N°xxx I MOIS ANNEE Cahier n°1

DÉBAT PUBLIC

CAHIER D'ACTEUR

PROJET DE MINE DE LITHIUM DANS L'ALLIER

11.03.2024
07.07.2024

Le point de vue de « Préservons la forêt des Colettes » sur le projet de mine de lithium dans l'Allier

LES ALTERNATIVES

On nous propose la batterie au lithium et surtout la voiture électrique comme LA solution aux besoins de décarbonation de la mobilité. L'unique solution. Bien entendu, à partir du moment où le Débat Public concerne l'usine de lithium d'Échassières, c'est assez logique, nous direz-vous, mais ce format de débat est totalement biaisé : on demande à une société privée de proposer elle-même des alternatives à ses propres produits et projets ?

Comment peut-on croire que les réponses puissent ne pas être intéressées ?
Il n'y a pas UNE SEULE alternative. Comme il n'y a pas UNE SEULE solution. Il y a de nombreuses alternatives, de nombreuses pistes de réflexion. Et ces pistes ne sont nulle part visibles dans ce débat public.
Ce n'est qu'en utilisant un mix de possibilités qu'on arrivera à une solution crédible pour diminuer nos gaz à effet de serre. Rappelons qu'il s'agit ici dans ce débat de diminuer les effets de la combustion thermique des moteurs automobiles.

Quelles solutions sont possibles ? Toutes passent par une sobriété, qui prend plusieurs formes.

Préservons la forêt des Colettes est une association environnementale, loi 1901 domiciliée à Coutansouze (03). Gouvernance de type collégial.

Nos missions :
• Agir pour la sauvegarde de la forêt des Colettes et ses satellites, dans le domaine de l'environnement, de l'aménagement harmonieux et équilibré du territoire ;

• Informer les riverains de tout projet les concernant (impact, et conséquences).

Contact : Préservons la forêt des Colettes

Adresse : Mairie de Coutansouze
03330 Coutansouze

Adresse postale :
1 chemin du Genêt – Les Fayes
03330 Coutansouze
foretdescolettes@gmail.com

Les transports en commun : première piste de recherche

Il y a bien entendu en priorité tous les types de transport en commun, qui permettent d'avoir moins de véhicules individuels, circulant sur les routes, c'est-à-dire :
– les transports urbains : le tramway, les trolleybus, les autobus dans les villes,

– le train :
Il s'agit d'électrifier toutes les lignes qui ne le sont pas encore en France.

Bien sûr, c'est un investissement conséquent, mais une fois que les caténaires (1) sont posées, elles sont là pour une cinquantaine d'années ; il s'agit bien là d'un investissement, d'un enrichissement de notre réseau ferré, et non pas d'une dépense de fonctionnement qu'il faudrait reproduire.

Les trains encore, multiplier les dessertes, les fréquences, faire coïncider les horaires de départ des trains avec les besoins, faire coïncider les horaires des TER avec des grandes lignes, ce qui n'est pas toujours le cas.

— les transports en commun routiers, quel que soit leur motorisation d'abord, puis avec une motorisation sans émission de GES : minibus, bus de tailles adaptés au trafic, et surtout trajets et horaires adaptés au trafic potentiel. Par exemple, lignes de car en correspondance avec les trains TER. Les services de cars doivent rabattre les voyageurs sur les services ferroviaires.

— multiplier les parkings-relais : autour des gares, et gratuits pour les voyageurs
— développer l'auto-partage : il est surtout utilisé en milieu urbain, et encore assez peu.

Au 1er janvier 2021, 11 500 véhicules sont partagés en France dans 700 communes. Environ 300 000 français sont abonnés. Un gros effort devrait être fait par les collectivités pour sa mise en place sur tout le territoire.

Ce service est encore très méconnu. (voir encadré).

L'auto-partage, ou voitures en libre-service, est la mise en commun d'une flotte de véhicules à moteur au profit d'abonnés par un organisme gestionnaire des véhicules (collectivité ou entreprise privée). Chaque abonné peut utiliser un véhicule pour le trajet de son choix et pour une durée limitée.
L'abonné à un service d'auto-partage réduit ses émissions de gaz à effet de serre de 10%.
L'usage d'une voiture en auto-partage remplace celle de 5 à 8 voitures particulières.
L'auto-partage libère 8 places de stationnement en moyenne dans les villes.
https://www.ecologie.gouv.fr/lautopartage-en-france

Passons au véhicule individuel, parce que, ne nous le cachons pas, le véhicule individuel sera toujours la priorité de l'individu. Et que dans nos régions rurales, il est indis-pensable, même si sont organisés des transports en commun routiers dignes de ce nom.

