



Verbatim de la réunion publique « Une plateforme ferroviaire à Saint- Bonnet ? »

27 mars 2024 – Saint-Bonnet-de-Rochefort



PROJET DE MINE
DE LITHIUM
DANS L'ALLIER

ORGANISÉ PAR



DÉBAT PUBLIC

« Projet de mine de lithium dans l'Allier »

Compte-rendu intégral

| | |
|-------------------------|--|
| SALLE/ADRESSE : | Salle des Fêtes, 18 avenue de la Mairie, 03800 Saint-Bonnet-de-Rochefort |
| PARTICIPANTS : | 202 participants dans la salle |
| DÉBUT > FIN : | 18h03 à 21h06 |

Commission particulière du débat public (CPDP)

M. Mathias BOURRISSOUX CPDP

Intervenants :

M. Henri GIRAUD Maire de Saint-Bonnet-de-Rochefort
M. Loïc CHENAL IMERYS
M. Guillaume RAMEAU IMERYS
M. Fabrice FREBOURG IMERYS
M. Grégoire JEAN IMERYS
M. Lionel LABELLE DREAL
M. Olivier PETIOT DDT
M. Alexis AUFORE SNCF Réseau
M. Luc FAURE Collectif riverains de Saint-Bonnet-de-Rochefort
M. Brice CHAMBON Collectif riverains de Saint-Bonnet-de-Rochefort

COMPTE-RENDU DE RÉUNION :

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Mesdames, Messieurs, bonsoir. Il est 18 h. Je vous propose que l'on puisse débiter cette réunion sans tarder et donc que vous puissiez, s'il vous plaît, rejoindre vos places. Le premier intérêt, au-delà du fait qu'on ne prenne pas de retard, c'est aussi qu'on pourra voir quels sont les fauteuils qui restent vides. Et si finalement des personnes se sont rétractées et ne sont pas présentes ce soir, cela nous permettra d'accueillir les quelques personnes supplémentaires qui attendent à l'extérieur. Comme nous sommes complets, ça fait qu'il y a un peu d'embouteillages à l'entrée. Je vous remercie donc de bien vouloir vous installer et on pourra compter ainsi les fauteuils vides. Merci beaucoup d'être venus nombreuses et nombreux ce soir. Je vais sans plus tarder passer le micro à Monsieur le Maire pour le traditionnel mot d'accueil. Merci, Monsieur le Maire, de nous accueillir dans cette belle salle. Je vous laisse quelques minutes pour vous prononcer le mot que vous le souhaitez.

M. Henri GIRAUD – Maire de Saint-Bonnet-de-Rochefort

D'abord, bonsoir à toutes et à tous. Je commence tout d'abord par remercier toute l'équipe de la CNDP pour l'animation et l'organisation de ce débat public qui est très utile. Je vous remercie. Je vous remercie aussi d'être venus si nombreux, parce qu'au moins cela montre l'intérêt ou les doutes que vous avez sur ce projet. C'est donc l'occasion de poser des questions. Ce débat va permettre de vous informer et surtout de vous exprimer. Ce sera l'occasion de s'exprimer. J'espère que ce sera un très bon débat qui va se passer sereinement afin de répondre à un maximum de questions. Donc je vous souhaite un bon débat. Bonne soirée.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci beaucoup Monsieur le Maire. Je me présente, Mathias BOURRISSOUX. Je préside l'équipe en charge d'organiser et d'animer ce débat public. Pour ceux qui ont déjà participé à quelques réunions, vous savez que le débat public, c'est quand même une grosse mécanique et que nous sommes nombreux à œuvrer pour qu'il puisse être mis en œuvre. Nous avons une partie de l'équipe qui est présente avec moi sur scène au travers de la présence de David qui a d'ailleurs animé la réunion d'hier sur Échassières, et puis Dominique SIMON qui est aussi membre de l'équipe du débat public. Il y a également notamment Romain TORD qui traverse l'allée centrale royale dans son habit de daim, qui est le secrétaire général du débat et avec qui vous pouvez échanger, notamment dès qu'il y a des enjeux organisationnels ou logistiques.

J'ai le plaisir, donc, en tant que président de cette commission, d'animer aussi la réunion de ce soir, qui est la deuxième réunion locale après celle sur Échassières, et il y aura une troisième réunion locale d'ici peu sur Montluçon. Vous savez que le projet est composé de trois sites. Nous avons décidé en première séquence du débat public d'aller sur chacun de ces sites à la rencontre des communes, à la rencontre des habitants de ces communes. Nous sommes là ce soir pour cette deuxième réunion de la série de trois, qui permettra de clôturer une première phase du débat. Je rappelle que si vous n'avez pas en tête toutes les dates du débat, il y a le petit dépliant qui présente l'ensemble des modalités de mise en œuvre qui est disponible sur vos fauteuils ou à l'entrée. N'hésitez pas à le prendre pour vous-même ou pour le distribuer à des personnes qui pourraient être intéressées.

Je vais revenir quand même en quelques mots sur ce qu'est la Commission nationale du débat public, parce que c'est quand même une autorité administrative indépendante qui est assez peu connue finalement. Elle existe depuis 25 ans et elle est chargée de garantir en France le droit premièrement à l'information, puis ensuite à la participation de toutes les personnes quant aux décisions qui concernent l'environnement. Il faut savoir qu'en France, ce droit à l'information et à la participation des publics, a une valeur constitutionnelle. On rappelle là, à titre d'exemple, que l'article 7 de la Charte de l'environnement rappelle précisément ce travail que nous menons, qui vise à garantir les modalités de participation et d'information du public telles qu'elles sont déclinées dans le droit. C'est en l'occurrence le Code de l'environnement qui précise tout cela.

Nous sommes une autorité administrative indépendante, ce qui signifie qu'on est absolument indépendant de toutes les parties prenantes. On n'a pas de lien aux porteurs de projet ou à qui que ce soit. Nous sommes neutres aussi par rapport au projet. C'est important de le dire. Si on a des convictions, on les garde pour nous, tout simplement. On n'est pas là pour exprimer un choix ou un avis à titre personnel ou collectif en tant qu'équipe d'animation du débat public. On travaille de manière transparente, c'est-à-dire que nous publions à la fois les données, les informations auxquelles on se réfère lorsqu'on livre un certain nombre de regards sur le travail qui est mené ou sur les informations que nous livre IMERYS. On est à la fois exigeant et donc totalement indépendant aussi, vis-à-vis du porteur de projet concernant les informations qu'il transmet. Être transparent, c'est objectiver à un moment donné les données du débat. On s'efforce de le faire autant qu'on peut. Si parfois vous estimez qu'il y a des limites à cela, faites-nous remonter ce qu'on pourrait faire de mieux, ce qu'on pourrait communiquer comme informations complémentaires, comme bibliographies

complémentaires. On le fera avec plaisir. On a déjà mis en ligne sur le site internet un certain nombre de choses qui sont notamment les lectures, les données que nous avons nous-mêmes pu prendre en compte pour travailler jusque-là sur les différentes modalités.

Un autre principe concerne celui de l'argumentation. On a une approche qualitative dans un débat public, des contributions qui sont faites par les publics et non quantitatives, c'est-à-dire qu'on ne fait pas un sondage, on n'est pas là pour savoir qui est pour, qui est contre, on est là pour, à base d'argumentaire, établir à un moment donné la liste de l'ensemble des sujets, des enjeux, des opinions que soulève ce projet, et on va essayer de manière argumentée, de les restituer dans un compte-rendu. Cela signifie qu'à la fin du compte-rendu, nous, commission du débat public, ne rendons pas un avis. Nous ne sommes pas une commission d'enquête, nous ne sommes pas plus l'autorité environnementale ou d'autres organisations ou organismes de droit qui interviennent ou phase d'instruction après dans les procédures. Nous allons essayer de relever au mot l'ensemble des arguments échangés et c'est déjà beaucoup.

Égalité de traitement : c'est-à-dire que toutes les contributions ont le même poids. Quelle que soit la casquette qu'on porte dans un débat public, que l'on soit là ce soir en tant qu'habitant/habitante, association, élu, membre de l'équipe d'IMERYS, on a le droit à la parole et on a droit d'être écouté. Il y a donc un principe de réciprocité des points de vue. Mon point de vue vaut celui de mon voisin. D'où que je parle, j'ai le droit à la parole et à être entendu, et à être à un moment donné pris en compte justement pour le compte-rendu. C'est essentiel et nous vous le rappelons.

Enfin, il y a un principe d'inclusion, c'est qu'au-delà des rencontres que nous organisons, comme celle de ce soir en salle, nous essayons bien sûr d'aller à la rencontre de l'ensemble des publics, donc de toucher d'autres personnes qui ne prennent pas part généralement à ces débats, en tout cas pas aux rencontres conventionnelles comme celles-ci. Nous mettons donc en place un certain nombre de modalités qui sont rappelées dans le dépliant et qui permettent de toucher différemment un certain nombre de personnes éloignées. Nous mettons en place du débat mobile pour aller directement sur les marchés, dans la rue, à la rencontre des gens. Nous allons à la rencontre des publics scolaires en mettant en place des modalités avec les écoles. Nous allons aussi à la rencontre des personnes dites empêchées, c'est-à-dire dans les différents points qui accueillent les publics, notamment sur les enjeux d'accès aux droits, pour qu'elles puissent aussi être sensibilisées aux enjeux du débat et avoir l'information. Voilà quelques exemples du travail que nous faisons pour essayer de répondre à ce principe d'inclusion. Ce sont les cinq principes généraux de la CNDP qui sont mis en œuvre tout au long du débat.

Je ne rentre pas dans le détail du projet. Il va vous être présenté tout de suite après. Juste vous signaler que le débat public n'a commencé qu'au mois de mars, mais le travail de l'équipe en charge d'animer ce débat a commencé beaucoup plus tôt, puisqu'en fait la Commission nationale a décidé, lors de sa session plénière de septembre dernier, d'organiser justement un débat public sur ce projet. Ils ont été saisis par le porteur de projet IMERYS, qui en était obligé au regard des seuils financiers de son projet et des possibles impacts que celui-ci pourrait avoir sur l'environnement. Les commissaires réunis en plénière avaient le choix entre organiser une concertation préalable ou organiser un débat public. Il a été décidé d'organiser un débat public compte tenu des enjeux nombreux et aux différentes échelles, c'est-à-dire nationaux, mais aussi locaux. C'est pour ces raisons que nous sommes réunis aujourd'hui sous cette forme-là, c'est-à-dire pendant quatre mois, puisqu'un débat public, c'est déjà quatre mois de rencontres avant de rentrer dans la phase d'élaboration du compte-rendu.

Je vous propose de regarder une toute petite vidéo qui synthétise ce que je viens de dire avec quelques éléments de compréhension complémentaires sur la CNDP. C'est très court. Nous pourrions en discuter après si vous avez quelques questions. Je laisse la régie lancer la vidéo, s'il vous plaît.

Diffusion d'un film.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

J'ai précisé que la CNDP n'était pas là pour réaliser un sondage sur le pour ou sur le contre du projet. Je vais faire une toute petite exception à la règle, parce que ce soir, vous savez que cette réunion est retransmise sur YouTube comme nous sommes au complet. Hier, il y avait plus de 150 personnes qui suivaient aussi en vidéo live la rencontre. Il y en a peut-être autant ce soir, je ne sais pas. Ce qui est certain, c'est qu'elles ne savent pas qui est dans la salle et qui, parmi les 200 personnes aujourd'hui, va pouvoir s'exprimer. J'aimerais juste savoir justement – et c'est un petit sondage – si les personnes qui assistent pour la première fois à une réunion du débat peuvent lever la main, que nous ayons une idée en fait de la nouveauté que constitue pour vous le débat public ce soir ? OK, donc très largement une majorité de personnes qui rentrent dans le débat ce soir pour la première fois au travers de cette rencontre. C'est noté.

Est-ce que je peux vous poser une petite question supplémentaire qui serait de savoir qui sont les élus locaux, les représentants de collectivités présents ce soir dans cette réunion ? Très bien, merci de lever la main. Même question

pour les associations : associations environnementales ou citoyennes. Très bien. Ensuite, je veux bien que les gens qui viennent en tant que simple citoyen, habitant, résident lèvent la main aussi. Voilà, il y a des doublons. Forcément, on ne s'exprime pas que depuis un seul point de vue. C'est souvent le cas. Merci beaucoup.

C'est intéressant. Je vois que la réunion s'annonce riche d'échanges croisés. Vous êtes nombreux à être élus, représentants de collectivités ou institutions, mais aussi beaucoup d'habitants et beaucoup d'associatifs. J'espère que cela va permettre d'alimenter de manière intéressante la discussion et je n'en doute pas. Un petit point pour vous dire à quoi va servir ce débat : déjà à parler pour la première fois sur le sol national de ce sujet – une possible exploitation d'un site minier – sur le territoire de la France métropolitaine. Vous savez qu'il n'y a pas eu d'exploitation de mine en France depuis longtemps sur de nouveaux projets tout du moins. Forcément, c'est le premier débat public qui traite de ce type de projet. Il a donc un intérêt majeur qui est de poser des enjeux, des questions qui serviront comme cadre de débat pour, pourquoi pas, d'autres projets ultérieurs et sur d'autres enjeux aussi, puisqu'on va être amenés à parler par exemple de transition. Nous aurons l'occasion d'en reparler.

