de juger l'électrification des voitures prioritaire. Les réponses qualitatives expliquent cette apparente discordance, en laissant à penser qu'une grande partie des internautes convient des impacts importants d'une mine de lithium, mais juge ces impacts tout à fait acceptables au regard des enjeux du projet. Néanmoins, une évolution très significative est constatée entre la période mars-avril et la période mai-juin ([confirmée ensuite en juillet](#)) : lors de notre première analyse, près de trois-quarts des participants souscrivaient à cette position-type. S'ils demeurent majoritaires, cette majorité s'est très nettement érodée, ne représentant plus que 54% des réponses.

Les arguments exprimés ici reprennent ceux rencontrés au long du parcours : limiter l'usage des moteurs thermiques, assumer ses responsabilités par rapport aux autres pays, mais aussi réduire l'usage de la voiture individuelle, faire un effort de sobriété, être exigeant sur la maîtrise des impacts environnementaux, ne pas fermer la porte aux autres technologies.

Chez les internautes opposés à cette position-type, les arguments reprennent également ceux déjà exprimés. Ainsi, pour plusieurs participants, la voiture électrique ne représente pas une solution acceptable, pour des motifs déjà rapportés plus haut. Les avis exprimés au cours de la deuxième moitié du débat se révèlent ainsi très hostiles au « tout-électrique », voire plus globalement à un modèle de société basé sur la croissance. Certains considèrent que le projet ne fait que remplacer notre dépendance au pétrole par une dépendance au lithium. Plusieurs participants estiment également que le bénéfice supposé sur les émissions de gaz à effet de serre est très largement annulé par les impacts environnementaux du projet.

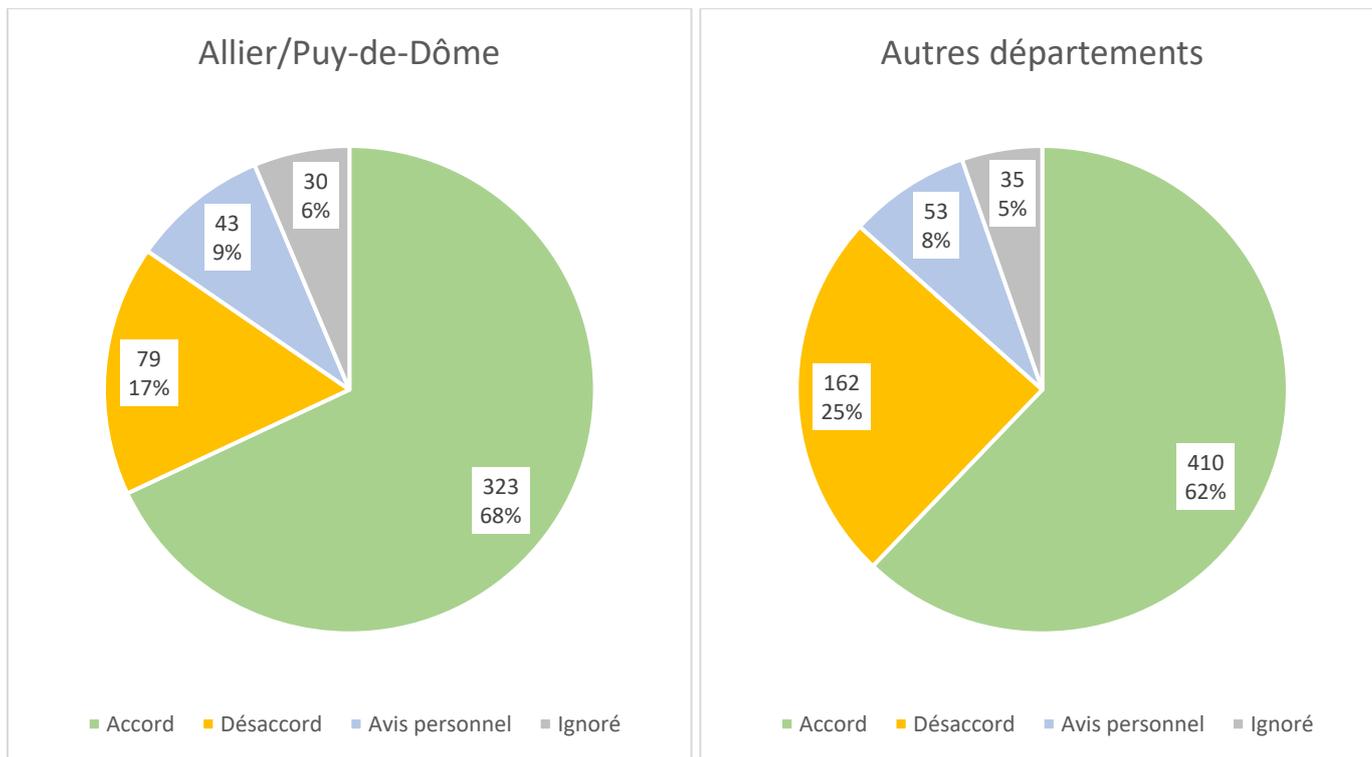
Une position alternative émerge parfois : « l'électrification des voitures est nécessaire, mais pas avec un tel projet ».

### La répartition par genre



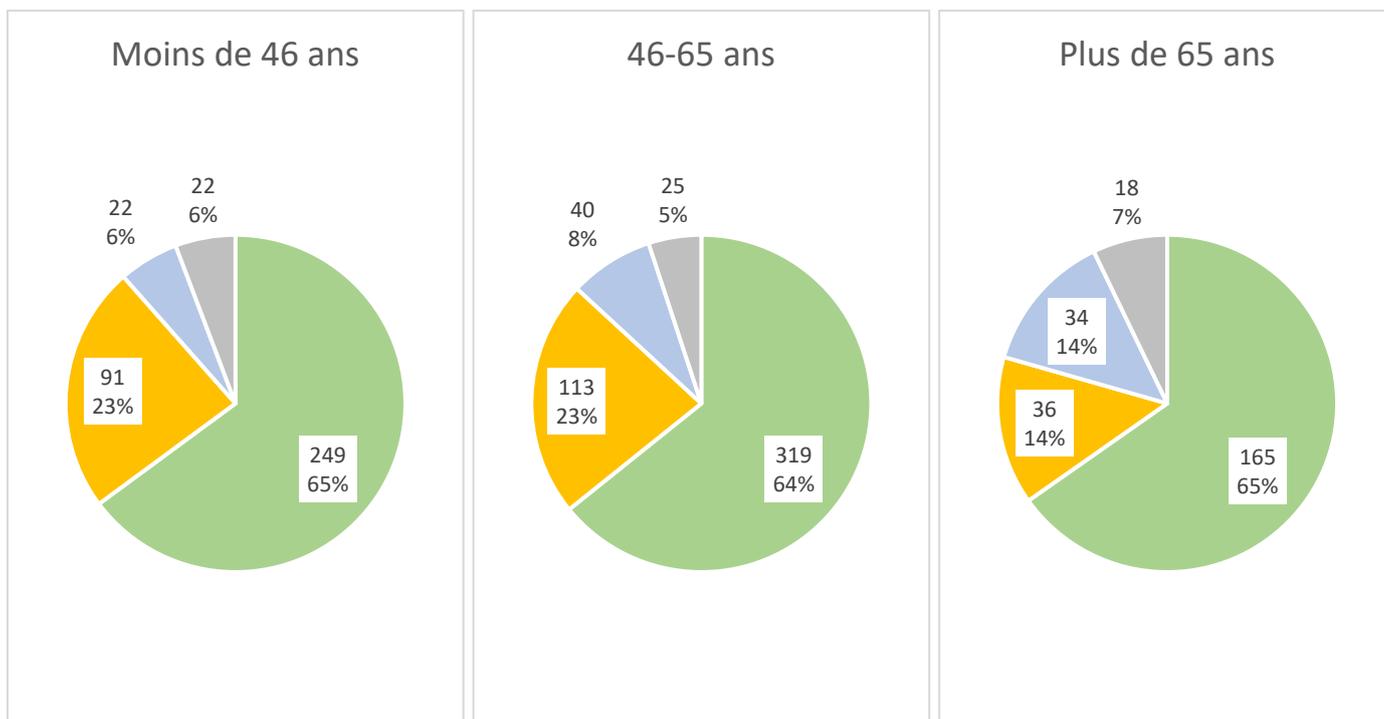
L'analyse par genre ne permet guère d'éclairer l'inflexion particulière constatée au printemps a sujet de cet item. En effet, les positions des hommes et celles des femmes n'ont quasiment pas évolué entre la période mars-avril et la période juin-juillet.