Réduire la vitesse limitée autorisée 2e piste de recherche

Eh oui. Il faudra y venir (ou y revenir). Déjà, c'est une mesure à effet immédiat, facile à mettre en place, avec baisse de la consommation d'énergies fossiles et donc baisse des émissions de GES (Gaz à Effet de Serre).(2)

Alléger les véhicules : 3e piste de recherche

Depuis la fin des années 90, nos véhicules n'ont cessé de prendre du poids et du volume. Avez-vous remarqué comme une Clio par exemple dont le nom existe depuis une trentaine d'années, n'a cessé d'évoluer, pour passer de 892 kg en 1990 à 1180 kg aujourd'hui. L'hybride quant à elle est à 1273 kg.
Avec des batteries électriques, le poids va exploser. Par exemple, pour une Renault Zoé, la batterie lithium-ion embarquée pèse 326 kg pour 79 kWh. Une Tesla Model S a une batterie de 100 kWh qui pèse environ 600 kg.
Ne pouvons-nous pas revenir à une sobriété automobile, ce qui ne signifie absolument pas que nous allons supprimer nos automobiles, mais que nous allons les modifier. Si nous revenons à des automobiles plus légères, nous pouvons gagner jusqu'à 30 % de poids.
Quant aux SUV, par rapport à une voiture standard, c'est 200 kg, 25 cm de long et 10 cm de large en plus. Un SUV consomme environ 15% de plus qu'une voiture standard (6).

Ne serait-ce pas la première des choses à faire ? les industriels de l'automobile ne pourraient-il pas revenir à des véhicules moins lourds ?
Mais au fait, ne prévoient-ils pas déjà d'alléger leurs véhicules automobiles de manière à pouvoir y mettre des batteries électriques qui sont très lourdes et ajoutent, selon les véhicules, entre 150 et 600 kg pour les plus grosses voitures ? (poids de batterie et du cuivre qu'il faut dans une voiture électrique) ? Ne sont-ils pas en train d'alléger leurs voitures électriques pour pouvoir réduire la con-sommation en électricité des batteries et augmenter ainsi l'autonomie du véhicule ? Et pour pouvoir réduire les émissions de particules fines dues au freinage et aux pneumatiques ?
Alors, puisqu'il est prévu de le faire dans 10 ou 15 ans, et qu'on sait faire, apparemment, pourquoi attendre ? Et ainsi diminuer le poids des véhicules thermiques actuels et donc les émissions de gaz à effet de serre… Ce qui est le but final que nous recherchons.

Équiper en priorité les camions et les véhicules lourds : 4e piste de recherche

En France il y a aujourd'hui, sur les 44 millions de véhicules qui roulent sur les routes de France, un peu plus de 37 millions de véhicules individuels, près de 6 millions de véhicules utilitaires légers et 880 000 poids-lourds (camions, bus, cars).
Ces 37 millions de véhicules industriels représentent 51 % de la part de CO2 émis.
Ces 880 000 poids-lourds représentent 22 % de la part de CO2 émis.
Les 6 millions de véhicules utilitaires légers (5,7 millions exactement) représentent 19 % de CO2 émis (3).

Alors là il y a quelque chose d'incompréhen-sible. D'un côté on veut équiper 37 millions de voitures avec des batteries électriques, alors qu'on pourrait d'abord équiper 880 000 camions avec un nouveau système de motorisation (si ça ne peut pas être électrique, peut-être à l'hydrogène), pour obtenir immédiatement une diminution de 22 % de nos émissions de gaz à effet de serre.

Alors pourquoi ne commence-t-on pas par là ? Est-ce qu'il n'est pas beaucoup plus rapide de modifier 880 000 véhicules plutôt que 37 millions ? Et gagner ces énormes 22% pour relativement peu de véhicules ?

Transporter les camions sur les trains : 5e piste de recherche

Entre 1990 et 2019, alors que le transport routier de marchandises a progressé de 56 %, le transport de marchandises par voie ferrée a décru de 36 %. (3)
Il existe en France deux relations de chemin de fer dédiées au transport des remorques de camions sur le train, appelées « autoroutes ferroviaires ». Elles vont (en empruntant des lignes existantes) du Luxembourg à l'Espagne (Perpignan), depuis 2007, ou de Calais au Boulou, près de Narbonne, depuis 2016.
Il faut bien avouer que cette autoroute ferroviaire n'a pas un succès fou. Trop chère, trop contraignante peut-être, elle a pourtant d'énormes avantages : moins de camions sur les routes, donc moins de pollution, moins d'accidents, routes moins détériorées.