C'est un projet qui est débattu au bon moment – on ne cessera pas de le rappeler. Beaucoup de gens questionnent l'intérêt d'un débat public, l'intérêt de la CNDP. On entend que cela puisse questionner, et que vous puissiez ne pas y trouver votre compte. Néanmoins, on assume le fait que ce soit un projet débattu au bon moment et qu'on l'affirme ainsi, parce que nous sommes en face de préféabilité avant le dépôt de toute autorisation administrative. Elles viendront ultérieurement. IMERYS aura l'occasion de présenter et préciser le calendrier du projet tel qu'il le conçoit aujourd'hui. À ce jour, nous sommes bien dans les procédures dites amont du droit de l'environnement où nous pouvons discuter de l'ensemble des enjeux, de l'opportunité du projet, de l'option de ne pas le réaliser et de réaliser des alternatives, de discuter des objectifs. Si nous sommes libres de faire cela, c'est bien parce qu'aucun dossier n'a été encore déposé auprès des services instructeurs qui seront chargés, à un moment donné, de les instruire.

Un compte-rendu et un bilan suivront. Ils seront publiés en septembre, parce que strictement d'un point de vue légal, on a deux mois pour réaliser ce compte-rendu à la fin du débat. Vous voyez que cela nous amène à cette date de la rentrée. Il est aussi stipulé dans la loi que le maître d'ouvrage a trois mois pour y répondre. Comme je l'ai dit, ce compte-rendu fera état de l'ensemble des arguments échangés dans le débat. Il reviendra précisément sur la qualité des arguments et leur teneur. Derrière, le maître d'ouvrage prendra sa décision. C'est au travers d'un avis rendu public qu'il dira si oui ou non il compte poursuivre son projet, et comment en tirant enseignement du débat et de ce qui aura dans le compte-rendu.

Nous ne sommes pas service instructeur. Nous n'allons donc pas rendre un avis sur le projet. Par contre, on va faire le tour des enseignements et des arguments. Derrière, à la fin du compte-rendu, nous pourrions poser un certain nombre de questions, de recommandations aussi au maître d'ouvrage. Il les intégrera dans l'avis public qui suivra trois mois plus tard et qui dira si oui ou non il souhaite poursuivre son projet et de quelle façon. Voilà pour ce qui est de la CNDP.

Qu'est-ce que nous allons faire ensuite pendant quatre mois ensemble ? Nous allons traiter de nombreux enjeux et ce qui est intéressant, c'est qu'ils sont à différentes dimensions. Il y a d'abord des enjeux nationaux. Beaucoup ont déjà été abordés. Nous continuerons à le faire. Il y a des réunions thématiques qui arrivent et qui permettront encore plus justement d'aller sur ces sujets. La première grande question qui se pose, c'est quels seraient nos besoins en lithium ? Quelle est la place de celui-ci dans la transition énergétique ? Qu'est-ce qu'on nomme transition ? On voit qu'il y a des divergences de point de vue sur le fait qu'on soit bien dans des processus de transition au travers de ce type de projet et de ce que représente cette transition : transition environnementale, décarbonation, transition climatique par-dessus. Beaucoup de termes croisent ces notions, et il faudra que nous arrivions à un moment donné à en discuter. Nous le ferons aussi le 9 avril lors d'une réunion spécifique sur ce sujet.

En quoi est-ce une réponse aux enjeux de souveraineté et d'indépendance nationale et industrielle ? Il y a plusieurs questions derrière tout cela : la souveraineté, c'est laquelle ? Est-ce que c'est la souveraineté parce qu'on est maître de nos décisions ? Est-ce que c'est être souverain parce qu'on est maître de nos approvisionnements ? Est-ce qu'on est souverain justement parce qu'on est indépendant aussi, en rapatriant peut-être de l'industrie sur le territoire ? Cela soulève beaucoup de questions que nous sommes amenés à traiter dans le débat. Là aussi, ce sera évoqué encore plus précisément le 9 avril.

Enfin, voulons-nous ouvrir de nouvelles mines en France ? À quelles conditions ? Là, très concrètement, on est en plein dans la question de l'opportunité : l'opportunité du projet tel qu'il vous est présenté suivant les caractéristiques, les objectifs qui sont propres aux présentations que feront les personnes d'IMERYS. Et puis, au-delà du projet d'IMERYS, est-il nécessaire de réfléchir à des projets d'exploitation minière en France, quels qu'ils soient ? Dans ce cas, comment s'assurer que celui qui sera à un moment donné, appuyé sera le bon ? Comment on prend la bonne décision ? Ce sujet concerne très certainement le fait de réfléchir aux coûts-bénéfice et donc d'avoir une réflexion sur les impacts. Les impacts sont regardés en fonction des technologies, des procédés qui sont mis en œuvre, et cela peut poser un certain nombre de questions et d'ouvertures sur des réflexions d'alternatives. Ce sont les enjeux nationaux.

Sur les enjeux locaux, on a commencé tout à l'heure à se poser les questions au travers d'une visite de site. Nous sommes allés avec une soixantaine de personnes sur les terrains agricoles près de La Fontchambert, pour pouvoir observer un certain nombre de choses. On voit qu'on questionne très vite les impacts des installations industrielles qui sont projetées sur chacun des trois sites. C'est particulièrement vrai aussi ce soir aussi concernant la l'implantation possible d'une plateforme de chargement. On questionne très vite les conséquences sanitaires, les conséquences écologiques, et les conséquences environnementales des projets. On questionne aussi – comme cela a été le cas hier sur Échassières – les retombées pour le territoire. Qu'est-ce que ça pose comme enjeu ? Quelle est la capacité d'accueil du territoire, les enjeux d'aménagement, de formation aussi auxquels il faut penser dès aujourd'hui si on part sur le principe qu'il faut accueillir correctement justement cette nouvelle activité économique sur le territoire ? Voilà un certain nombre des enjeux qu'on croise aux différentes dimensions.

Je rentre plus précisément maintenant dans le déroulé de cette réunion. Un débat dure quatre mois, donc on y va progressivement. Aujourd'hui, on va tenir compte des étapes précédentes en vous présentant quand même rapidement d'ailleurs le *motion design* qu'a élaboré le porteur de projet, à savoir la vidéo qui présente succinctement l'ensemble des sites d'implantation du projet. Néanmoins, on pense rapidement pouvoir vous proposer une présentation spécifique qui va détailler de manière beaucoup plus précise les enjeux pour le site justement de Saint-Bonnet, et pour les enjeux liés à l'implantation de cette plateforme de chargement. Vous avez un certain nombre de documents qui sont mis en ligne progressivement sur le site internet du débat. N'hésitez pas à en prendre connaissance. Il y a énormément de choses qui sont consignées dans des comptes-rendus très précis. C'est du verbatim où vous pouvez retrouver la parole des gens qui se sont exprimés au mot près. Allez-y, cela permet de ne pas répéter de séance en séance les mêmes choses et de pouvoir approfondir les choses sans perdre la trace de ce qui s'est dit précédemment.

Puis, nous essayons toujours aussi de diversifier les prises de parole. Nous allons essayer de le faire de plus en plus et nous avons été interpellés pour que ce soit le cas. Nous entendons bien cette exigence et c'est la nôtre aussi. Ce soir, il va y avoir donc quelques changements, parce que tous les intervenants ne seront pas forcément les mêmes que les fois précédentes. On aura le collectif des habitants de Saint Bonnet qui va être amené justement à s'exprimer comme on est sur un site qui intéresse tout particulièrement les résidents, riverains, et habitants de la commune. On aura SNCF Réseau aussi qui va pouvoir prendre la parole, parce que nous sommes sur des enjeux qui questionnent à un moment donné la partie ferroviaire du projet. Nous aurons aussi à nos côtés – et là, par contre, c'est une habitude – les services instructeurs de l'État (la DREAL et la DDT) qui pourront, en fonction des points qui sont abordés par le public, apporter des éclairages, notamment sur les enjeux d'instruction, de suivi, de garanties apportées en amont, au stade justement de l'instruction du projet et tout au long de la vie du projet, s'il était amené à être réalisé.

Voilà, nous allons fonctionner en quelque temps assez simple en commençant par vous présenter le sujet des caractéristiques et l'opportunité du projet au travers de la vidéo qu'a proposée IMERYS. Ensuite, on rentre plus précisément assez vite, sauf si questions générales sur le site. Ensuite, il y aura la prise de parole du collectif des habitants de Saint-Bonnet pendant dix minutes, qui permettra d'introduire, je pense, un temps de questions-réponses, échanges, interpellations avec la salle qui pourra ensuite être poursuivi le temps qu'il faut – parce que nous ne sommes pas trop pressés par le temps ce soir. Nous sommes ensemble a minima jusqu'à 20h30. Je vous propose donc d'entamer à proprement parler la réunion avec la présentation de la vidéo du projet.

M. Loïc CHENAL – IMERYS, Responsable des Opérations projet EMILI

Je me présente : Loïc CHENAL. Je suis responsable des opérations pour le projet EMILI. J'ai une formation d'ingénieur. Cela fait un peu plus de 15 ans que je travaille dans l'industrie métallurgique en France et à l'étranger. Ce soir, je remplace Christopher HEYMANN, notre directeur du débat public qui, pour des raisons personnelles, n'a pas pu venir ce soir. Je ne suis pas tout seul. On a Guillaume RAMEAU qui est le chef de projet d'infrastructure pour le projet EMILI et aussi des collègues experts qui pourront compléter éventuellement les réponses à vos questions. Nous sommes contents d'être là. Merci, Monsieur le Maire, de nous accueillir dans la salle. Comme l'a proposé Monsieur le Président, nous allons commencer par une vidéo qui présente la globalité du projet. Nous reviendrons ensuite un peu plus dans le détail bien sûr sur la station de chargement.

Diffusion d'un film.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Il va y avoir un temps de présentation sur le site de Saint-Bonnet en tant que tel. Néanmoins, comme beaucoup de personnes rentrent dans le débat public ce soir, peut-être est-il bon de faire une petite pause. Si vous voulez questionner le débat ou le projet en général au travers de la présentation qui vient d'être faite des trois sites, de son opportunité aussi, cela soulève peut-être des remarques ou des questionnements. On vous laisse donc la possibilité de prendre la

parole. Je vois qu'il y a quelques demandes. Pour que cela puisse porter sur ces enjeux avant de rentrer sur le site de Saint-Bonnet en tant que tel. Alors, on va donner la parole à Monsieur en premier lieu. Pour qu'on puisse bien vous entendre, le micro doit être face à la bouche. Même si en salle on a l'impression d'entendre, la vidéo fait qu'on n'entend pas. N'hésitez pas à parler bien fort et s'il vous plaît, présentez-vous simplement quand vous prenez la parole, par simple règle de courtoisie. Merci.

M. Claude BLANZAT – Intervenant dans la salle

Merci de me donner la parole. Je voudrais d'abord m'adresser à vous, la CNDP, dans le sens où je suis habitant de Saint-Bonnet. Je m'appelle Claude BLANZAT. En discutant de la soirée de ce soir, je voudrais vous signaler qu'il y a quasiment la totalité des personnes que je connais qui m'ont répondu qu'elles ne pouvaient pas venir parce qu'il fallait s'inscrire et que c'était complet. Je voudrais juste m'adresser à la salle en vous disant que l'on est juste une petite proportion du nombre de personnes qui attendent et qui voudraient aussi prendre la parole. Je trouve qu'il y a quelque chose qui déconne, si je peux me permettre de le dire.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

J'entends. C'est regrettable. Cela montre qu'il y a une forte mobilisation, et nous en sommes ravis. Le souci, c'est qu'on n'a pas de salle de capacité plus grande après sur la commune ou même aux alentours. Nous sommes obligés de respecter les normes sécurité qui font qu'on a un plafond haut qu'on a atteint ce soir.

M. Claude BLANZAT – Intervenant dans la salle

Je ne peux pas entendre cette réponse, Monsieur. Ce n'est pas le souci de la population. Vous devez donner la parole à tout le monde. Si des gens ne peuvent pas venir parce que c'était complet au niveau des inscriptions, c'est qu'il y a quelque chose qui ne va pas. À un moment donné, je pense que cette réunion de ce soir n'est pas représentative de ce qui se passe réellement sur le terrain, sur la commune de Saint-Bonnet et également sur ce que j'ai vu hier sur la commune d'Échassières, parce que la salle était ridiculement petite.