### La répartition par origine géographique



Cet item 4.3 est également à « contre-courant » du point de vue de l'analyse géographique : alors que les participants locaux se montrent en retrait sur quasiment toutes les autres positions-type favorables au projet, celle-ci est approuvée de manière plus importante par les participants de l'Allier et du Puy-de-Dôme.

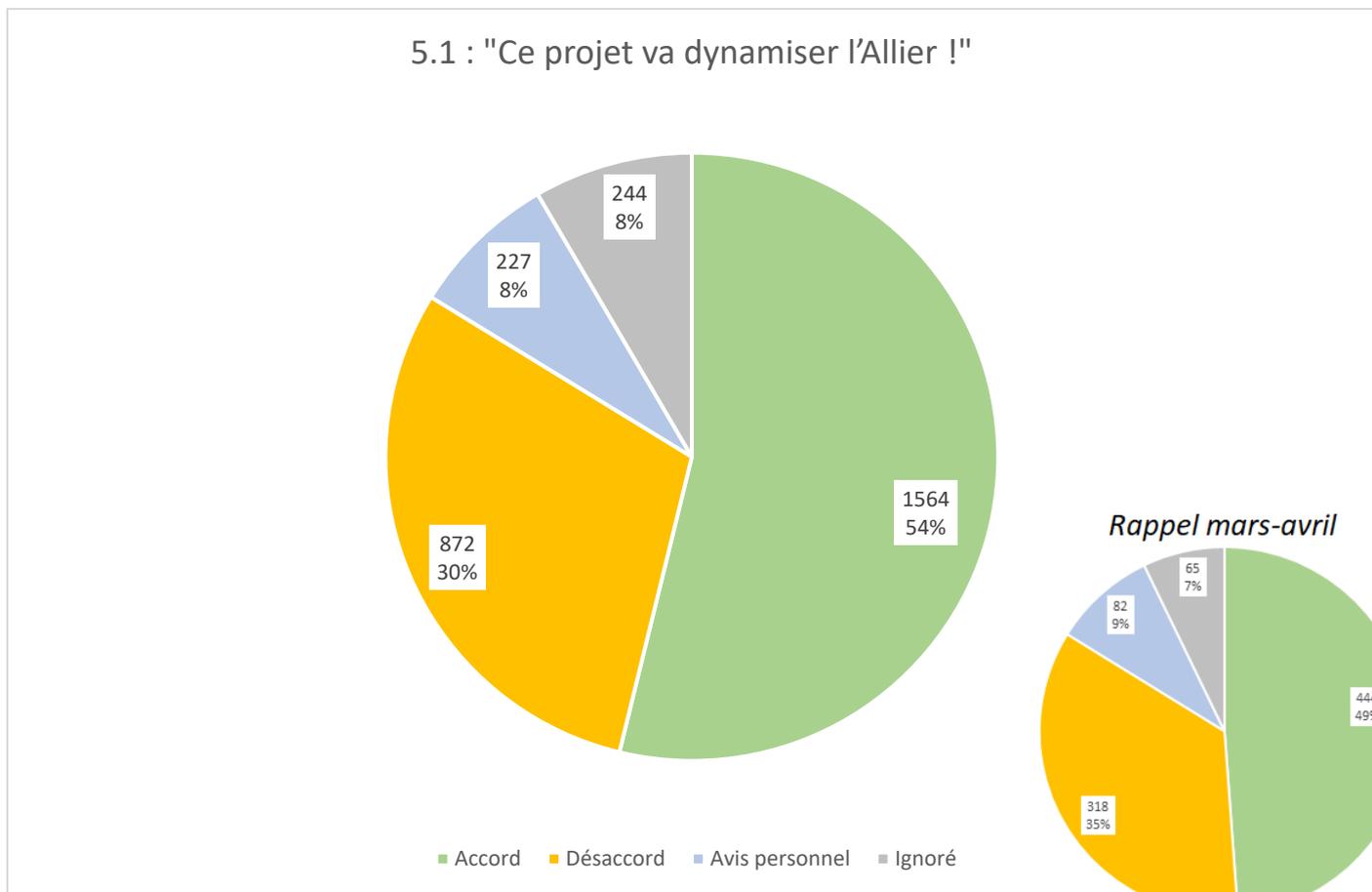
### La répartition par âge



Seule particularité sur cet item, les plus de 65 ans utilisent nettement plus l'option « avis personnel ».

## Avis n°5 : Quelles retombées socio-économiques ?

Ce projet va dynamiser l'Allier !



« Réindustrialiser le territoire permettra de créer de l'emploi localement, et l'exploitation de la mine par Imerys génèrera des revenus qui pourront contribuer à financer des structures publiques au sein de nos communes. »