L'article 36 de la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte prévoit un soutien de l'État au dévelop-pement des trafics de fret fluvial et ferroviaire, encourageant ainsi le report modal nécessaire pour réduire le trafic routier. (4)
Une loi de 2015 ! Sans beaucoup d'effet. Une consultation pour la mise en concession d'une nouvelle relation vers l'Italie vient d'être mise en place en… janvier 2024.
Presque 10 ans depuis le vote de la loi…
Une solution pour inciter les transporteurs (dont 50% étrangers, avec une main d'oeuvre bon marché en provenance de l'Est) à y mettre leurs camions, serait de taxer fortement les camions qui entrent en France uniquement pour transiter vers un autre pays, ou avec avec un moteur thermique. (5)

On est là dans un problème qui concerne l'Europe. La solution existe, ce qui manque c'est une volonté européenne de la mettre rapidement en valeur, et une décision des sociétés de chemins de fer de s'adapter aux besoins des transporteurs.

(1) ensemble de câbles aériens au dessus de la voie ferrée permettant l'alimentation électrique des trains

(2) Pour en savoir plus : un site qui a étudié les effets de la réduction de la vitesse : https://bonpote.com/les-10-raisons-de-passer-a-110-km-h-sur-lautoroute/

(3) https://www.notre-environnement.gouv.fr/themes/climat/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-et-l-empreinte-carbone-ressources/article/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-du-secteur-des-transports - Repartition-des-emissions-de-GES-des-selon-le-mode-de-transport

(4) https://www.ecologie.gouv.fr/autoroutes-ferroviaires

(5) En 2017 déjà, la Ministre des Transports de l'époque, Elizabeth Borne, disait y réfléchir. Apparemment le ministère y réfléchit toujours…

(6) https://www.wwf.fr/sengager-ensemble/relayer-campagnes/stop-suv

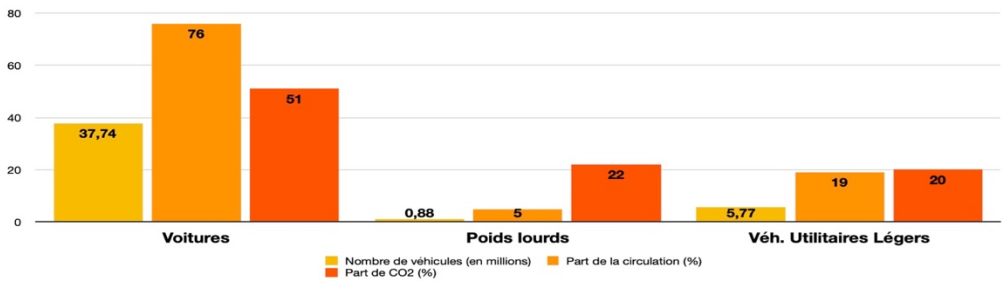
CONCLUSION : LA SOBRIÉTÉ D'ABORD

Nous n'avons pas parlé des possibilités techniques, batteries électriques au sodium, moteurs thermiques à hydrogène, micro-voitures…

Car la priorité est de mettre en place les alternatives AVANT toute solution qui nie la sobriété, qui nous oblige à produire plus, plus loin, plus gros, à extraire, ouvrir des mines, passer du tout énergie fossile au tout énergie métal.

Car le corollaire, c'est saccager notre environnement, détruire la biodiversité. Et pas seulement la nôtre : il est évident que cet extractivisme détruira aussi la biodiversité des pays miniers, qui vont bien entendu augmenter leurs productions de métaux pour répondre à la demande.

Ouvrir une mine de lithium à Echassières n'empêchera pas qu'on en ouvre une, ou plutôt cent, à l'autre bout du monde, elle viendra simplement s'y ajouter.



	Voitures	Poids lourds	Véh. Utilitaires Légers	TOTAL
Nombre de véhicules (en millions)	37,74	0,88	5,77	44
Part de la circulation (%)	76	5	19	100
Part de CO2 (%)	51	22	20	93

LA commission nationale du débat public CNDP

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