C'est encore autre chose qui me dérange en tant que citoyen. Depuis une semaine, nous sommes entourés de gendarmes. Je n'ai jamais vu autant de gendarmes que ça. Mercredi dernier, j'étais en forêt des Colette en train de me promener. J'en ai croisé deux qui étaient en VTT avec des Beretta à la ceinture. Je me demande de quoi vous avez peur.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Je pense qu'IMERYYS ni la CNDP n'est responsable ni des services de gendarmerie, ni de police.

M. Claude BLANZAT – Intervenant dans la salle

Cela me rappelle quand Monsieur Macron est venu l'année dernière chez IMERYYS. Il y avait eu la même quantité de gendarmes qui étaient là. Nous avons le souvenir d'une scène sur la place du village qui était ubuesque. C'était juste un constat.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Les enjeux de sûreté publique ne nous appartiennent pas. On n'a ni droit de regard ni de responsabilité sur ce point. On est obligé de respecter les capacités d'accueil en salle. J'entends votre remarque, on la prend comptant. Par contre, on rappelle une chose : cela montre qu'il faut s'inscrire. Ce n'est pas une obligation, mais si on le demande, c'est parce que cela aide à organiser logistiquement les réunions, et cela permet justement de pouvoir assurer un accueil confortable pour les gens quand on sait qu'on ne va pas pouvoir forcément accueillir tout le monde. Nous avons quand même mis en place justement une solution de dernière minute qui nous coûte des moyens, qui nous coûte en organisation, qui est celle d'avoir justement une vidéo qui retransmet en direct live cette réunion. C'est pour cette raison qu'il y avait 150 personnes hier quand même qui nous ont suivis par vidéo. Cela ne remplace pas la présence en salle, je suis d'accord. Mais en mode dégradé, c'est quand même une solution. On fera toujours le plus possible pour accueillir les gens et pour aller à leur rencontre, puisqu'il y a, pendant les quatre mois, plein d'autres moyens de s'exprimer et plein d'autres moyens pour nous aussi d'accueillir la parole, que ce soit en réunion publique ou en allant sur le terrain. Mais c'est noté, Monsieur, nous prenons acte.

M. Claude BLANZAT – Intervenant dans la salle

Ensuite, j'aurai deux questions. Je suis désolé. Je n'ai pas pu prendre la parole hier soir. C'est dommage que le responsable de la mine des kaolins ne soit pas là ce soir. Je trouve ça dommage parce que j'aurais bien voulu lui poser des questions hier et on n'a pas pu. Donc maintenant je peux me présenter. Je m'appelle Claude BLANZAT, je suis futur garde-pêche sur le secteur du Breuil Chouvigny. Cet après-midi, nous avons visité le barrage EDF de Queuille.

Nous avons posé des questions aux ingénieurs EDF, aux techniciens qui nous faisaient faire la visite. Nous avons eu une réponse qui était très surprenante. Et là, je voudrais bien avoir votre réponse. Personne n'est au courant dans les fédérations de pêche qu'il va y avoir un pompage d'eau dans la Sioule. Personne, on ne sait pas où c'est. On ne sait pas combien de pompage. Quand je vous dis personne, c'est de nous, les agents de contrôle sur le terrain jusqu'à la Fédération de la pêche qui est à Saint-Pourçain-sur-Sioule. Personne n'est au courant. Vous attendez quoi ? Vous nous mettez devant le fait accompli ? Comment allez-vous vous manifester ?

Je voudrais quand même vous signaler que la Sioule, en fait, a cette particularité d'être la septième plus belle rivière de France. Ce qui fait la caractéristique de la Sioule – outre le fait qu'hier vous avez balayé d'un revers de main l'argument du tourisme – il ne faut quand même pas oublier que l'on n'a pas le droit d'exercer d'activités industrielles dans cette rivière. Pour moi, un pompage d'eau, c'est du vol. C'est sur le côté humain.

Maintenant, sur le côté environnemental, ce n'est pas du vol, c'est un massacre. Je tenais à vous le rappeler. Même si vous êtes des citoyens comme moi, vous savez ce que vous faites. Vous êtes responsable. Vous nous dites dans la revue que la Sioule pourrait supporter un pompage d'eau, mais non, elle ne peut pas le supporter. Je pense que vous avez entendu l'actualité, ce qui se passe avec l'eau en France. Vous savez que l'eau en fait n'est plus là. Si aujourd'hui on a de l'eau, ce n'est pas parce qu'on a de la chance avec la météo, c'est parce que cela fond en Arctique qu'il fait 18°C là-bas, l'eau fond. En ce moment, on est dans une phase de transition qui je pense – et je ne suis pas climatologue – va durer à peu près dix ans où on sera vraiment dans les 30 glorieuses de l'eau en France et après ça va tomber. Vous savez aussi que la France est un des pays qui va être le plus impacté par le changement climatique. Ça y est, maintenant on commence à le calculer. Je voulais vous avertir du fait que si vous voulez faire des stations de pompage, on va en parler le samedi 6 avril, lors d'une réunion à la fédé, donc on va parler d'IMERYS. Mais prévenez-nous au moins. Ayez au moins la politesse de ne pas nous mettre devant le fait accompli. C'est une chose.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Je vous laisse réagir comme vous le souhaitez à la prise de parole de Monsieur. Pour que tout le monde soit au même niveau d'information, rappeler si on est sur les sujets de pompage d'eau, quels sont les volumes justement aujourd'hui qui sont indiqués dans vos documents. Ensuite, pour répondre au deuxième niveau du questionnement qui est celui des moyens de communication, d'information et de dialogue avec les parties prenantes.

M. Claude BLANZAT – Intervenant dans la salle

Non. Mon ressenti de la réunion d'hier, c'est qu'en fait on a l'impression... Je revois le tour de France de Macron quand il répondait aux gilets jaunes. Ils ont énormément de problèmes et on leur répond avec des carabistouilles. Donc non, ce n'est pas ce que je vous ai dit. Je vous ai demandé de faire attention à ce que vous faites. L'eau, vous le savez très bien, que ce soit aujourd'hui ou il y a 10 milliards d'années, ou dans 10 milliards d'années, ça sera toujours de la même quantité dans la nature. Simplement, avec ce que vous allez en faire et la manière dont vous allez la traiter, elle ne va pas être restituée de la même manière. C'était ma deuxième question. Maintenant, ma troisième question.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Faites court, s'il vous plaît, Monsieur, parce que vous avez largement dépassé le temps de parole.

M. Claude BLANZAT – Intervenant dans la salle

Je prends sur le temps de parole qu'on aurait dû me donner hier, mais ce n'est pas grave. Excusez-moi, mais l'enjeu est vital. Ma troisième question est simple. Je n'étais qu'à la réunion d'hier et à la réunion d'aujourd'hui et je revois et j'entends le même discours, le même vocabulaire de *greenwashing*.

Vous utilisez le terme valoriser des déchets. Expliquez-moi comment vous allez valoriser des déchets, par exemple de l'acide sulfurique qui a servi à établir la décomposition des minerais, etc. Je ne sais pas comment ça fonctionne. Moi, cela me bloque. On vous demande quels sont les produits que vous allez utiliser ? Quels sont les métaux lourds, car je suppose que vous allez utiliser des métaux lourds ? Nous n'avons pas la réponse sur la liste des produits dangereux pour l'environnement. Je vous rappelle quand même que vous traversez le parking d'IMERYS sur lequel il y avait quatre voitures de gendarmerie hier soir. Vous êtes dans une zone Natura 2000.

Dans cette zone Natura 2000, on va trouver des tritons à crête. On va trouver, comme j'en vois disparaître – parce que ce n'est pas dans les rapports France Nature Environnement – une plante carnivore qui s'appelle la Drosera. Personnellement, je suis quasiment toutes les semaines dans la forêt des Collettes pour me balader. J'adore cette forêt. Depuis trois ans, je vois que la Drosera est en train de fondre. Il n'y a plus d'eau, l'eau diminue. On ne peut pas mettre ça sur le compte de la sécheresse. Ce n'est pas vrai. Vous pompez l'eau. Vous faites diminuer le niveau des nappes. La preuve, vous allez encore demander de l'eau à la Sioule. À un moment donné, il va falloir se poser des questions. Maintenant, ma question est simple concernant ces produits chimiques. Vous nous parlez de 120 000 tonnes d'eau par an que vous allez prendre dans la Sioule. Comment vous allez les traiter ? Comment vous allez faire pour traiter les

boues et tout ce qui va avec ? Pour Saint-Bonnet, vous allez avoir besoin d'eau. Comment vous allez faire pour traiter cette eau et la restituer à la nature de manière propre ? Merci de votre réponse.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci. On laisse peut-être répondre parce qu'il y avait énormément de questions. Elles sont complexes et le sujet de l'eau, on le sait, mérite beaucoup d'attention. Je vous cède la parole.

M. Loïc CHENAL – IMERYS, Responsable des Opérations projet EMILI

Merci pour la question. Effectivement, le sujet de l'eau est une préoccupation majeure. Il y aura une réunion le 30 mai spécifiquement dédiée à l'eau. Bien entendu, on va répondre aux questions. Je pense que Fabrice, qui est ici présent, notre expert sur l'aspect environnement, pourra répondre sur la partie de l'eau. Je pourrais apporter des compléments d'information sur les co-produits. Pour revenir sur les volumes d'eau, c'est marqué dans le DMO. Vous avez parlé de 120 000 tonnes. Ce n'est pas les chiffres que nous avons indiqués. Nous avons indiqué 600 000 mètres cubes pour le site de concentration et 600 000 mètres cubes pour le site de conversion. Au total, sur l'ensemble des deux sites, cela fait 1,2 million de tonnes. C'est juste pour préciser les chiffres.

M. Fabrice FREBOURG – IMERYS, Chef de projet environnement

Merci pour votre question. On entend encore une fois toutes les préoccupations sur l'eau. Je crois que ceux qui m'ont déjà entendu parler savent que c'est vraiment un point qu'on met en avant dans le sens où c'est l'une de nos préoccupations majeures sur ce projet. C'est pour cette raison que nous avons commencé par économiser ce qu'on pouvait économiser dans le circuit du procédé. C'est pour cette raison que ce que vous trouverez dans le dossier du maître d'ouvrage, c'est que le fonctionnement de l'installation de concentration fonctionne à 95 % en circuit fermé. Vous avez le résumé. Je me ferai un plaisir de vous donner le dossier complet tout à l'heure.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

La commission particulière vient de récupérer 48 cartons de DMO. On en a autant qu'il le faut à l'entrée de la salle pour distribuer, si vous le souhaitez. La synthèse fait 25 pages. Le DMO en fait 150. Selon le besoin, vous pouvez prendre la version longue, non expurgée où vous avez l'ensemble des données.

M. Fabrice FREBOURG – IMERYS, Chef de projet environnement

Ils existent. Je l'ai dit hier soir et je peux le redire encore aujourd'hui. Ils sont en cours de précision, notamment cette fiche pédagogique sur l'eau, qui devrait être disponible en ligne la semaine prochaine.

Si je reprends un petit peu les différents éléments que j'ai pu lister, l'importance pour nous, encore une fois, c'est de recycler un maximum de cette eau de procédé de concentration. Malgré tout, on a de l'eau qui part avec les résidus des produits, le concentré qui partirait à l'usine de conversion et aussi les résidus qui ne seraient pas stockés à l'extérieur du site, mais qui seraient stockés dans les galeries souterraines. C'est la part d'humidité qui part et qu'il est nécessaire de compenser. Nous avons fait différentes études sur les appoints d'eau qu'on pourrait avoir sur différentes sources locales. Quand je dis source, pas dans le sens de sources de rivières, mais de différents milieux dans lesquels on pourrait prendre cet appoint d'eau.

Le milieu naturel qui nous est apparu le plus compatible avec ce besoin, c'est la Sioule. Tout simplement parce que si vous ramenez ce besoin de 600 000 mètres cubes par an au débit moyen de la Sioule, c'est à peu près 1/1000 de son débit moyen. Si on regarde les périodes d'étiage sévère, c'est moins de 1 %. Ce sont aujourd'hui les éléments quantitatifs qui nous permettent de dire que le prélèvement dans la Sioule n'impacterait pas le milieu naturel. Ceci étant, je vous rejoins tout à fait sur les épisodes de sécheresse que nous voyons tous, et qui sont de plus en plus nombreux.

Si je peux juste terminer de répondre à toutes vos questions parce que vous en aviez exposé beaucoup. Ces épisodes de sécheresse vont être pris en compte. Nous avons lancé aussi une étude sur le changement climatique qui va permettre de voir ce qui se passerait aujourd'hui si on pompait ces 600 000 mètres cubes et ce qui se passerait à horizon 20 ans, 30 ans, 50 ans. Cette étude est en cours. Elle sera disponible à la fin de l'année.

Par rapport aux acteurs de l'eau, je suis désolé, effectivement, nous n'avons pas pu rencontrer tous les acteurs de l'eau. Par contre, nous sommes allés deux fois devant le Comité local de l'eau de la Sioule, qui représente un certain nombre d'acteurs, d'usagers, d'élus, etc., à laquelle nous avons présenté ce projet et à laquelle nous allons présenter à l'avenir les différents sites que nous avons identifiés pour potentiellement effectuer ce pompage d'eau. Nous serons ravis de pouvoir échanger plus directement avec la Fédération de pêche si vous le souhaitez.