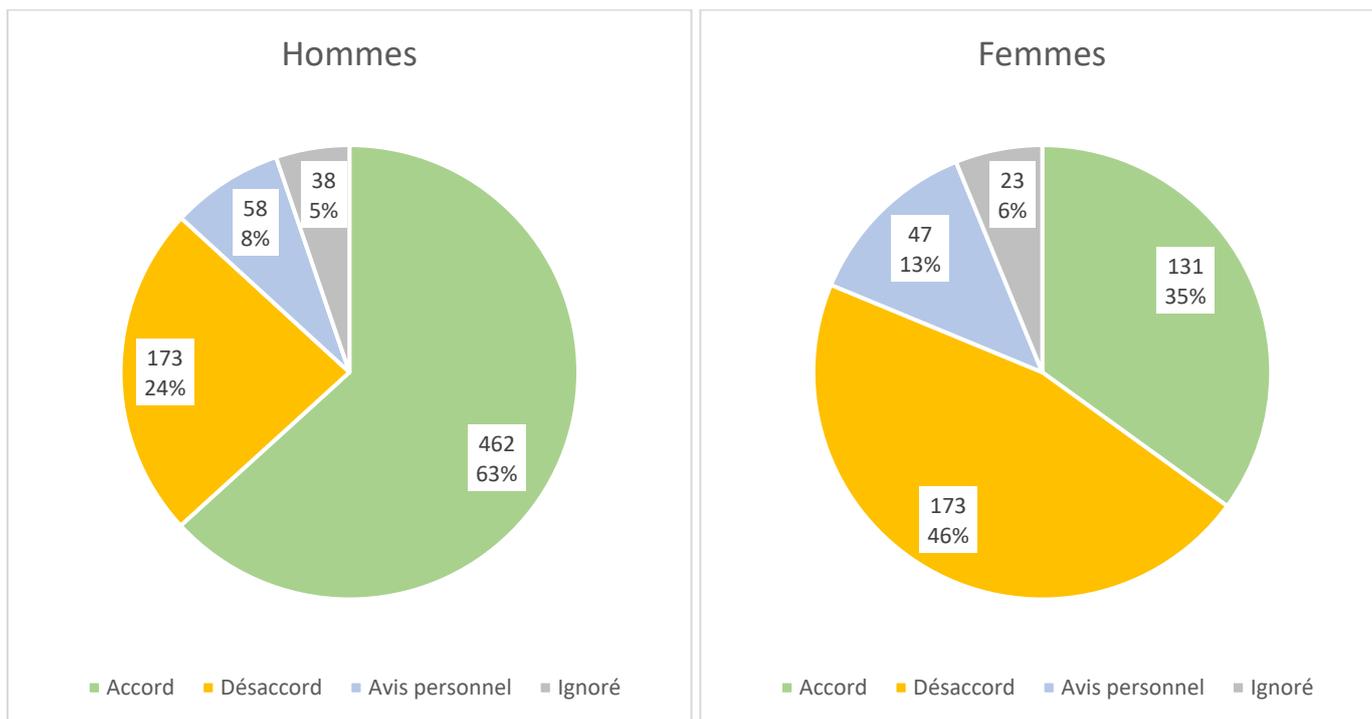
Parmi les participants qui approuvent cette position-type, plusieurs soulignent les difficultés économiques et démographiques du territoire. Dès lors, le nombre d'emplois annoncé, même modeste au regard des besoins du territoire, ne peut qu'entraîner un impact bénéfique très significatif. Certains attendent ces retombées avec enthousiasme, quand d'autres disent attendre de les constater effectivement. Certaines conditions sont exprimées : niveau de rémunération des mineurs, recours aux entreprises et à la main d'œuvre locales, réinvestissement des retombées dans un cercle vertueux industriel... Pour certains participants, le respect de ces conditions exige des contrôles et des contre-pouvoirs solides.

D'autres cependant s'interrogent sur la pertinence et la durabilité de ces retombées bénéfiques au regard des impacts environnementaux du projet. Pour certains, les enjeux économiques sont secondaires par rapport aux enjeux écologiques. D'autres dénoncent également un « chantage à l'emploi » destiné à faire accepter le projet.

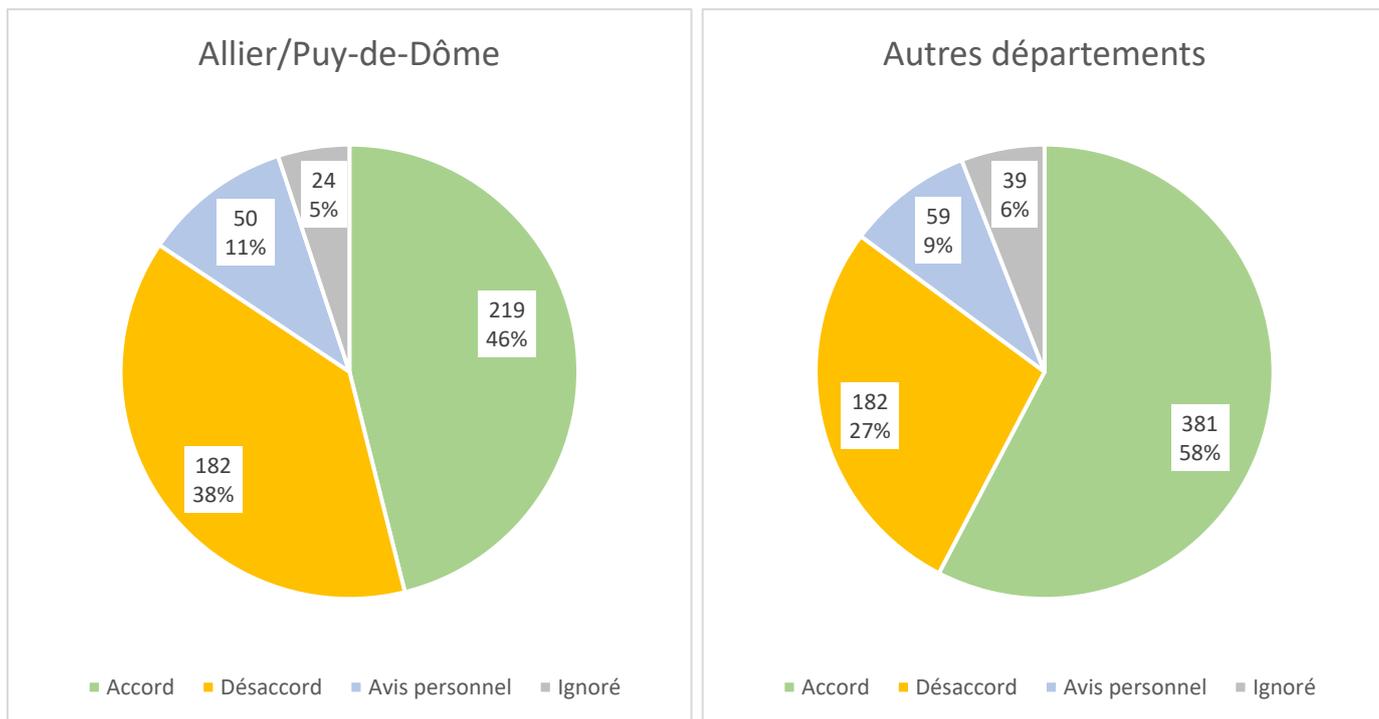
Somme toute, ces interrogations sont similaires à celles exprimées par les personnes en désaccord avec la position-type : elles ne diffèrent guère que par un degré de défiance accru envers le projet et les chiffres annoncés. Ceux-ci ne paraissent pas justifier des impacts environnementaux jugés inacceptables et plus durables que les bénéfices. Des doutes s'expriment également sur le niveau réel des ressources fiscales qu'en tireraient les collectivités, **ou encore les volumes d'argent public mobilisés pour accueillir le**

projet. L'impact du projet sur le tourisme et l'agriculture, autres secteurs économiques importants du territoire, est également redouté. Pour certains, les bénéfices du projet nourriront essentiellement les actionnaires et non le territoire. D'autres participants doutent également que l'emploi créé soit local, du fait des compétences spécifiques exigées par cette activité. De même, des doutes s'expriment quant à la pérennité des emplois créés sur le territoire, s'agissant d'un projet prévu pour durer 25 ans. Certains mettent en balance les emplois créés avec le départ de populations craignant les pollutions, voire les problèmes de santé publique induits par le projet.

