



# **VIVRE LA TRANSITION LOIN DES MÉTROPOLES**

**DE L'IMPLANTATION DE NOUVELLES  
MINES À LA NÉCESSAIRE SOBRIÉTÉ**

## **SYNTHESE**

---

Clara Leonard, Romain Schweizer (coord.), Pablo Gómez

# SYNTHESE ET RECOMMANDATIONS

---

Ce rapport analyse les ressorts et les limites du renouveau minier en France, en croisant une approche macroéconomique et politique avec l'étude de cas de la mine de lithium d'Échassière. Il montre que si ce renouveau est fréquemment présenté comme un levier de réindustrialisation et un pilier de la transition écologique, il repose avant tout sur un récit en termes de souveraineté dont la portée et la cohérence méritent d'être interrogées. En effet, pour que les promesses de souveraineté soient véritablement tenues, il est essentiel d'intégrer ces nouvelles mines dans une planification plus large, qui ne se limite pas à la production mais qui intègre également la question des usages.

La première partie de ce rapport revient sur les conditions d'émergence des politiques publiques favorables au renouveau minier. Les conséquences néfastes sur les territoires du grand mouvement de désindustrialisation initié dans les années 1970 sont connues. Dans une volonté de contre-mouvement, le retour de l'activité minière en France a parfois été présenté comme le signe d'un nouvel espoir. Ces nouvelles mines dans certaines régions françaises permettraient de retrouver nos capacités productives nationales, de maîtriser les chaînes d'approvisionnement et, plus généralement, d'assurer la transition écologique. À cette dimension s'ajoutent des considérations géopolitiques – sécurisation de l'accès aux métaux critiques dans un contexte de rivalités accrues. Elles s'encastrent également dans un discours plus général sur la revitalisation des régions grâce à une politique industrielle active. Notre analyse montre toutefois que l'argument environnemental, bien que mis en avant, est en réalité secondaire dans la structuration des politiques publiques. C'est principalement la souveraineté, qui est à l'origine de l'intervention de l'État.

Mais qu'en est-il de l'impact de cette forme de réindustrialisation sur les territoires ? Notre étude ne prétend pas répondre à cette question pour l'ensemble de la politique industrielle, certaines activités pouvant en effet bien redynamiser les régions, mais se concentre spécifiquement sur la question de la mine. La deuxième partie du rapport est ainsi consacrée au projet de mine d'Échassière ; elle met en évidence l'écart entre ce récit national et la réalité territoriale. Loin d'un projet transformateur, le projet EMILI apparaît comme une opération industrielle relativement modeste en termes de retombées économiques locales, tant en matière d'emplois que de fiscalité. Mais ce projet a aussi permis la tenue de débats organisés dans le cadre de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). L'analyse de ces derniers fait ressortir deux grands registres de critique. Le premier concerne les impacts environnementaux et sanitaires locaux : consommation d'eau, pollutions, artificialisation des sols, et incertitudes sur la remise en état des sites. Le second registre, plus systémique, questionne

la place même du secteur minier dans la transition écologique. Des acteurs du débat public ont ainsi souligné avec pertinence que l'augmentation de l'offre de métaux risque d'accompagner, voire de renforcer, des trajectoires industrielles fortement consommatrices de ressources, plutôt que de favoriser une véritable transformation des modes de production et de consommation.

Nous nous sommes ainsi intéressés à cette deuxième catégorie de critiques, et avons tenté de définir les conditions pour que les mines puissent tenir leurs promesses de souveraineté et d'impact écologique. Nous avons conclu qu'une politique centrée uniquement sur l'extraction, sans remise en cause des usages, ne peut aboutir qu'à une forme souveraineté partielle sur les ressources, en raison d'une dépendance persistante aux modèles de consommation et de production (notamment dans le domaine de la mobilité, centré sur la voiture individuelle) dominants, qui ne sauraient se satisfaire des capacités productives françaises. Le rapport explore dès lors des pistes alternatives fondées sur la sobriété et la réduction des besoins en métaux, notamment utilisés pour décarboner la mobilité : allègement des véhicules, développement du covoiturage et des transports collectifs, massification de la pratique du vélo. Le rapport souligne néanmoins que, si une modification des comportements individuels est nécessaire, cela ne saurait se substituer à une action structurante des pouvoirs publics, notamment à travers le développement et l'adaptation des services publics.

Si le renouveau minier doit avoir lieu, ne peut constituer une fin en soi, mais seulement un élément d'une stratégie industrielle cohérente, articulée à des politiques ambitieuses de sobriété et de transformation des usages.

### ***Recommandation n°1 : Instaurer une Stratégie nationale de réduction de la consommation de lithium sur le modèle de la SNBC.***

À l'instar de ce qui est fait pour les émissions de gaz à effet de serre, la France devrait se doter d'une feuille de route pour réduire la consommation de lithium. Celle-ci fixerait des budgets lithium successifs (avec, éventuellement des plafonds de consommation par période) et définirait des orientations sectorielles pour les secteurs les plus consommateurs, notamment les transports électrifiés et le numérique. Un tel document servirait de cadre de référence à l'ensemble des politiques publiques françaises en matière de sobriété lithium et pourrait être dupliqué pour d'autres métaux.