M. Claude BLANZAT – Intervenant dans la salle

De Saint-Pourçain-sur-Sioule jusqu'à Châteauneuf, personne n'est au courant.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Monsieur, on ne peut pas relancer à chaque fois sur des questions. Sinon, les autres personnes ne pourront pas s'exprimer. Tout est important, mais d'autres personnes veulent s'exprimer. S'il y a du temps à la fin, on revient autant que vous le voulez sur des prises de parole, dont la vôtre. Mais pour l'instant on ne sait pas combien de personnes souhaitent s'exprimer.

Je me fais le relais d'une question qui est ressortie tout à l'heure quand nous sommes allés sur le terrain et qui est ressortie déjà sur d'autres temps du débat, parce qu'il me semble qu'elle fait bien le lien avec ce qui est dit là. Une question se pose et je pense que c'est d'ailleurs lié avec cette question de la sécheresse, du fait qu'on voit de manière plus en plus visible que l'eau est moins présente. En période d'étiage, comment comptez-vous faire concernant ces pompages dans le milieu ?

M. Fabrice FREBOURG – IMERYS, Chef de projet environnement

Il y a deux réponses. La première réponse est la réponse réglementaire et administrative. Nous avons en France un certain nombre de schémas supérieurs qui viennent régler les usages de l'eau et assurer leur coordination. Cela s'appelle le SDAGE Loire-Bretagne, ou encore le SAGE Sioule, qui définissent notamment les quotas qui sont disponibles. En l'occurrence sur la Sioule, il y a une grande étude qui s'appelle HMUC qui est en cours et qui va faire l'état des besoins. Ce n'est pas nous qui l'avons lancée. Elle a été lancée par la Commission locale de l'eau. Elle va faire l'état des besoins : des besoins agricoles, les besoins d'usages récréatifs, les besoins industriels, les besoins d'alimentation en eau potable. Le projet IMERYS s'inscrit dans ce partage des besoins entre les différents utilisateurs de l'eau.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Peut-être préciser les temporalités, parce que pour l'instant c'est une étude pré-HMUC. L'étude HMUC viendra après, et que c'est quand même un peu lointain pour les gens qui ne seraient pas sensibilisés à ces dossiers. C'est important de remettre cela sur des curseurs en années.

M. Fabrice FREBOURG – IMERYS, Chef de projet environnement

Effectivement, cette étude sur les usages est attendue pour fin 2026 ou début 2027. Par ailleurs, nous avons engagé des discussions, notamment dans le cadre de la Commission locale de l'eau, avec les exploitants agricoles, pour voir aussi à quel moment leurs besoins sont les plus importants, évidemment aussi sur l'irrigation dans cette période d'été. C'est pour cette raison que nous avons aussi des discussions avec EDF sur les soutiens d'étiage qui pourraient être disponibles à partir du barrage. Et c'est aussi pour cette raison que nous étudions des possibilités de stockage d'eau sur le site, comme c'est le cas actuellement dans le lac de Beauvoir sur la carrière des kaolins, qui recueille les eaux de pluie et qui permet un stockage sur le site de la carrière, qui pourrait permettre d'avoir un prélèvement beaucoup moins important pendant ces périodes d'étiage sévère.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Avez-vous aussi une approche des temporalités sur lesquelles on serait en période d'étiage sévère et où il faudrait avoir une solution de remplacement ? Sur quel volume pour l'instant, si vous arrivez à estimer ce volume, bien évidemment ?

M. Fabrice FREBOURG – IMERYS, Chef de projet environnement

Aujourd'hui, nous savons comment stocker, mais il faut encore faire des études complémentaires. On serait susceptible de stocker sur le site à peu près 100 000 mètres cubes d'eau, ce qui pourrait nous permettre de tenir à peu près deux mois. Encore une fois, d'autres pistes de solutions sont à l'étude.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Très bien. Juste avant de passer à un autre sujet qui était dans les questionnements de Monsieur... Allez-y, Monsieur, pour un point de précision.

M. Frédéric BERTRAND – Intervenant dans la salle

Je me présente. Je suis un habitant de Saint-Bonnet, Frédéric BERTRAND. Par rapport à cet après-midi, j'avais posé la question par rapport à l'eau : s'il existait d'autres solutions d'exploitation de l'eau, si on allait prendre l'eau dans les nappes phréatiques. On m'a répondu que non. Et puis là, j'écoute qu'il y a peut-être une autre solution.

Concernant l'étiage, vous dites que vous n'avez un stockage que de 100 000 mètres cubes. Si on fait un réservoir d'eau, on sait très bien qu'il va y avoir l'évaporation de celle-ci. Comment vous pouvez stocker de l'eau, alors que chez nous, on s'aperçoit que de plus en plus on a un gros mois de précipitations assez fort, et après on n'a quasiment plus rien.

M. Fabrice FREBOURG – IMERYS, Chef de projet environnement

La question de l'évaporation est une bonne question. Elle est prise en compte dans ce stockage, dans les pertes qui sont évaluées pour pouvoir dire qu'on aurait ce stockage de 100 000 mètres cubes disponibles. Encore une fois, c'est un stockage minimum qu'on saurait faire. On ne l'a pas présenté tout à fait, mais dans le calendrier du projet, on est encore en pré-faisabilité, c'est-à-dire qu'il reste encore un certain nombre d'études techniques à mener, qui pourront peut-être nous amener à aller sur des stockages complémentaires.

Pour répondre à votre question sur la nappe alluviale ou la nappe phréatique, nous avons regardé les possibilités de pompage dans la nappe phréatique, notamment d'accompagnement de la Sioule. Vous connaissez la suite beaucoup mieux que moi. Vous savez que la nappe alluviale d'accompagnement n'est pas très épaisse. Elle n'a pas une très grande productivité. Encore une fois, là aussi, les études nous ont montré que d'aller vers ce pompage directement dans la Sioule était le moins pénalisant.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci. Il y avait deux autres questions qui étaient engagées au travers de la prise de parole de Monsieur. J'aimerais juste que, parce qu'il y a une des personnes qui est directement engagée sur les études en cours pré-HMUC, qui est dans la salle et qui pourrait juste donner un tout petit éclairage en deux minutes, qu'on lui donne la parole maintenant, avant qu'on passe à un autre sujet. Je vous en prie, allez-y. Si vous pouvez vous présenter.

Mme Céline BOISSON – commission locale de l'eau du SAGE Sioule

Effectivement, les études HMUC ont vocation à regarder un peu plus précisément ce qui se passe d'un point de vue hydrologie sur l'impact sur les milieux, et également qu'est-ce qu'on a comme usage en termes d'eau. Puis, nous avons fait une analyse prospective pour pouvoir prendre en compte le changement climatique, d'où les quatre lettres : HMUC.

Aujourd'hui, l'Établissement Public Loire, qui est porteur de cette étude, est en phase de pré-étude. Ce sont des études très longues et très coûteuses, parce qu'il faut aller très profondément dans toutes les données. Cela demande beaucoup de collecte, beaucoup de croisement de données. Aujourd'hui, on en est encore qu'à une phase de pré-étude. On collecte un petit peu les données. On regarde ce qu'il va falloir approfondir pour pouvoir définir un cahier des charges pour réaliser la vraie étude HMUC, mais qu'à partir de 2025. En termes de timing, on n'est pas totalement raccord avec le projet EMILI. Mais malgré tout, on s'en approche. Sachant que, pour les résultats finaux de cette étude, il faudra encore attendre au moins deux ans supplémentaires pour pouvoir réaliser l'étude complète. Ce n'est qu'une fois que ces études seront finalisées que l'on pourra dire quel est le volume concrètement qui pourra être réparti entre les différents usages, aussi bien agricoles, industriels, l'eau potable, et ainsi de suite.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci beaucoup pour cette précision éclairante. Il y avait deux autres questions dans la prise de parole de Monsieur. Est-ce qu'on peut y répondre précisément et brièvement pour qu'on puisse justement passer à la séquence suivante et qu'ensuite les gens s'expriment autant qu'ils le souhaitent ? Allez-y. Je ne sais pas sur quel sujet vous allez rebondir par rapport aux demandes de monsieur.

M. Grégoire JEAN – IMERYS, Directeur Recherche & Développement

Bonjour. Je me présente, je m'appelle Grégoire JEAN. Je suis le directeur R&D sur le projet lithium chez IMERYS. Je voulais répondre sur les aspects techniques des usages de l'acide d'un côté et des métaux lourds. Alors d'abord, on n'utilise pas de métaux lourds dans notre gisement. Les métaux lourds, ce sont : chrome, cadmium, plomb, mercure, arsenic. Dans notre granit, il n'y en a pas. Il y a des minéraux lourds. C'est plutôt des porteurs d'étain et de tantale que l'exploitation actuelle de kaolin valorise déjà. Ensuite, sur l'acide sulfurique, son rôle ici, c'est acidifier légèrement les cellules de flottation. Donc il n'attaque pas le minerai. Il est là pour faire en sorte que les collecteurs qui viennent frotter les micas fonctionnent bien. Tous les acides qui sont utilisés sur le site sont neutralisés à la chaux et cela fait une précipitation de sels, notamment le sulfate de calcium, le gypse par exemple, ou du chlorure de calcium. Tous ces éléments sont des formes minérales quand elles sont accompagnées par les stériles miniers ou le concentré de mica qui va être acheminé. Il n'y a pas d'acidité dans le pipeline. Il n'y a pas d'acidité qui arrive ici. Pas du tout. Il y a plus d'acide sulfurique, mais on utilise de l'acide sulfurique sur le site, j'en conviens. Il y aura donc une certaine quantité d'acide sulfurique, de l'ordre d'entre 1000 et 2000 tonnes par an sur le site de concentration à Échassières, et une quantité équivalente de chaux qui permet effectivement de neutraliser cet acide. Il n'y a cependant pas d'attaque d'acide, ni sur le site d'Échassières, ni une attaque des minerais par acide sur le site de conversion à Montluçon. Notre technologie ne fait pas appel à ces méthodes d'utilisation extrêmement intensive de l'acide.

M. Frédéric BERTRAND – Intervenant dans la salle

Comment il va être transporté ?

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Nous allons passer au temps de présentation, parce que je pense que cela va déjà donner quelques éclairages. Vos questions seront les bienvenues. Si on fait la réunion à l'envers, on va toujours avoir des questions qui précèdent les explications qui sont données en soutien justement à vos prises de parole.

Je note que cette question de la liste à la fois des métaux ou des procédés qui sont utilisés et qu'utilise la chimie est demandée, je pense, par plusieurs personnes sur les réunions passées. Il serait bon qu'à un moment donné vous puissiez l'adresser. Si ce n'est pas à un moment donné, les éléments chimiques ou autres qu'on retrouve dans l'eau, il peut s'agir des éléments qu'on retrouve après sur site. C'est bien de faire la séparation entre les deux, mais qu'on en ait la liste exhaustive pour qu'on puisse répondre une bonne fois pour toutes sur ce point. Cela reviendra plus facilement dans les échanges avec des réponses claires déjà apportées. On pourra déjà passer là-dessus.

Je vous propose donc de prendre le relais sur la présentation prévue pour aujourd'hui plus spécifiquement du site tel qu'il est prévu sur la commune de Saint-Bonnet-de-Rochefort. Je vous remercie de bien vouloir attendre patiemment la fin de la présentation. Elle est quand même riche en éléments explicatifs qui vous permettront ensuite de prendre la parole plus sereinement et plus précisément sur les points qui sont soulevés par IMERYS.

M. Loïc CHENAL – IMERYS, Responsable des Opérations projet EMILI

Merci, Monsieur le Président. Comme vous l'avez compris dans la vidéo, on va avoir deux sites principaux : la concentration et la conversion. Si on avait pu faire le site de conversion au même endroit, on l'aurait fait. Malheureusement, pour des raisons d'infrastructure et de topographie, on ne peut pas. C'est pour cette raison qu'on est obligés d'avoir deux sites. À partir de ce moment-là, on est bien sûr obligés d'acheminer le concentré de minerai vers le site de conversion (environ 400 000 tonnes). Il faut aussi qu'on valorise les coproduits dont on a parlé, notamment le feldspath ou les sables feldspathiques. Il s'agit de 500 000 tonnes qu'il va falloir aussi transporter vers nos clients qui se situent en Italie. Nous avons besoin, notamment pour ce feldspath, d'un transport de longue distance. Bien entendu, le projet s'inscrit dans un but de transition énergétique. On cherche à faire un lithium le plus décarboné possible. Il n'y a pas 50 solutions aujourd'hui pour transporter de la matière sur une longue distance sur des gros volumes. La seule solution, c'est le train.