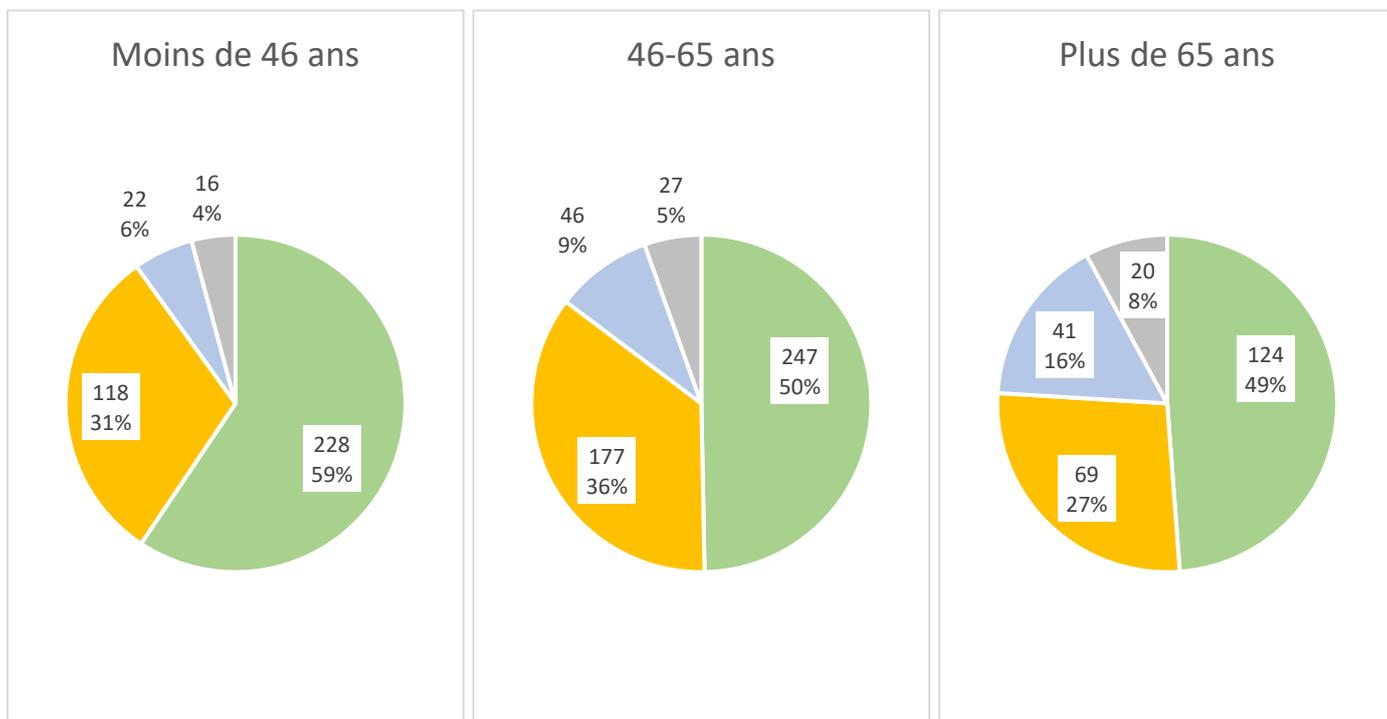
### La répartition par genre



### La répartition par origine géographique



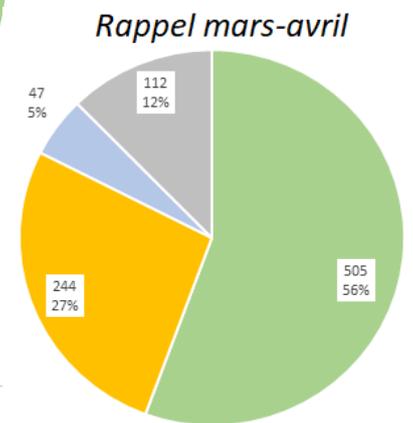
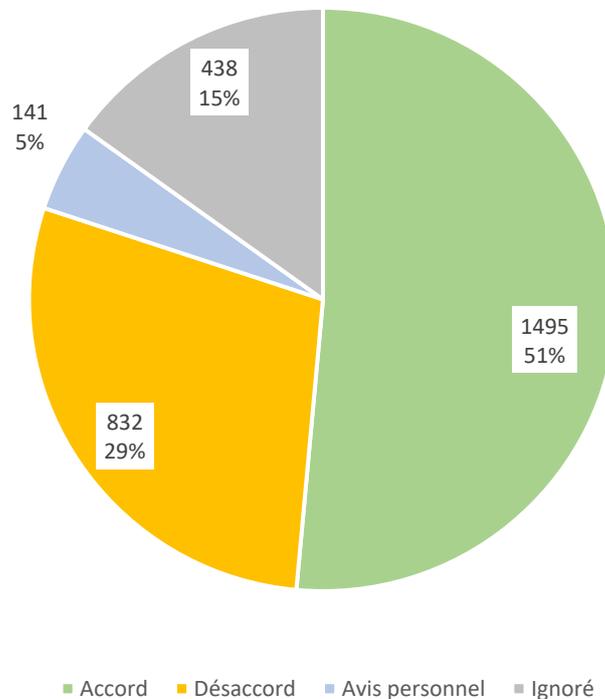
### La répartition par âge



Les plus jeunes se distinguent particulièrement par leur confiance envers le dynamisme économique induit par le projet. Les Plus de 65ans sont les moins convaincus, mais également ceux qui expriment le moins de désaccord avec la position-type (utilisation notable de l'option « avis personnel »).

Je crois que le dynamisme économique apporté localement par le projet est surestimé.