*Les recommandations qui suivent pourraient être partie intégrante d'une telle feuille de route, ou bien être adoptées indépendamment de celle-ci.*

### ***Recommandation n°2 : Légiférer en faveur d'une réduction graduelle et efficace du poids de véhicules électriques.***

Une telle législation pourrait prendre la forme de mesures encore plus incitatives qu'elles n'existent déjà en abaissant le poids—seuil du bonus-malus sur le poids des véhicules, comme le [WWF](#) a pu le

proposer. Pour favoriser l'adoption de ces véhicules par les personnes résidants en zones rurales, un conditionnement des aides les ciblant prioritairement pourrait également être adopté. Une autre forme, plus coercitive, pourrait consister en un abaissement réglementaire du poids des véhicules neufs autorisés à être immatriculés en France selon un calendrier permettant aux constructeurs d'adapter leur production. En parallèle, une interdiction partielle ou totale de la publicité en faveur des SUV et des véhicules particuliers dépassant un certain poids pourrait être mise en place.

***Recommandation n°3 : Favoriser le développement des véhicules alternatifs légers.***

Il s'agirait ici de mettre en place une politique de soutien à une filière de construction de véhicules « alternatifs » allant du vélo à la voiture et incluant les voiturettes, les mini-voitures et les deux-roues électriques. Un tel soutien devrait être accompagné du développement d'aménagement (voies réservées lorsque c'est nécessaire, places de parking adaptées...) et de déploiement d'infrastructures (bornes de recharge électriques en particulier) dédiées.

***Recommandation n°4 : Mettre en place une politique généralisée de réduction des déplacements contraints.***

Une telle politique passerait par une législation rendant obligatoire de proposer le télétravail lorsque c'est possible. Celle-ci pourrait être assortie de conditions permettant de rééquilibrer le territoire tout en favorisant la réduction de l'artificialisation (voir Rapport sur la réduction de l'artificialisation).

En parallèle, une politique ambitieuse de redynamisation des centres-bourg par un soutien au commerce de proximité pourrait être mise en place. Cette dernière devrait se coupler avec une législation permettant aux livreurs de produits achetés en ligne de grouper leurs livraisons au sein de point-relais sur des périmètres restreints afin de réduire les flottes de camions dédiées.

Enfin, un moratoire partiel sur la fermeture des services publics de proximité pourrait permettre de limiter les déplacements contraints des usagers des services publics.

***Recommandation n°5 : Favoriser le covoiturage, en particulier pour les trajets du quotidien.***

Pour favoriser le covoiturage, les mécanismes incitatifs déjà en place au sein de certaines régions ou de certains départements doivent être généralisés à l'ensemble du territoire (voir par exemple la plateforme [Ecov](#)). En particulier :

- Systématiser les voies dédiées aux voitures ayant plusieurs passagers à leurs bords sur les autoroutes,

- Généraliser les incitations financières permises par la Loi d’Organisation des Mobilités tout en renforçant les obligations des entreprises en faveur des trajets domicile-travail effectués en covoiturage,
- Clarifier le cadre réglementaire et assurantiel afin d’inclure automatiquement le covoiturage dans les polices d’assurance.

### ***Recommandation n°6 : Mettre en place une politique ambitieuse en faveur du transport ferroviaire.***

Pour qu'il puisse être bénéfique aux zones rurales peu denses, dans lesquelles, par définition, le nombre d'usagers est plus faible, le développement du transport ferroviaire doit être pensé dans une logique de service public, dans laquelle la logique d'égalité d'accès à un service public prime sur celle de la rentabilité. Il s'agit là d'une proposition récurrente, notamment de la part d'ONG environnementales et qui a fait l'objet de différents chiffrages. Oxfam France, l'Alliance écologique et sociale, Sud Rail et la Déroute des routes ont ainsi estimé les besoins à 3 milliards/an les besoins pour « la rénovation du réseau ferroviaire français dans le cadre d'une transition écologique juste ». En outre, le transport ferroviaire de voyageurs sur les petites lignes doit évoluer vers un système « léger et frugal » (à travers, notamment, du matériel roulant léger sur les petites lignes).

Des mesures incitatives à l'usage du train pour les trajets du quotidien doivent également être mises en place. En particulier, une extension des offres d'abonnement spécifiquement dédiée à ce type de trajet doit être mise en place. Parallèlement, une extension de la fréquence et des plages horaires doit être étudiée pour favoriser la généralisation de son adoption par les usagers du quotidien.

### ***Recommandation n°7 : Mettre en place une politique de sobriété numérique***

Au niveau national ou européen, nous préconisons de légiférer contre l'obsolescence programmée des outils numériques en augmentant leur niveau de réparabilité et de recyclage et en standardisant certaines pièces. Au sein des entreprises du secteur privé, des initiatives de sensibilisation, la généralisation de la pratique de la location du matériel informatique doit être encouragée.

À l'échelle municipale, une telle politique pourrait passer par une intégration du numérique dans le bilan des émissions de gaz à effet de serre (BEGES) obligatoire de la commune (le BEGES, imposé par le code de l'environnement, est une évaluation des émissions de gaz à effet de serre sur un périmètre donné), une interdiction des panneaux publicitaires numériques, une réduction de l'usage de l'I.A. au sein des services publics, le soutien à la création de *repair café* et de points de collecte des objets numériques et la promotion des alternatives au numérique au sein des écoles.