Qu'est-ce qu'on a besoin sur une station de chargement de train ? On a besoin d'éléments de filtration, on a besoin d'une zone de stockage et d'un système de chargement qui consiste en un mécanisme de reprise et du convoiement. Il y a un certain nombre de contraintes qui sont liées à ces installations. Il y en a trois principales. Je ne vais pas trop entrer dans le détail, mais la première, bien entendu, c'est qu'il faut qu'on soit proche d'un réseau ferré. Il faut qu'on ait une topographie qui soit favorable. On ne peut pas aller dans un endroit qui est trop en pente où donc il faut que ce soit relativement plat, bien entendu. Et enfin, cela nécessite quand même une surface assez importante.

Quand on dit que l'on a besoin du train et que l'on a ces contraintes techniques, on avait deux grandes solutions. La première, c'est d'acheminer en fait les coproduits et le concentré de minerai via les pulpes jusqu'à Montluçon et faire une station de chargement de train à Montluçon. Nous avons regardé cette solution. Si on reprend les contraintes techniques, l'embranchement, on l'a bien entendu sur le site de Lalue, qui a été sélectionné à Montluçon. On a une topographie qui est relativement favorable. C'est assez plat si certains d'entre vous sont allés voir là-bas. Par contre, la surface disponible est très restreinte. Aujourd'hui, on a déjà beaucoup de difficultés en termes d'ingénierie pour installer les équipements industriels nécessaires à la conversion, et on a une surface très restreinte. C'est pour cette raison que nous sommes partis sur la deuxième solution qui consiste à trouver un site à proximité de la zone de concentration pour embrancher et définir une station de chargement de train. Je vais passer le micro à Guillaume.

M. Guillaume RAMEAU – IMERYS

Bonsoir à tous. Je vous propose de commencer par un zoom sur la cartographie locale pour essayer de repréciser un peu tous les flux ferroviaires dont nous parlons pour le projet EMILI. Je vais raisonner globalement sur le projet pour commencer. Puis, nous zoomerons sur le sujet de Saint-Bonnet. Vous avez un code couleur ici qui vous présente les différentes matières qui vont être transportées par le rail.

À la sortie de la mine, donc depuis la zone de chargement de train, vous avez un flux qui est représenté en rouge. C'est le concentré de micas qui va transiter depuis la station de chargement jusqu'au site de conversion en banlieue nord de l'agglomération montluçonnaise. Le deuxième flux qui partira de la station de chargement est représenté en vert. Il s'agit du feldspath du sable feldspathique, qui sera acheminé sur une longue distance à destination du marché de la céramique en Italie, dans la région de Modène, qui est un des grands pôles européens des métiers de la céramique pour trouver ensuite deux flux : un flux en bleu que vous voyez au nord de Montluçon. Ce sont des réactifs pour l'usine de conversion, principalement du gypse, qui viendrait très certainement d'Île-de-France. Puis un flux qui est le plus important, le flux représenté en orange. Pour l'instant, il est représenté dans trois directions différentes. Il s'agit des

résidus de l'usine de conversion. On est toujours en train de mener nos études pour identifier la ou les destinations de ces résidus de conversion.

Loïc vous a expliqué rapidement les contraintes techniques qui nous ont amenés à rechercher l'emplacement pour cette station de chargement. Le premier critère, c'était l'embranchabilité c'est-à-dire est-ce qu'il y a un accès au réseau ferré ? Mi-2022, nous avons commencé par regarder quelles étaient les gares déjà disponibles sur la ligne Gannat – Montluçon. La plus proche était Lapeyrouse à vol d'oiseau, Louroux-de-Bouble, et puis Bellenaves.

On a commencé vraiment par regarder ces trois sites. On a très vite écarté Louroux-de-Bouble. Le site ne pouvait pas recevoir l'implantation, car trop contraint en termes de topographie et manque d'espace. Lapeyrouse présentait plusieurs difficultés : un peu trop juste en termes de place disponible pour pouvoir charger les trains de manière continue, mais une topographie derrière le faisceau qui était vraiment très défavorable pour pouvoir construire des installations qu'on va vous montrer tout à l'heure (atelier de filtration et les bâtiments de stockage). Le dernier point qui rendait Lapeyrouse vraiment compliquée, c'était l'accessibilité pour les conduites de pulpe. On ne peut pas faire passer des conduites de pulpe sur des tracés aussi sinueux qu'on peut le faire avec des conduites d'adduction d'eau par exemple. Cela génère une abrasion qui est forte et le tracé sous voirie publique qui s'offrait à nous pour aller à Lapeyrouse était vraiment très tortueux.

Nous nous sommes pendant longtemps concentrés sur le site de Bellenaves. Puis, nous avons identifié le site de La Fontchambert, je crois, en toute fin de 2022. Nous avons rapidement concentré nos études sur ces deux sites. Le site de Bellenaves présente des contraintes vraiment très fortes en termes d'opérabilité. Construire cette station de chargement sur le site de Bellenaves ne répondait pas à notre cahier des charges fonctionnel. On aurait été amené à construire deux plateformes séparées à des altitudes différentes. On n'avait pas l'interopérabilité qu'on recherchait en termes de flux ferroviaire. Il fallait détourner la voie ferroviaire elle-même pour élargir une courbe à la sortie du tunnel. Les terrassements étaient monumentaux. On avait également un contexte géotechnique qui était très incertain, et puis des habitations, pour le coup, vraiment devant le site.

Nous avons creusé différentes solutions autour de La Fontchambert où nous étions venus voir le conseil municipal en mars l'année dernière, avec un premier projet qui a bien changé depuis. Pour ceux qui étaient là, nous avons présenté une idée de s'installer sur la ligne droite devant Chalignat. On nous avait clairement expliqué que ce n'était pas recevable, mais vous nous aviez fait des contre-propositions : regarder les solutions de l'autre côté de l'autoroute à différents endroits. C'est ce que nous allons vous présenter aujourd'hui et c'est le scénario actuel que nous avons retenu.

Tout cela pour dire je me suis attardé un peu longtemps sur cette diapositive. C'est important pour vous expliquer tout ce cheminement. Cela vient d'assez loin. On n'est pas venu à La Fontchambert sur un coup de tête. C'est le fruit d'études qui se sont étirées sur plus de 18 mois.

Vous avez ici une esquisse qui est extraite du dossier du maître d'ouvrage. C'est l'issue de nos études de cadrage qui ont été faites l'an dernier. Cette vue est schématique, elle va évoluer. Nous sommes déjà en train de réfléchir à des optimisations, mais elle est intéressante pour vous expliquer ce qu'on va trouver sur ce site.

On va commencer par trouver un bâtiment (repère n° 1) pour filtrer les pulpes. Les pulpes vont arriver dans les conduites enterrées, vont être stockées de manière temporaire dans des cuves agitées pour que ces pulpes soient dirigées vers des équipements de filtration. Je vous présenterai un petit peu après. Les gâteaux de filtres vont débâter sur un réseau de convoyeurs. Ce réseau de convoyeurs va alimenter des bâtiments de stockage. Vous avez un premier bâtiment pour le concentré de mica et un second bâtiment pour le concentré de feldspath. Les gâteaux de filtres sont ensuite repris, toujours par un système de convoyeurs, pour alimenter deux points de chargements en continu. Les trains passent à très faible vitesse sous ces points fixes pour que les wagons soient chargés les uns après les autres.

Enfin, vous avez quelques autres éléments. Le point 3 est un bassin. C'est le bassin qui va permettre de collecter les eaux qui seront pompées dans la Sioule. On a besoin juste d'une réserve pour pouvoir gérer les éventuels aléas au point de pompage pour pouvoir intervenir. Nous récupérerons ensuite les eaux de filtration. Ces eaux seront collectées et mélangées à l'eau de la Sioule pour être remontées par une troisième conduite enterrée, elle aussi, vers l'usine de concentration.

Enfin, vous avez un quatrième repère qui représente les bureaux, la partie administrative, les ateliers, le magasin, et un espace de parking.

Je vous propose de passer à la diapositive suivante pour vous montrer un petit peu de quoi on parle. Qu'allons-nous faire sur ce site ? Vous avez, en haut à gauche, une représentation d'un équipement qui est le type d'équipement que nous allons utiliser pour filtrer les pulpes. On appelle ça des filtres presse. Ce sont des équipements que certains d'entre vous ont eu l'occasion de voir, puisque ce sont les mêmes équipements que nous utilisons pour filtrer les kaolins à Beauvoir.

Vu le tonnage que nous allons manipuler, nous allons avoir la même technologie avec des équipements plus gros sous couvert dans un bâtiment. Vous avez en bas à gauche une représentation des gâteaux de filtres issus d'essais de laboratoire. C'est pour vous montrer l'aspect et la consistance des gâteaux de filtration qui vont être chargés. On a des humidités résiduelles de l'ordre de 20 %. On a un matériau qui garde encore une humidité, et c'est ce qui justifie que nous avons besoin d'aller compenser cette perte d'humidité par un pompage dans la Sioule.

En haut à droite, c'est un équipement parmi d'autres possibles pour pouvoir reprendre les gâteaux de filtres. Pas question, vu les tonnages dont nous parlons, d'utiliser des chargeuses par exemple. Nous allons mécaniser ces opérations. On appelle ça des gratteurs, qui raclent en fait le tas pour pouvoir alimenter un convoyeur qui, lui-même, va alimenter une station – dont vous avez une analogie ici. Elle serait bardée, elle aussi. Les convoyeurs seraient capotés, et les trains passeraient sous cette station pour charger les wagons les uns après les autres.

Je me suis concentré sur la vue précédente sur les équipements mécaniques. Ici, on essaye de vous montrer la partie plus ferroviaire. Les locomotives arriveront sur le site, seront garées, repartiront. L'exploitant ferroviaire reprendra certainement ses locomotives le temps qu'on charge les wagons. Les rames seront manipulées par un appareil que vous voyez là, qui s'appelle un locotracteur. Ce sont des appareils électriques, qui sont silencieux. Ce sont ces appareils, en fait qui vont manipuler les trains sur l'ensemble du site de chargement. En haut à droite, vous avez une illustration d'un système de chargement que nous avons eu l'occasion de visiter très récemment qui charge des granulats de différentes tailles, plus ou moins caillouteux, rocheux. Ce site charge des sables assez fins avec une humidité encore importante de 12 %, donc un peu moins que nos concentrés. Ce qu'on veut vous montrer ici, c'est que le chargement est vraiment très homogène, très régulier. On a un système de goulotte bypass au point de chute du matériau, mais qui permet de ne pas mettre de produit sur la voie et d'optimiser le chargement des wagons. Juste un mot sur la dernière illustration. C'est une analogie d'un wagon qui serait utilisé au moins pour le concentré de micas. On veut vous montrer ici le système de capotage. Les wagons seront étanches et puis le produit sera protégé contre les intempéries pendant son transport. On aura probablement un wagon un peu différent au final pour le feldspath, assez proche de ce que vous voyez passer aujourd'hui qui viennent de Montebbras.

Je vais essayer d'accélérer. Vous avez une vue aérienne ici du site de chargement, derrière le remblai de l'autoroute. Vous avez deux parties : une installation que je vous ai décrite à gauche. Les trains rentreront sur l'installation par une voie d'évitement, donc on va doubler la voie existante sur le réseau ferré, puis une partie de stationnement à droite pour pouvoir charger, ou réceptionner les trains vides quand ils arrivent ou les trains pleins en partance. Je pense que vos questions nous permettront de revenir sur ces vues.

Nous proposons différents photomontages de l'installation. Pour ceux qui sont allés sur site, vous reconnaîtrez. Les installations seraient construites derrière le remblai de l'autoroute, ce qui permet de masquer une bonne partie des bâtiments. Vous avez une vue telle quelle projetée sur le terrain. La vue suivante montrerait un traitement possible paysager parmi d'autres pour essayer de masquer ces installations ou sur le talus ou sur des remblais. Je pense que nous aurons l'occasion d'en discuter. Une vue depuis le Puy de la Reine. À chaque fois, on présente avant et après. Vous voyez là typiquement les types de wagons pour le feldspath. On est en extrémité du faisceau. Depuis Naves, avant et après, c'est pareil, on ne voit rien. Ensuite, nous proposons une vue depuis la sortie du Quernet en direction du Puy de la Reine. C'est assez ténu. On aperçoit le sommet des wagons – je ne sais pas si vous arrivez à le voir sur cette photo – à peu près au niveau du passage du Quernet du Puy de la Reine. Ensuite une vue depuis Saint-Bonnet quand on repart vers Chalignat, à la sortie de la commune. On ne voit pas de différence. On nous avait aussi demandé des vues depuis les hauteurs de Saint-Bonnet, depuis le GR.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Je pense que nous sommes arrivés au bout de la présentation. C'était compliqué, je pense, en plus pour les gens qui sont un peu loin d'arriver à bien visualiser les projections photomontages compte tenu de la taille de l'écran. Nous avons d'ailleurs pu profiter de la visite du site expressément pour pouvoir pallier à ce genre de situation.