## 5.2 : "Je crois que le dynamisme économique apporté localement par le projet est surestimé."

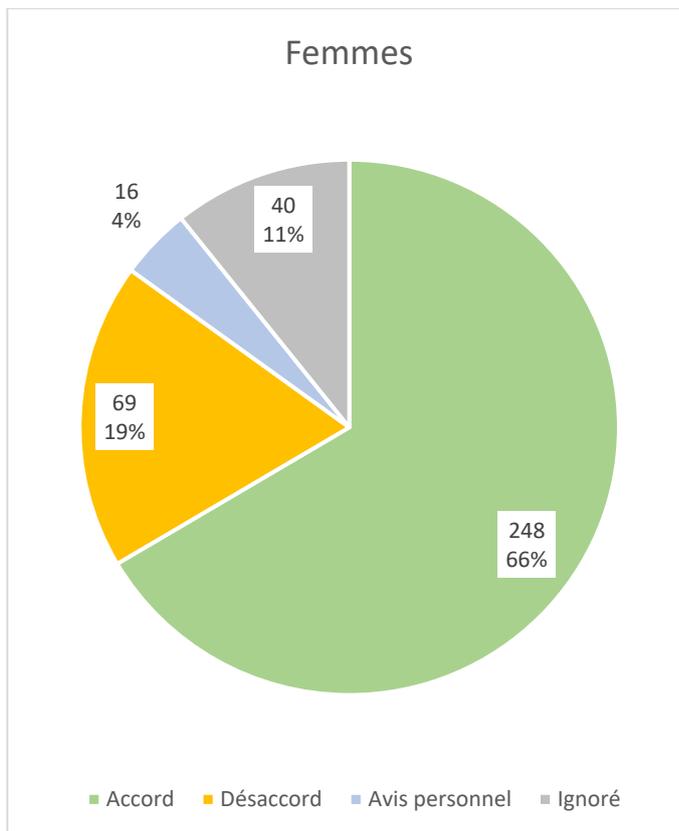
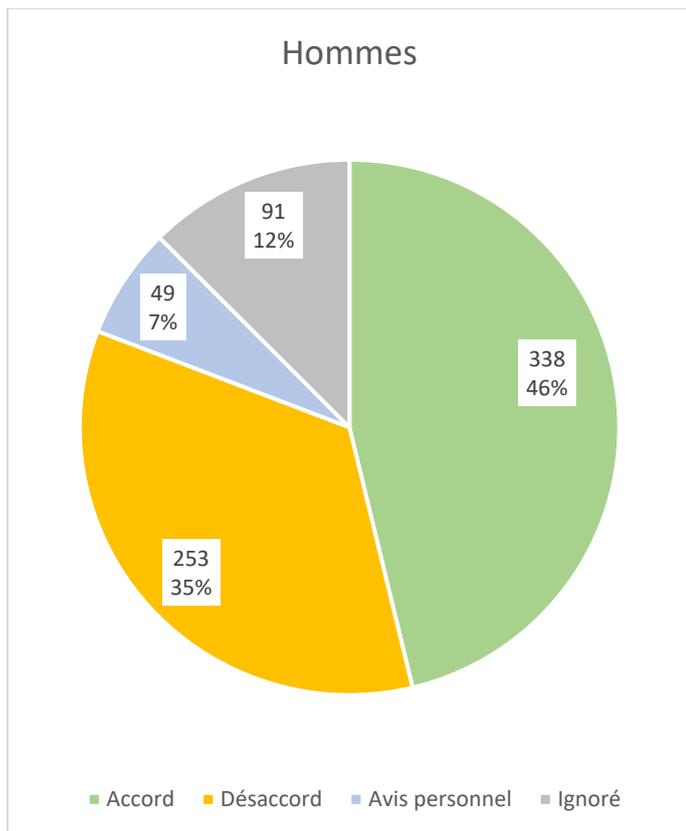


« En réalité, cette mine ne créera que peu d'emplois directs sur notre territoire. Imerys estime par exemple que 520 postes seront créés pendant la phase de construction de la mine, c'est-à-dire moins de 1% des emplois du département ! Ce n'est pas ça qui va régler le problème du chômage dans l'Allier... »

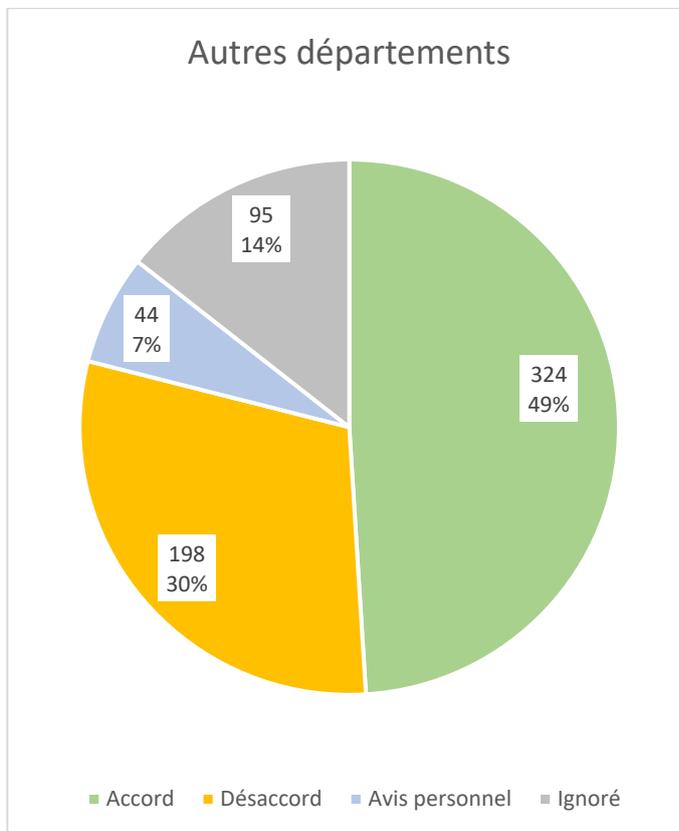
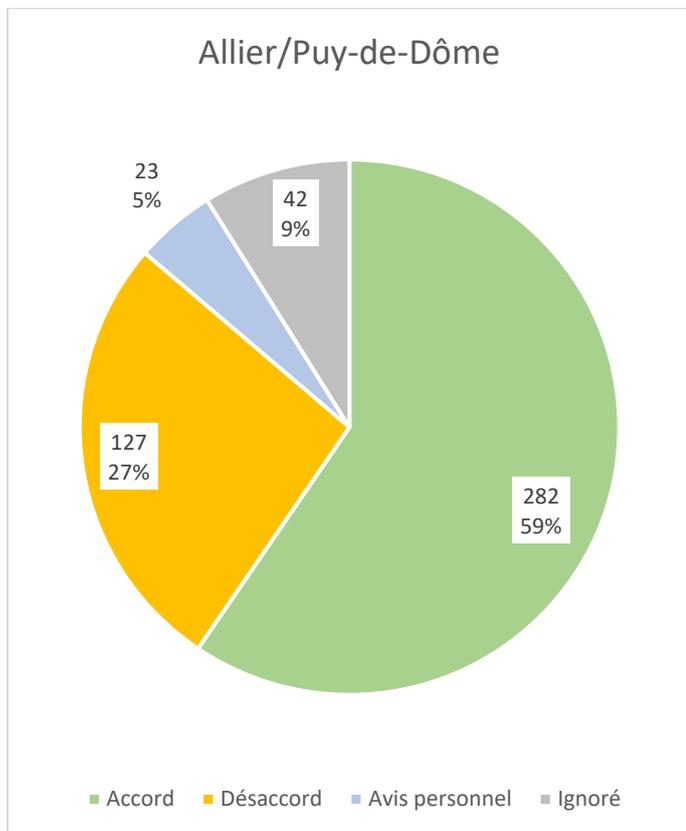
Miroir de l'item précédent, cette proposition type recueille logiquement des commentaires similaires, certains considérant que tout emploi créé est bon à prendre quand d'autres expriment une grande méfiance vis-à-vis d'estimations jugées trop optimistes. S'y ajoutent diverses remarques. Pour certains, la vocation d'une entreprise n'est pas de créer de l'emploi mais de faire des bénéfices : il est donc délicat d'avancer ce paramètre comme but premier du projet. D'autres estiment cependant, si le projet n'a en effet pas vocation à régler le problème du chômage dans l'Allier, qu'il y contribuera notablement, a fortiori grâce aux emplois induits. D'autres encore doutent du fait que les habitants de l'Allier se précipiteront pour occuper ces emplois pénibles.