Il y a des prises de parole qui sont souhaitées. Je vous propose d'en prendre une ou deux, et puis de laisser justement place à une intervention du collectif des habitants de Saint-Bonnet qui viendra s'exprimer en lieu et place des équipes d'IMERYS. Un micro par ici pour Madame tout au fond, vous attendiez la parole.

Mme Dominique SCARSET – intervenante dans la salle

Je suis une habitante de Saint-Bonnet. J'aimerais savoir si la ligne Saint-Bonnet – Bellenaves sera empruntée par les wagons. Est-ce que ça va passer devant la gare de Saint-Bonnet ? Parce qu'il y a des habitations à côté.

M. Guillaume RAMEAU – IMERYS

Sur la carte que nous avons présentée, il y a un flux qui part vers le Nord et un flux qui part vers le Sud. Il y aurait donc deux trains quotidiens de feldspath qui partiraient vers le Sud, et qui traverseraient la gare de Saint-Bonnet. C'est une

bonne question, parce que je n'ai pas précisé les flux en termes de fréquence. Je pense que c'est indirectement la question que vous posez.

Le flux vert partirait en direction de la gare de Saint-Bonnet à raison de deux trains quotidiens du lundi au vendredi. Ce sera un train d'une vingtaine de wagons, un peu comme le train de Montebas que vous voyez passer régulièrement comme un train céréalier.

Un intervenant dans la salle

Cela ne correspond plus aux chiffres qu'on nous a montrés.

M. Guillaume RAMEAU – IMERYS

Pourquoi ?

Un intervenant dans la salle

Nous avons entendu 34 000 tonnes.

M. Guillaume RAMEAU – IMERYS

Non. Il y a une confusion. 34 000 tonnes de produits finis à la sortie de l'usine de conversion. Là, nous sommes une étape en amont. Dans des trains d'environ 20 wagons similaires à ceux que vous voyez passer aujourd'hui pour le feldspath, et en direction de Montluçon, un ou deux trains quotidiens.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci. Il y avait une prise de parole de ce côté-ci. C'est bon. D'accord. Très bien. Alors, est-ce qu'on peut donner la parole à Monsieur ?

M. Jean-Jacques VIVIER – intervenant dans la salle

Merci. Je suis Jean Jacques VIVIER, un voisin sur la commune de Vicq. Vous nous vendez depuis pas mal de temps une mine propre, durable, et respectueuse de l'environnement. Vous avez tout prévu, et je constate que vous avez même prévu un plan B, parce que le site de chargement à La Fontchambert est idéalement placé : la ligne de chemin de fer et l'autoroute. Si je pose ma question, c'est que je suis inquiet par rapport à la ligne de chemin de fer qui va sur Montluçon. Vous allez passer sur des viaducs : le viaduc de la Perrière à Coutansouze, le viaduc du Belon, le viaduc de la Bouble. Ces viaducs ont 150 ans. Aujourd'hui, ils voient passer deux ou trois trains par jour de voyageurs. Pardon ? Quatorze trains par jour. Très bien. Mais là, on va avoir des trains de wagons chargés de minerai de plusieurs centaines de tonnes. Je me demande si ces viaducs vont tenir le coup. S'il y a un problème sur ces viaducs, vous serez tout de suite sur le plan B, c'est-à-dire que vous aurez l'autoroute pour emmener votre mica à la Loue à Saint-Victor.

M. Guillaume RAMEAU – IMERYS

C'est une question qui est très intéressante et qui appelle une réponse précise. Je vais commencer si vous voulez, et je passerai la parole à nos partenaires de SNCF Réseau.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Je préfère qu'on les interroge un peu plus tard parce qu'il y a justement une prise de parole qui est prévue.

M. Guillaume RAMEAU – IMERYS

Très bien. Les trains emprunteront les ouvrages d'art comme les trains actuels, passagers et fret, puisqu'il existe déjà du trafic fret sur la ligne. Il n'a jamais été question dans notre esprit de venir s'installer le long de l'autoroute pour profiter d'un accès à l'autoroute. Ce n'est pas du tout ça. En fait, on a cherché un endroit où on pouvait s'embrancher, où l'on avait la place et c'est ça qui a guidé nos réflexions. Si on avait voulu s'implanter ou chercher un endroit pour accéder à l'autoroute, on ne serait pas venu ici. On serait venu à côté de Gannat. On serait venu à Montmarault. C'est une première réponse. Je pense que votre question appelle vraiment beaucoup de réponses. On trouvera un moment, peut-être pour la compléter tout à l'heure sur l'état de l'infrastructure, les travaux de régénération par exemple.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Un complément de réponse, parce que vous l'avez évoqué directement sur le terrain tout à l'heure. C'était justement à la fois précis et pragmatique. Dans une situation où, à un moment donné, le réseau ferroviaire sera impraticable pour diverses raisons, qu'est-ce qui se passe en termes de production ? L'exploitation du site est-elle maintenue ou arrêtée ? Comment vous faites pour pallier à ce genre d'inconvénients, incidents ou autres ?

M. Loïc CHENAL – IMERYS, Responsable des Opérations projet EMILI

C'est une bonne question. C'est tout à fait opérationnel. Comme on l'a mentionné, on a une station de chargement, mais aussi un stockage. Ce stockage agit un peu comme tampon. On a quelques jours de réactivité de manière à adapter la production, que ce soit en aval ou en amont. S'il arrive un incident sur la ligne, que ce soit vers Montluçon ou vers l'Italie, on peut jouer sur ces tampons de manière à adapter notre production. Si ce sont des avaries très sévères, à un moment donné, on n'a pas le choix que d'arrêter la production.

Dans le cas du feldspath, c'est un peu plus particulier parce que la distance est plus longue. Dans ce cas-là, en fait, on est aussi potentiellement capable d'aller filtrer le feldspath au niveau de la concentration. Ce sont des choses qu'on regarde, mais qui ne nous permettront pas de tenir deux mois en cas d'incident, mais cela peut nous permettre aussi de donner un peu plus de tampon.

M. Guillaume RAMEAU – IMERYS

Pour apporter un dernier complément, nous avons également un stock de plus grande capacité sur le site de l'usine de conversion pour pallier à ce genre d'aléas.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Je vous demande s'il vous plaît de bien vous présenter, et puis peut-être de vous lever, parce que sinon, a priori, on ne vous voit pas.

M. Laurent INDRUSIAK – intervenant dans la salle

Je suis secrétaire général de la CGT de l'Allier. D'abord un petit propos général. Vous avez dit tout à l'heure, si on en débattait au bon moment et vous avez parlé de souveraineté. Je pense que c'est un vrai sujet de société qui nous est aujourd'hui proposé. Je pense qu'on aurait dû débattre beaucoup plus longuement avant de savoir si la sortie ou la réponse à la question du réchauffement climatique et du CO2, c'est l'électrification et la course effrénée vers le tout électrique. Je crois qu'on n'a pas été, nous, les uns et les autres en tant que citoyens consultés sur ce sujet. Là, on nous impose presque une solution. Je ne suis pas sûr que le lithium soit la solution. Vous parlez de souveraineté en tout cas, on met en avant la souveraineté. Au maximum de la production telle qu'elle est aujourd'hui proposée, équivalant à la construction de 700 000 batteries ou véhicules, les projections qui sont données nous donnent – si on veut courir vers le tout électrique – c'est 1 million et demi de fabrication en sortie d'usine de véhicules électriques. Même en produisant 700 000, on n'aura pas la souveraineté. Nous aurons donc aussi besoin d'aller chercher du lithium ailleurs, avec des moyens d'extraction qu'on connaît. La souveraineté n'est pas la réponse aujourd'hui.

Un propos plutôt général. IMERYS ne se lance pas dans le projet pour sauver la planète. IMERYS est une entreprise qui est cotée en bourse et qui veut faire de l'argent. Après, on peut vraiment débattre de ce qu'est aujourd'hui la société capitaliste. J'ai un avis très tranché sur le sujet, mais vous n'êtes pas là pour sauver la planète. Évitions les uns et les autres les postures. Nous savons qui est en face de nous et c'est toujours mieux de savoir qui est en face de nous quand on a des choses à dire.

Je vais revenir très précisément – parce que j'ai compris la manière dont fonctionne ce débat public – et je trouve assez intéressant. J'ai appris beaucoup de choses depuis quatre réunions, même si on ne va pas forcément au bout du bout de toutes les questions. Je vais centrer mon propos exclusivement sur le sujet de ce soir. Je me suis présenté, je suis membre de la CGT. J'ai donc interrogé mes camarades de la CGT Cheminots. C'est bien, on a quelqu'un de SNCF Réseau. Cela va aussi à mon avis les concerner. Ils m'ont indiqué que l'état de la voie est catastrophique. D'ailleurs, il y a un audit qui a été lancé. Il faut s'attendre, dès maintenant, à des ralentissements. Au lieu de rouler à 95 à l'heure, on va rouler plus qu'à 60 dès le mois de juin sur ce réseau. Essayer de se projeter sur le volume de circulation sur ce sillon – je crois que c'est ainsi que parlent les cheminots – cela demande aujourd'hui un investissement considérable. Vous l'avez chiffré dans votre DMO : entre 80 et 100 millions. Il y a une question toute simple : qui va financer la rénovation de la ligne ? J'ai l'impression qu'on assiste à un poker menteur entre SNCF Réseau, la région. Laurent WAUQUIEZ l'a déjà annoncé. C'est un grand écologiste. Là aussi, il faut savoir qui on a en face de nous. Il préfère arroser ses amis en subventions et enlever toutes ces subventions aux associations écologiques. On sait à qui on a à faire. Mais il dit très clairement que la région financera zéro, et que c'est IMERYS qui doit payer. Nous avons besoin de savoir si vous voulez rénover.

Je rejoins l'inquiétude de Monsieur quand j'ai vu l'implantation du plan B. Si personne ne veut financer le réseau ferré, est-ce que le plan B n'est pas l'autoroute ? J'ai eu la même interrogation que Monsieur à l'instant.

Puis, pour terminer, on parlera plus précisément de l'emploi le moment venu, semble-t-il. Vous avez indiqué dans votre DMO que, sur la partie logistique et transport, c'est 452 emplois créés, dont 26 en local. C'est indiqué ainsi dans votre DMO. Je ne sais pas si c'est si c'est faux, ce n'est pas moi qui l'ai écrit. Cela fait peu d'emplois. Nous aurions besoin de

savoir précisément – c'est le côté qui m'intéresse aussi parce que je représente un syndicat défenseur des salariés – combien d'emplois sur la partie du transport vont être créés ?

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci. Je vous demanderais, pour les prochaines prises de parole, de bien respecter le temps imparti. Il est déjà conséquent : il y a trois minutes pour l'expression de chacun et chacune. Si on veut que le micro puisse tourner, il faut vraiment veiller à les respecter. Puis sinon, en plus, on multiplie les questions sans avoir le temps d'aller au bout et c'est très frustrant.

J'ai pris en note un certain nombre des questions qui sont à mon avis aussi adressées à SNCF Réseau. On en a déjà quatre, elles sont importantes. On y revient au travers d'un éclairage qui sera apporté par cette organisation tout à l'heure. Il y aura effectivement une réunion qui permettra de parler des retombées sur le territoire et notamment l'emploi à Saint-Éloy-les-Mines au mois de mai. On l'a déjà fléchi comme étant le moment pour parler d'un certain nombre de sujets, avec le prestataire aussi, qui a notamment modélisé un peu les retombées économiques sur le territoire. Il pourra nous expliquer, en démontrant chiffres à l'appui, comment il arrive à ces conclusions, et quelle est la qualité de l'emploi sous-entendue derrière ces chiffres. Monsieur, vous attendiez la parole.

M. Narcisse AMIGO – Conseiller municipal de Saint-Bonnet

Je suis de Saint Bonnet, conseiller municipal. Vous avez l'intention de descendre à près de 350 mètres de profondeur dans l'activité de forage. Vrai ou faux ?

Le col de Naves se trouve à 330 mètres. On est à 720 là-haut. Vous allez donc pomper l'eau pour pouvoir l'extraire. Que vont devenir nos beaux ruisseaux qu'on a comme la Veauce, la Cèpe, la Gourdonne ? On a dans la Veauce, entre autres, des écrevisses à pattes rouges qui sont très rares maintenant. Que vont-elles devenir ? Parce que là, en creusant à 350 mètres, les sources sont mortes. On le sait, et vous le savez aussi. Vous allez purger tout le coin. Et je ne parle pas de l'autre versant. Je parle de celui que je connais très bien. Que vont devenir les petites rivières, les beaux ruisseaux qu'on a par-là ?

M. Loïc CHENAL – IMERYS, Responsable des Opérations projet EMILI

Merci de la question. On en a parlé hier. Le massif granitique est quasiment vertical. Hier, on a expliqué avec les géologues du BRGM que ce massif granitique est un massif qui est quasiment imperméable, avec une circulation de l'eau potentielle qui se fait par les fracturations et les fissurations. On ne peut donc pas dire que l'eau qui s'infiltrerait ici à travers ce granit, irait rejoindre la Veauce et faire ce raccourci. La circulation de l'eau est principalement aujourd'hui dans les couches de surface que sont les micaschistes, et qui recouvrent tout le massif de la Veauce. C'est le premier point.

Le deuxième point, en espérant vous rassurer, vous dire qu'on a lancé une étude écologique très poussée, notamment sur les écrevisses à pattes blanches, comme vous les avez évoquées, qui sont classées Natura 2000, et sur lesquelles nous avons aussi des inventaires et des suivis de populations, qui sont dans des milieux fragiles. Nous en sommes bien conscients. C'est pour cette raison que nous avons lancé des spécialistes sur ces diagnostics.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

On va céder la parole à Madame, s'il vous plaît. Puis, nous prendrons le temps d'écouter le collectif des habitants de Saint-Bonnet, ça me semble important.

Mme Patricia LAEDERICH – intervenante dans la salle

J'habite à Valignat, sur les sommets du côté de Naves. Vous indiquez, sur votre page 59, les lignes et ce qui va être transporté sur la ligne de chemin de fer entre Montluçon et Gannat. Vous indiquez qu'il y aura 800 000 tonnes par an de transport des résidus de l'usine de conversion. Vous indiquez également qu'ils représentent trois allers-retours par jour. Première question est ce que vous envisagez qu'ils soient en totalité ou partiellement stockés à Saint-Bonnet ?

Deuxièmement, vous ne semblez pas vraiment savoir quoi faire de ces résidus. Vous indiquez dans un autre chapitre qu'ils pourraient servir de réaménagement, réhabilitation d'anciennes carrières ou d'anciennes mines. Les carrières d'Échassières sont-elles concernées par cette possibilité ? Où qu'ils aillent, que contiennent ces résidus et quel degré de toxicité ? Enfin, comment se fait-il qu'il y ait annuellement 800 000 tonnes de résidus, alors que vous indiquez introduire dans le circuit de fabrication 330 000 tonnes de mica, 100 000 tonnes de chlorure de potassium, 125 000 tonnes de gypse. Il manque même, sans compter les 34 000 tonnes de lithium que vous aurez produit, 245 000 tonnes. De quoi s'agit-il ?

M. Loïc CHENAL – IMERYYS, Responsable des Opérations projet EMILI

Merci pour la question. On aborde la thématique de la conversion, parce que vous avez mentionné les résidus de conversion. En fait, il faut détailler le chiffre de 800 000 tonnes un peu plus profond, parce qu'il comprend tous les résidus. Quand on parle de résidus, on parle des résidus de concentration et les résidus de conversion. Quand vous faites un bilan matière, vous allez vous trouver un écart, mais qui est tout à fait juste, simplement parce qu'on a des volumes d'intrants, notamment au niveau de l'usine de conversion. On va avoir beaucoup de gypse – plus de 100 000 tonnes, si je ne me trompe pas – cela crée des volumes en plus. Pour les résidus de conversion, il s'agit de 500 000 tonnes qu'il va falloir qu'on mette sur des voies ferrées et qu'on aille évacuer vers le stockage adapté. Aujourd'hui, on a des phases d'étude actuelle. On n'a pas encore identifié la zone de stockage pour ces résidus-là. En tout cas, il est sûr qu'on ne va pas les stocker à Saint-Bonnet.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

On apportera des données plus précises qui puissent être projetées la prochaine fois sur ce sujet. Il revient souvent, et il faudrait qu'on puisse vraiment appuyer vos prises de parole orales, justement, des projections qui sont notamment celles des données.

M. Guillaume RAMEAU – IMERYYS

Si je peux peut-être compléter, la station de changement de Saint-Bonnet ne sera pas concernée par les résidus. La seule chose qui va passer par la station de Saint-Bonnet, c'est le concentré de mica qui contient le lithium et qui va partir vers Montluçon et le coproduit qui peut être du fait feldspath ou du sable feldspathique. Les résidus ne passeront pas d'une manière ou d'une autre par la station de Fontchambert.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci pour cette intervention. Vous aurez l'occasion de revenir après pour répondre aux questions des participants. Il y en a beaucoup. Je note qu'il y a déjà des personnes qui s'impatientent. Vous êtes nombreux et nombreuses à vouloir prendre la parole. Si vous ne pouvez pas le faire d'ici la fin de la réunion, même si on a encore une bonne heure d'échange, on vous rappellera comment le faire via le site internet. Vous pouvez interpeller soit l'équipe du débat, soit le porteur de projet, et une réponse est apportée dans les quinze jours maximum. Il y a tout un ensemble de possibilités. Je les rappellerai tout à l'heure. Merci, Messieurs.

Je vous propose de céder la place, sans transition, à Monsieur FAURE et à Monsieur CHAMBON, qui représentent le collectif des habitants de Saint-Bonnet et qui ont une petite intervention prévue justement, qui s'appuiera aussi sur une présentation. Allez-y, je vous en prie, prenez la place. Vous avez un propos qui tient en une dizaine de minutes, et qui permettra d'initier aussi tout un certain nombre d'échanges avec la salle.

M. Luc FAURE – Collectif riverains de Saint-Bonnet-de-Rochefort

Bonsoir à tous. Nous représentons le collectif riverains de Saint-Bonnet-de-Rochefort. Celui-ci a été fondé suite à l'annonce de la création d'une usine de chargement de lithium sur notre commune, en lien au projet EMILI d'IMERYYS. Au-delà de la plateforme de chargement, notre réflexion a poussé plus loin que Saint-Bonnet-de-Rochefort, rendant une majorité sceptique, voire totalement contre le projet.

Pour se rendre compte tout d'abord de l'ampleur de cette future mine. Une mine, c'est ça. Elle sera fermée, mais c'est la même ampleur. On voit bien la taille du trou. Tout ça pour ça. La petite noisette qu'on voit à gauche, c'est une image de synthèse, ça représente ce qu'on va extraire en lithium avec la Tour Eiffel pour comparer. C'est représenté à droite.

L'industrie minérale est le premier producteur de déchets solides, liquides et gazeux, tous secteurs industriels confondus. Les déchets de métal ne se dégradent pas. Certaines régions de France subissent des pollutions datant de l'époque romaine, ainsi que des dommages et dégradations irréversibles. Dans ce projet, on va extraire 2 millions de tonnes de roches par an pour extraire 34 000 tonnes de lithium à la fin.

Pour l'historique, sur le site de l'ancienne mine de tungstène, on a sorti 6000 tonnes en 50 ans. Là, on va sortir quasiment six fois plus en une seule année, ce qui est énorme. Tout cela nous amène à Saint-Bonnet-de-Rochefort, puisqu'on va transporter la matière par canalisation jusqu'au site de chargement, comme on l'a dit tout à l'heure et par train, si on peut le croire, ou sinon ce sera par camion. Ce n'est pas exclu. Le village dit non. On le voit sur cette diapo, c'est assez flagrant. La mairie a dit non à l'unanimité. C'est du 100 %, ainsi que des mairies voisines, comme Naves. La pétition a réuni 3600 signatures.

M. Brice CHAMBON – Collectif riverains de Saint-Bonnet-de-Rochefort

À titre d'exemple, pour le contournement de Vichy, la pétition a réuni 2000 signatures. À Saint-Bonnet, nous sommes 700 habitants. Vous voyez donc la force de la pétition à Saint-Bonnet-de-Rochefort.

M. Luc FAURE – Collectif riverains de Saint-Bonnet-de-Rochefort

Ce qui est représenté en orange, c'est le quai de chargement. On ne pouvait pas faire plus proche des habitations contrairement à ce qu'on nous a dit. En fait, la longueur du quai de chargement représente le hameau de Chalignat. Sur l'autre photo, sur le livret de synthèse d'IMERYYS, ils disent que les habitations sont à 450 mètres. C'est marqué dessus.

Nous avons vérifié sur Géoportail. Comme vous pouvez le voir, les premières habitations se situent à 388 mètres, soit moins de 400 mètres. Le pire de tout concerne les quais de stockage. Comme vous l'avez compris, des wagons qui vont faire trois mètres de long pour les stocker entre Fontchambert et Puy de la Reine. Il sera à 110 mètres de Puy la Reine. L'ampleur est énorme. C'est deux fois plus grand que Chalignat.

Vous avez vu la photo qu'IMERYYS a modélisée en 3D. Le bâtiment va dépasser au-dessus de l'autoroute. Il va faire 53 mètres de long. Il va dépasser je pense, environ entre 13 et 15 mètres, à confirmer en termes de hauteur. Le bâtiment ne sera pas caché par l'autoroute. C'est en pleine ligne de mire des maisons.

Il faut retenir que nous avons pris la photo du livret d'IMERYYS. Je n'ai jamais vu autant d'arbres dans Chalignat. Quand je suis sur place, il n'y a pas d'arbres. Quand ils ont balisé les arbres le long du chemin de fer derrière l'autoroute, il faut quinze ans pour qu'un arbre atteigne dix mètres. Si ce projet se fait en 2028, on sera peut-être plus là.

Puis aussi un accès entre Chalignat et le quai de chargement : il y a un arrêt de bus des enfants, il y a un chemin de randonnée qui est beaucoup emprunté. Les enfants de Chalignat, c'est-à-dire aussi mes enfants vont à l'école en vélo et à pied. Est-ce que l'accès sera gardé sécurisé pour les enfants pour pouvoir aller à l'école de Saint-Bonnet-de-Rochefort ?

M. Brice CHAMBON – Collectif riverains de Saint-Bonnet-de-Rochefort

Les nuisances sont inacceptables. Comme vous avez pu le voir, le bâtiment est plus haut que l'autoroute. Le bruit de l'autoroute va se réverbérer et va renvoyer le bruit sur Chalignat. Il y aura certainement beaucoup de circulations de camion pour le temps des travaux, et puis pour approvisionner aussi le quai de chargement.

Les filtres vont fonctionner 24h/24, 7 jours/7. Vous avez compris aussi que les trains vont avancer tout doucement. Il y aura des crissements de freins. Le fait de charger le train, il y aura du bruit. Et puis surtout, comme vous avez pu vous apercevoir, les trains vont aussi traverser tout le village de Saint-Bonnet-de-Rochefort. Ce sont des trains qui font 300 mètres. Ce n'est pas les TER qui font deux wagons. Il y a 20 wagons chargés.

Nous n'avons pas parlé de la pollution lumineuse. Cela fait 17 ans que j'habite à Saint-Bonnet-de-Rochefort. J'ai choisi parce que c'était la nature, c'était calme. Demain, on impose ça : la lumière allumée toute la nuit.

Ce projet, nous le pensons honnêtement, va porter préjudice à Saint-Bonnet-de-Rochefort, parce qu'on va confisquer des terres agricoles. Qui aura priorité sur l'eau ? Vous avez bien compris que l'eau est aussi un enjeu majeur. Les maisons vont être dépréciées. À titre d'exemple, en ce moment c'est la mode des éoliennes. On impose que les habitations soient à 500 mètres minimum des éoliennes. Ici, vous avez compris, c'est à moins de 400 mètres. D'après les agents immobiliers, une maison perd 30 % de sa valeur. Imaginez les maisons qui sont en face de l'usine.

Il y aura un bétonnage sur près de 15 hectares. C'est énorme, comme vous avez pu le voir. Il y aura aussi une dispersion de la poussière, même si la matière qui transite est humide. J'ai pu visiter les usines en début d'année. Effectivement, il y a des matériaux par terre, de la poussière. De plus, les nuisances sonores seront amplifiées par le relief et les vents dominants. Tout le trafic de train va porter préjudice à notre village. Des camions, bien sûr, vont traverser le village.

On a parlé tout à l'heure des dangers de fuites des canalisations. Comme de partout, il y a des fuites aussi bien pour l'eau. Pour transporter ces matières, et on en convient, il peut y avoir des risques de fuites.

Pour Saint-Bonnet, on s'est battu pour la Station Verte. Du fait d'avoir la vue sur le quai de chargement, que vont devenir nos gîtes, les chemins de rando ? Puis, depuis quelques années, on a une magnifique aire de camping-cars, qui donne pleine vue sur le site d'IMERYYS. Il faut prendre l'orientation et le point de vue.

Et puis à Saint-Bonnet-de-Rochefort, depuis une dizaine d'années, on s'est battu pour avoir le Naturopôle : certification ISO, Excellence rurale où on choisit les entreprises qui respectent l'environnement. On va donc rentrer dans Saint-Bonnet-de-Rochefort où il y a le Naturopôle, et on va ressortir de Rochefort où il y a le Dénatropôle. C'est bien triste.

Saint-Bonnet, financièrement, n'a pas besoin d'IMERYYS. C'est un village qui fonctionne bien, les comptes sont équilibrés. On a des bénéfices. Il y a de l'emploi. La population s'agrandit d'année en année. On a peur qu'il y ait une perte d'attractivité du village. Aujourd'hui, depuis qu'IMERYYS a annoncé qu'il voulait s'installer sur Saint-Bonnet-de-Rochefort, plus aucune maison ne se vend à Saint-Bonnet-de-Rochefort. Personne ne veut habiter près d'une usine, ce qui est normal.