Certains s'inquiètent de la capacité des communes alentour à accueillir les nouveaux travailleurs, dans un contexte de disparition des services publics de proximité. Des participants craignent ainsi que les emplois créés ne profitent guère aux locaux, quand d'autres redoutent que le projet ne conduise au départ d'agriculteurs.

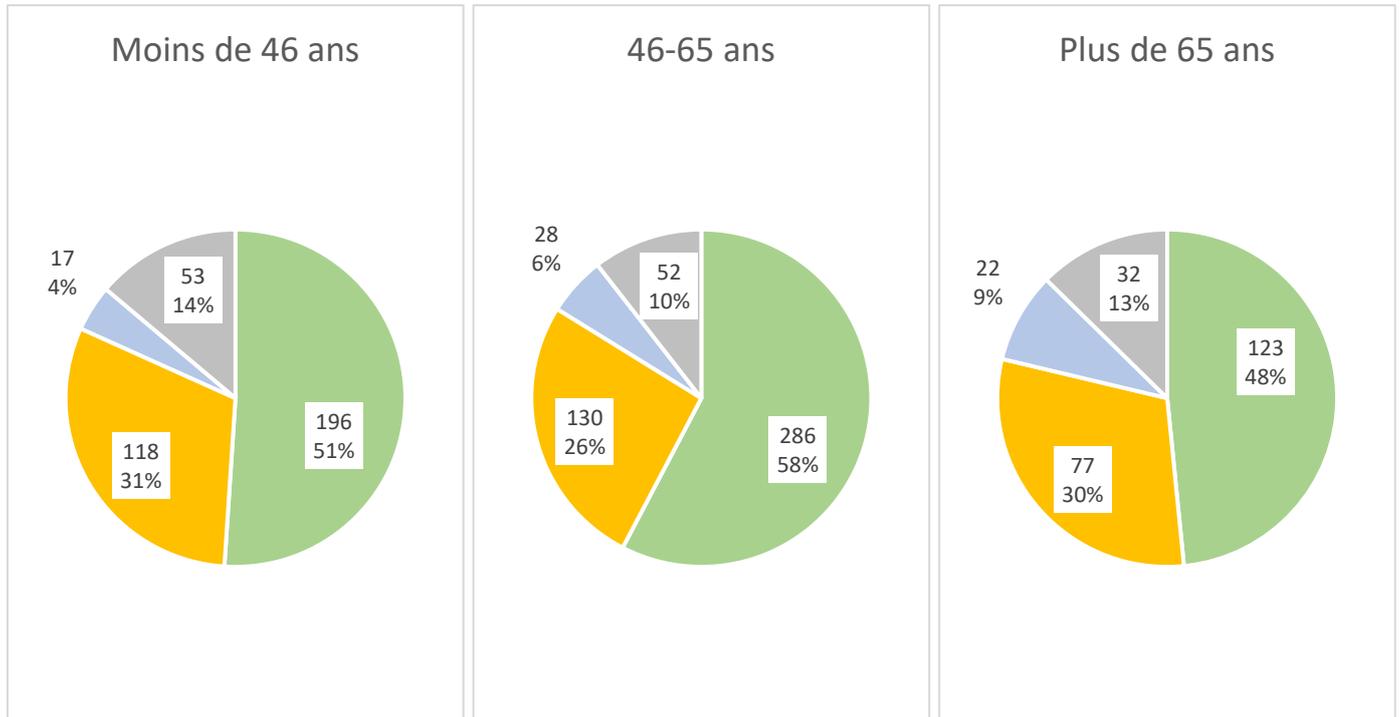
## La répartition par genre



## La répartition par origine géographique

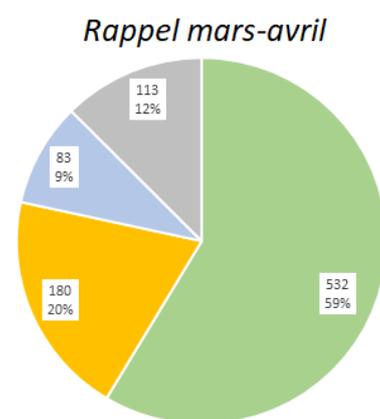
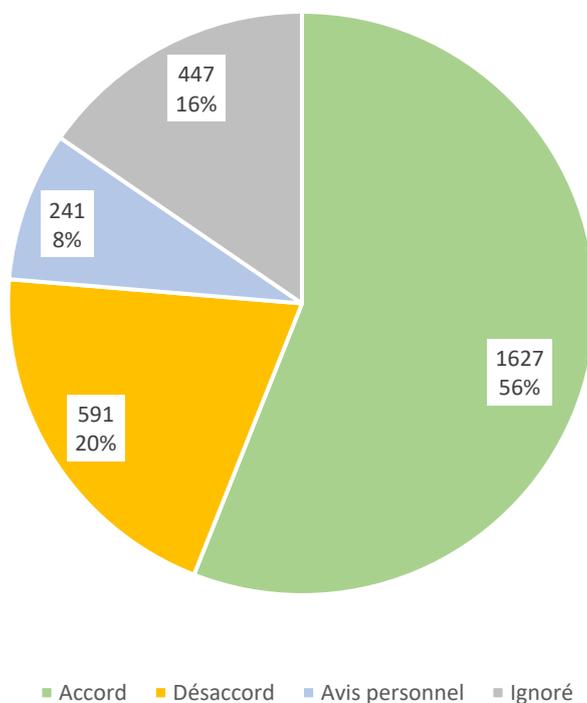


## La répartition par âge



Sur le critère du genre et sur celui de l'origine géographique, les réponses aux items 5.1 et 5.2 sont quasiment les « miroirs » les unes des autres (fort logiquement, ceux qui démentent à l'item 5.1 le bénéfice économique induit sont ceux qui le jugent surestimé à l'item 5.2). Or cet effet « miroir » ne se constate pas sur le critère de l'âge, pour lequel les réponses sont beaucoup plus variables.

### 5.3 : "L'exploitation de la mine ne durera que 25 ans. Qu'advient-il ensuite ?"



« Quel avenir voulons-nous construire pour notre territoire ? Ne risque-t-on pas d'être de nouveau délaissé par les investisseurs et les pouvoirs publics ? Je ne veux pas que mes petits enfants se retrouvent à vivre sur un territoire à nouveau sinistré et pollué. »

Parmi les internautes souscrivant à cette proposition-type, certains évoquent l'histoire du territoire, où l'industrie minière a pu conduire à la pollution durable de certaines zones (vallée de la Besbre), dont les villages sont aujourd'hui délaissés. D'autres dressent des parallèles avec les anciens sites miniers en déshérence du Nord de la France.

D'autres réclament de fortes amendes en cas de pollution du territoire par la mine. 25 ans paraissent une durée d'exploitation trop courte, au regard des impacts du projet. Pour certains, celui-ci revient à transférer une nouvelle charge aux générations futures. Pour certains, une fluctuation à la baisse du cours du lithium suffirait à anéantir la viabilité économique du projet.

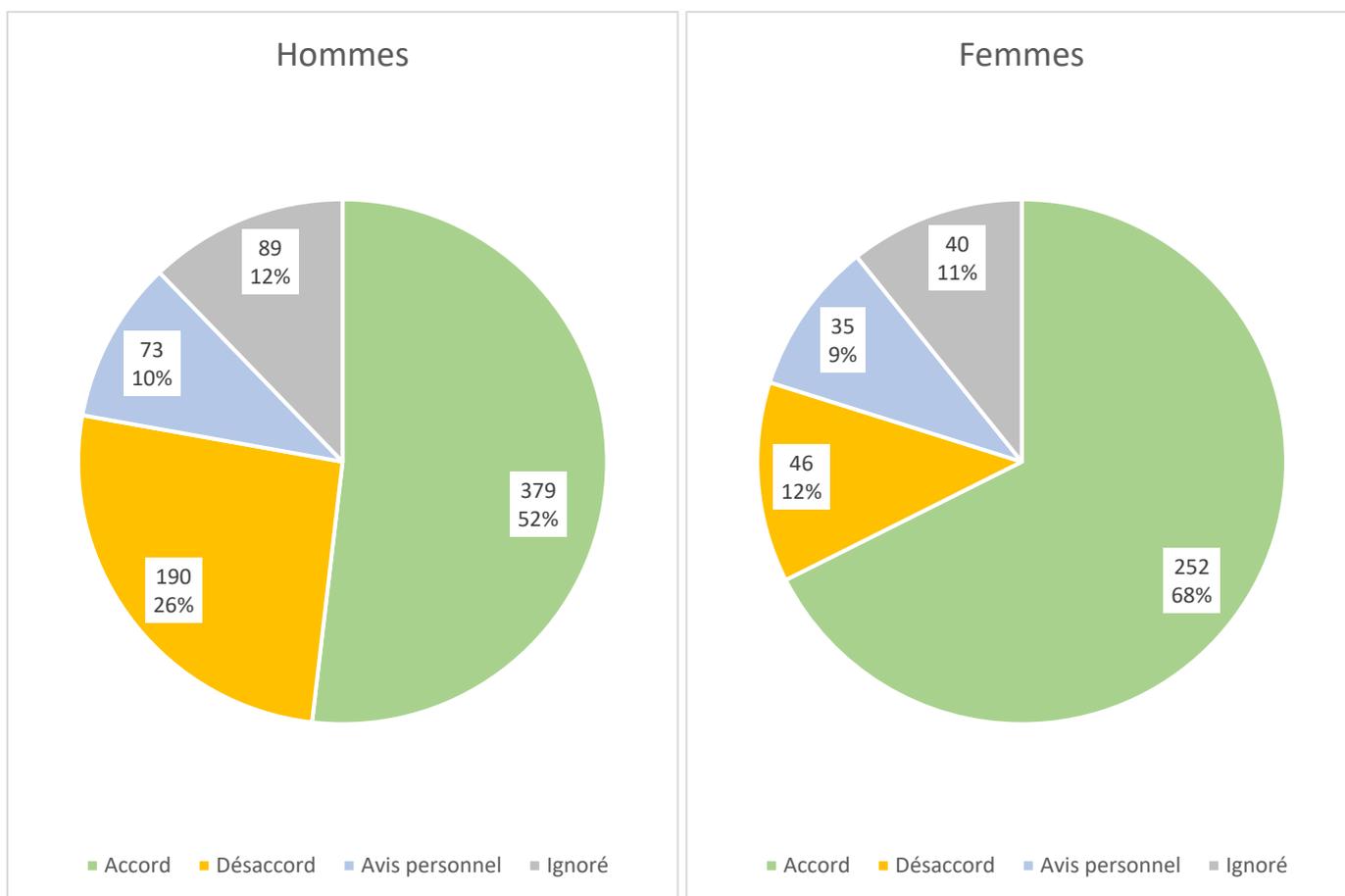
La fin de vie de l'équipement doit être anticipée (dans les procédures comme du point de vue budgétaire), même si certains internautes doutent qu'elle le soit correctement. Certains demandent des garanties inscrites dans la loi, voire des garanties personnelles des dirigeants de la société exploitante.

Les réponses rédigées sous l'onglet « avis personnel » relèvent pour la plupart des mêmes arguments. Certains jugent cependant que sans le projet, le territoire continuerait à se dépeupler dans les 25 ans à venir, et se trouverait donc sinistré. Un participant insiste sur la nécessité d'utiliser les ressources acquises au cours de ces 25 années pour construire un projet de territoire pérenne, et non de les gaspiller en équipement publics divers.

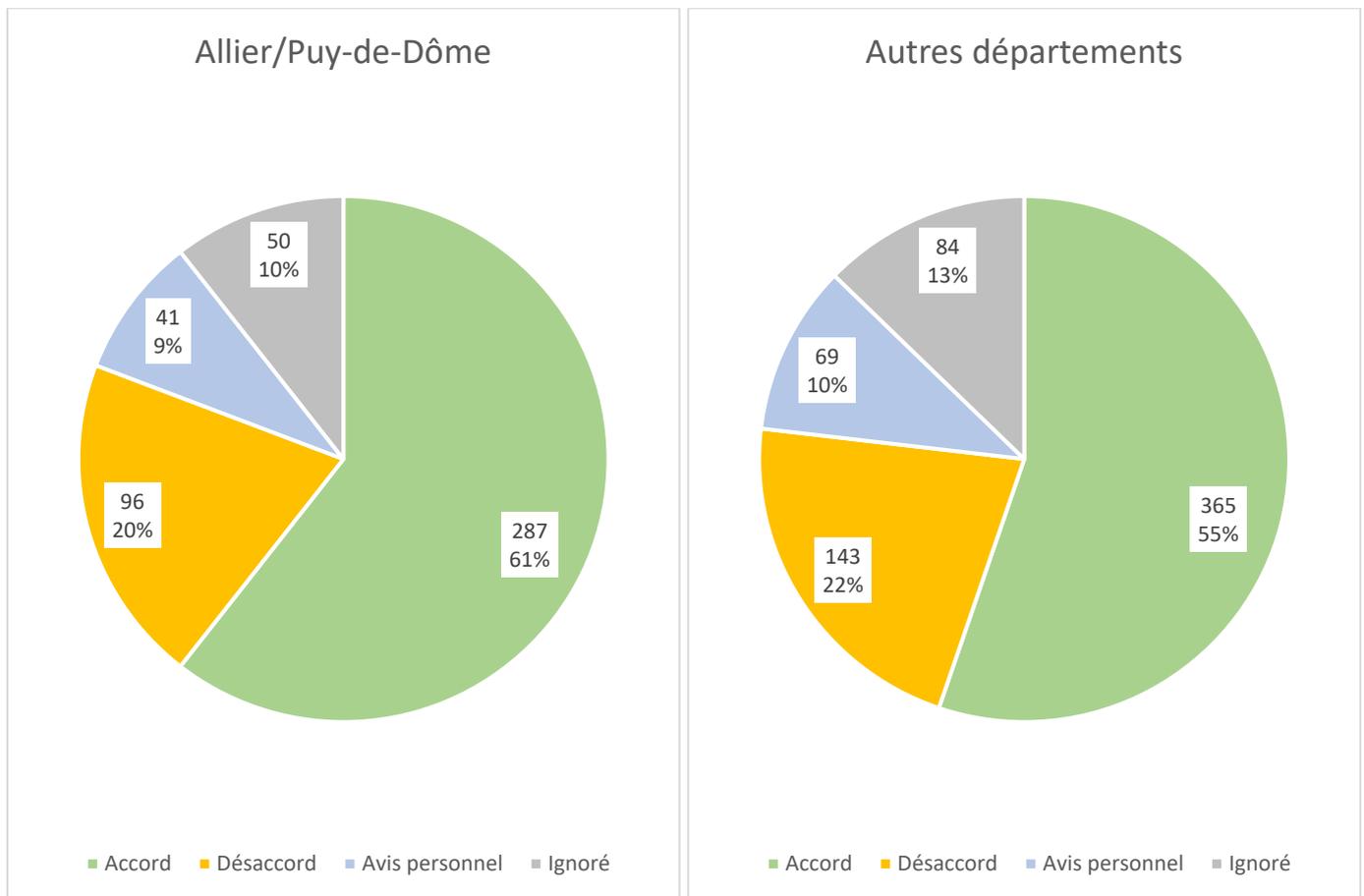
Certains soulignent qu'à l'horizon de 25 ans, les impacts du changement climatique sont incertains, et jugent prudent de ne pas rajouter d'atteinte supplémentaire à l'environnement. Pour d'autre au contraire, cette incertitude nécessite de mobiliser tous les atouts disponibles, dont ce projet fait partie.

Certains dressent un parallèle avec les centrales nucléaires, dont l'exploitation est prolongée bien au-delà du délai initial. Il se peut que de nouveaux débouchés ou de nouvelles technologies permettent de prolonger l'exploitation de la mine : certains y voient un risque, d'autres un atout. Des participants, enfin, insiste sur la capacité des industriels à gérer l'après-mine, déjà démontrée en Amérique du Nord par exemple.

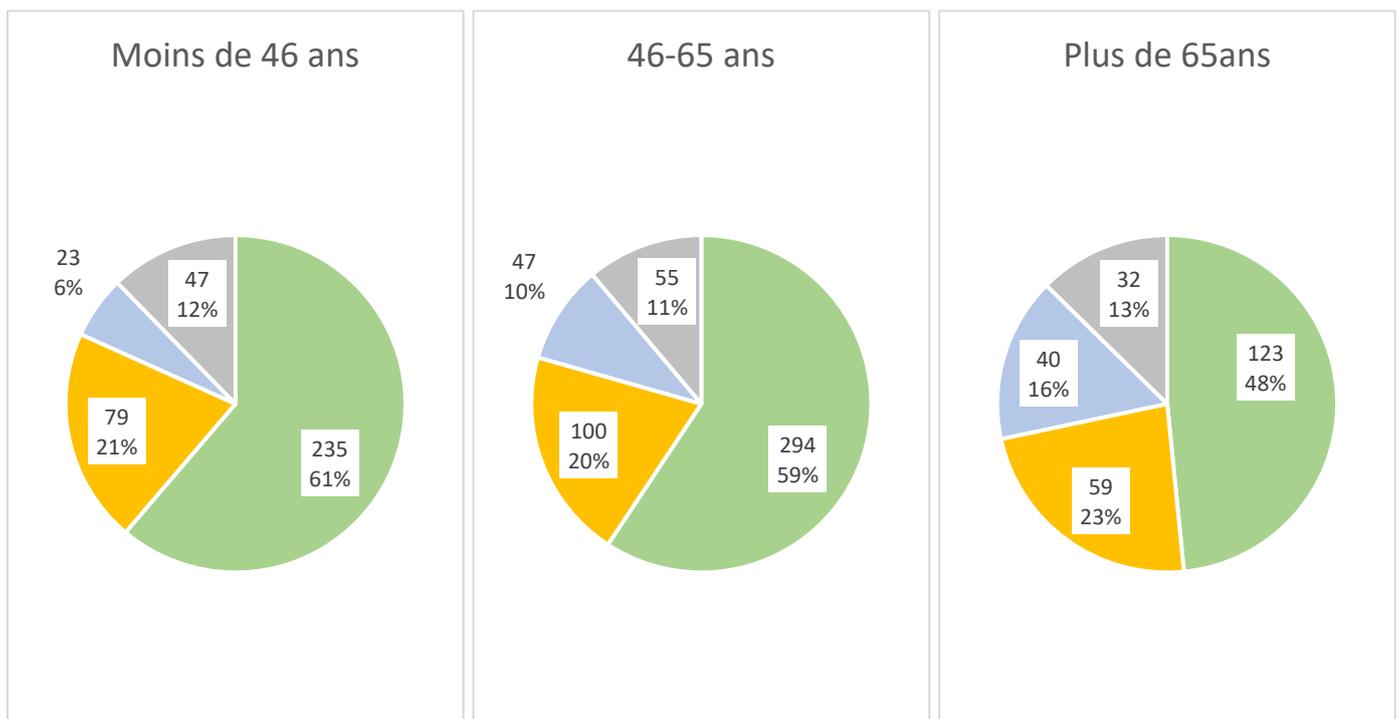
### La répartition par genre



### La répartition par origine géographique



### La répartition par âge



Les plus de 65 ans se distinguent ici par une approbation nettement moindre de la position-type.

## Réponses libres

La majeure partie des réponses libres rédigées en fin de parcours reprennent des arguments déjà rencontrés. A noter que l'option « champ libre » n'a quasiment pas été utilisée au cours de la période mai-juin, [avant de connaître un certain regain d'intérêt au cours du dernier mois \(sans argument nouveau néanmoins\)](#).

Certaines reviennent néanmoins sur le sujet de la plate-forme de chargement. Un internaute s'étonne de sa localisation, jugeant d'autres sites ferroviaires plus adaptés, tandis que d'autres regrettent que le transport par canalisation n'ait pas été retenu.

Certains appellent à faire de ce projet un exemple mondial, que ce soit du point de vue environnemental ou en matière de concertation avec les pouvoirs publics et les habitants (même si certains craignent qu'à force de consultations le projet ne finisse par être retardé voire abandonné).

Des habitants du Puy-de-Dôme appellent également à ce que les bénéficiaires du projet ne profitent pas qu'à l'Allier. [Un participant évoque le statut de société coopérative, qui permettrait aux travailleurs et non aux actionnaires de bénéficier du projet.](#)

Le débat public est diversement apprécié : certains saluent l'effort de consultation du public, quand d'autres estiment que l'outil « parcours » proposé est biaisé. Parmi ces derniers, une partie estime qu'il porte un argumentaire trop favorable au projet, quand l'autre partie l'accuse d'être à charge contre le projet.

Ce cas de figure se rencontre au sujet de notions telles que « l'écologie punitive », « les ONG », les bobos urbains », etc. Ces vagues entités sont fréquemment mises en accusation au cours du parcours, mais pas pour des raisons opposées : pour les uns elles militent pour la voiture électrique et donc pour le projet au mépris des répercussions environnementales sur les populations locales ; pour d'autres au contraire, elles s'opposent sans cesse aux projets permettant de réindustrialiser la France, au mépris des répercussions socio-économiques sur les populations locales.

Réciproquement, un « lobby industriel » est dénoncé par des opposants au projet.