Pour nous, c'est le choix de la facilité pour IMERYS. Ils nous l'ont dit. C'est l'endroit le plus facile, Saint-Bonnet, car c'est plat. Quand une entreprise peut déplacer des millions de tonnes de roches, et qu'ils nous disent qu'ils ne peuvent pas se mettre à tel endroit parce que ce n'est pas plat, j'ai du mal à comprendre. Merci de votre attention et j'espère que les choses vont bouger et que des solutions seront apportées. Merci à tous.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Je vous en prie, restez là quelques minutes, parce qu'il y a peut-être des questions qui vous seront adressées. C'est le cas. On va faire passer les micros en salle, s'il vous plaît. Monsieur. Oui, c'est sur ce sujet ? D'accord. Parce que pour ce qui est de votre prise de parole générale, je l'ai bien en tête, comme celle de Monsieur, mais je préfère qu'on écoute déjà les réponses que peut vous apporter le collectif si vous pouvez les interpeller.

M. Thierry DOMINIQUE – intervenant dans la salle

Bonsoir. C'est juste pour répondre à votre slide. Vous dites que la maison la plus proche du quai de stationnement est à 110 mètres, et vous vous demandez 500 mètres, comme pour les éoliennes. Par contre, vous avez accepté que les Bougies de Charroux s'agrandissent. Vous avez accepté que D-LAB se construise à côté des maisons et du Naturopôle. Vous ne pouvez pas dire le contraire.

Vous dites que vous ne voulez pas d'usines à moins d'une certaine distance de maison. J'ai travaillé quinze ans à s'abonner chez PiLeJe, donc je connais très bien. Vous dites que vous ne voulez pas de nuisances. Il y a des usines qui sont construites. Vous dites que vous n'êtes pas maire. Ce n'est peut-être pas vous qui avez choisi, mais ces usines sont bien construites. Elles se sont agrandies. Juste à côté des Bougies de Charroux, il y a plein de maisons, elles sont à moins de 110 mètres. Ce que vous dites n'est pas bien.

M. Luc FAURE – Collectif riverains de Saint-Bonnet-de-Rochefort

Je vais vous répondre. Pour les éoliennes, c'est la loi. Les éoliennes ne doivent pas être implantées à moins de 500 mètres. C'est un exemple. Il n'y a pas de loi pour les usines. Ils auraient pu se mettre, comme ils ont dit, à 20 mètres de Chalignat, il n'y a pas de problème.

En gros, au niveau du Naturopôle, ces entreprises d'excellence protègent l'environnement. C'est ce rapport que je fais là. Demain, on a un quai de chargement qui va être construit à l'autre bout de Saint-Bonnet. Il y aura un impact pour tout le village de Saint-Bonnet parce qu'il y aura des trains qui vont traverser. Imaginez des trains de 300 mètres qui vont traverser tout le village. Vous vous rendez compte des nuisances qu'on peut avoir ? Vous vous rendez compte le nombre de tonnes de roches qui vont bouger ?

M. Thierry DOMINIQUE – intervenant dans la salle

Vous avez comptabilisé le nombre de camions qui viennent par jour charger chez PiLeJe, chez D-LAB, aux Bougies de Charroux, à Herbal-T ? Vous dites que beaucoup de camions vont perturber, et ça, je peux le comprendre. Ne dites pas que parce qu'il va y avoir d'autres camions, cela va perturber plus. Il y en a déjà qui passent.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

C'est noté. Merci pour votre intervention. Est-ce que vous avez d'autres éléments factuels à apporter à cette intervention ?

M. Luc FAURE – Collectif riverains de Saint-Bonnet-de-Rochefort

Je comprends l'interrogation du monsieur, mais je pense qu'on ne parle pas du tout de la même chose. Il parle peut-être de deux ou trois camions par jour. Là, si on passe en camion, on passe à 80 camions par jour par rapport au tonnage. Ce n'est pas le cas, puisque c'est du transport ferroviaire. C'est donc un autre débat. Ce qui nous inquiète aussi, on pose la question. À la page 145 de votre livret, il y a une variante de mémoire, et vous vous gardez la possibilité de faire les transports en camion.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Je vais le lire : « Les produits de l'usine de concentration comme ceux de l'usine de conversion pourraient être transportés uniquement par la route par poids lourd, ce qui représenterait un trafic supplémentaire avec l'ensemble des nuisances associées (bruit, pollution, émissions de CO2). » C'est dans les variantes qui pourraient être apportées au projet. C'est une éventualité donnée par le porteur de projet. Ce n'est pas par contre son choix. Ce sont les variantes possibles.

M. Brice CHAMBON – Collectif riverains de Saint-Bonnet-de-Rochefort

Ce n'est pas le choix qui a été fait, ce qui est logique parce que le train est plus écologique que les camions. C'est une éventualité effectivement qui est marquée noir sur blanc.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

En précisant derrière justement qu'IMERYYS a fait le choix de modes de transport moins impactant, c'est-à-dire que ce n'est pas envisagé comme une éventualité aujourd'hui. C'est un scénario qui a été étudié, mais qui a un impact supérieur. Il faut quand même le lire en rapport avec le chapitre qui y est dédié. C'est vrai que c'est marqué noir sur blanc, mais il faut le réintégrer dans une compréhension plus globale de ce que dit ce chapitre.

Est-ce qu'il y a des personnes qui veulent questionner très directement le collectif comme l'a fait Monsieur précédemment ? Est-ce que l'on en revient autour de questions sur des enjeux autres et généraux ? Auquel cas, je sais qu'il y a deux personnes qui demandaient la parole.

Sylvain – intervenant dans la salle

Bonjour. Je suis Sylvain, habitant d'Échassières. Pouvez-vous préciser si simplement le projet de plateforme vous préoccupe ou c'est le projet dans son ensemble qui vous préoccupe ?

M. Luc FAURE – Collectif riverains de Saint-Bonnet-de-Rochefort

C'est bien sûr le quai de chargement, qui nous a amenés à pousser plus loin, comme je l'avais dit dans l'exposé, la réflexion. C'est là qu'après, on se questionne, on se renseigne, et on voit effectivement ce qu'on ne s'imaginait pas du tout. C'est un projet énorme. Ce n'est pas les 6000 tonnes de tungstène sur 50 ans. On est sur une autre dimension, c'est énorme. Il y a le progrès, les machines, etc., donc forcément, ce ne sont plus les mêmes dimensions. L'un a mené l'autre, mais l'un ne va pas sans l'autre de toute façon.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci. A priori, il n'y a pas d'autres questions qui vous sont directement adressées. Sinon, nous vous redonnerons la parole, aucun souci. Merci de bien faire attention à lever la main.

M. Jacques BOLIN – intervenant dans la salle

Je suis habitant de Saint Bonnet. Une question que personne n'a posée actuellement concernant le radon. Je pense que les gens d'IMERYYS sont au courant. Un courrier du 20 janvier 2022 qui est à l'intention de Monsieur le Directeur Dominique DUHAMET, IMERYYS Céramique France des kaolins de Beauvoir. L'ASN, c'est-à-dire l'Autorité de sûreté nucléaire vous fait des recommandations sans plus sur cinq pages, avec un délai de deux mois de mise en conformité, surtout sur le site de stockage des minéraux de tantale et d'étain. Ce sont des radionucléides, puisqu'ils considèrent que, sur le site de stockage, les personnes doivent porter un dosimètre.

La question que je me pose, puisque ces matériaux en concentré vont descendre sur le quai du chargement à La Fontchambert, faudrait-il déjà analyser les sols avant exploitation ? Ensuite, progressivement au cours des stockages, la même analyse de ces sols, y compris si le bâtiment de stockage de ces minéraux va être soumis à la même réglementation que l'ANS. Merci de votre réponse. Je tiens d'ailleurs à disposition d'IMERYYS les photocopies de cinq pages du courrier. Merci.

M. Loïc CHENAL – IMERYYS, Responsable des Opérations projet EMILI

Merci pour la question. Aujourd'hui déjà sur le site de kaolins, on valorise certains coproduits, dont un concentré d'étain-tantale, auquel vous faites référence. Le projet EMILI s'inscrit dans la continuité de cette valorisation. J'ai parlé tout à l'heure de valorisation de coproduits de feldspath. On va aussi valoriser le même concentré d'étain-tantale. Par rapport à la station de chargement, ce concentré ne va pas passer par la station de chargement. Ce sont des volumes qui sont bien plus petits qui n'ont rien à voir avec les volumes dont il est question pour le feldspath et pour le concentré de mica, que l'on va expédier, comme on le fait actuellement avec des camions. Ce sont des volumes qui sont extrêmement négligeables par rapport au reste.

Bien sûr, aujourd'hui, on respecte les normes réglementaires par rapport à l'exploitation de ces produits. Je peux donner la parole à Grégoire qui peut donner plus d'informations sur le radon notamment.

M. Grégoire JEAN – IMERYYS, Directeur Recherche & Développement

Le radon n'est pas lié à ce concentré d'étain-tantale qui, lui, a une radioactivité classique, parce qu'il concentre l'uranium et le thorium qui sont présents dans le granit. Dans notre granit, il se retrouve avec les porteurs d'étain et tantale. Le radon, c'est un gaz radioactif qui s'accumule dans les zones non aérées, parce que c'est un produit de dégradation naturelle. Si vous habitez dans une zone à forte teneur granitique – la Bretagne, c'est la même chose, il y a des recommandations d'aération. Dans notre mine souterraine, il y aura une aération pour éviter une accumulation de radon pour les ouvriers. Il n'y a absolument pas de risque radon lié aux micas, aux concentrés de feldspath, qui sont absolument dénués de radioactivité.

Par ailleurs, il y a un état initial de radioactivité naturelle du site qui va être effectué dans le cadre de l'ensemble des états des lieux environnementaux. Cela fera partie aussi des rapports que vous pourrez consulter au fur et à mesure qui seront disponibles.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Bien, merci. Comme c'est la deuxième fois que ce sujet du radon ressort, je pense que côté CPDP, nous demanderons un petit éclairage du BRGM qui viendra compléter votre réponse, notamment sur la réunion 7, qui est celle qui permet de traiter le sujet des procédés mis en œuvre. On essayera donc de faire revenir ces questionnements pour en avoir des réponses, Monsieur. Cette fois-ci, c'est à vous.

M. Jacques MORISOT – intervenant dans la salle

Merci beaucoup. Je m'excuse de revenir sur une question plus générale. J'ai demandé la parole depuis le début, mais je n'ai pas pu l'avoir tout de suite. Je suis socioprofessionnel du tourisme à Saint-Bonnet-de-Rochefort, et j'ai deux questions : une comme socioprofessionnel du tourisme, qui vient compléter ce qu'a évoqué le collectif ; et une comme citoyen, parce que je suis également citoyen.

Comme socioprofessionnel du tourisme, je voudrais d'abord réagir à ce que j'ai vu hier sur YouTube de la réponse d'IMERYYS sur les impacts touristiques, puisqu'il y avait une question qui était posée en ce sens. J'ai été très surpris, voire scandalisé, qu'IMERYYS réponde sur une question qui touche les politiques touristiques. Sauf erreur de ma part, une société privée à capitaux belge n'a pas vraiment compétence pour déterminer une politique touristique. J'ai une première question. Elle s'adresse non pas à IMERYYS, mais elle s'adresse aux élus locaux, aux élus communautaires. À quand une étude réellement indépendante, voire contradictoire, sur les impacts réels de cette mine et de l'image qu'elle porte et portera dans la décision de venir en vacances ou en séjour, notamment par rapport à la pleine nature ou au retour aux sources, puisque ce sont les slogans du Val de Sioule ? À quand une étude concernant la politique touristique ? Je rappelle que les retombées économiques du tourisme sur le Val de Sioule représentent 33 millions d'euros par an et sur les Combrailles, si je m'en tiens toujours aux documents officiels, c'est 70 millions. Y aura-t-il cette étude ? Si oui, est-ce que cette étude sera préalable à toute démarche administrative sur le projet ? Je pense notamment à avancer les enquêtes publiques. Il y a déjà la problématique de l'eau qui repousse à mon avis ce projet de plusieurs années.

Comme citoyen, j'ai suivi plusieurs réunions en direct ou sur YouTube. Cela montre combien ce débat de public devient une opération de communication d'IMERYYS, pour ne pas dire de propagande, sur un bien commun qui ne leur appartient pas, qui appartient à tout le monde, puisque le minerai est bien de l'État. J'ai une question à adresser aux élus du peuple, puisque l'article 3 de la Constitution dit que le peuple est souverain. Elle s'adresse donc aux parlementaires nationaux et européens, puisque c'est d'actualité. Plutôt qu'un débat qui n'est en rien contraignant pour un projet de société privée, directement et financièrement intéressée au projet et qui touche ce bien commun, à quand un réel processus de débat citoyen sur la base d'apports scientifiques indépendants et/ou contradictoires sur le pourquoi, la raison d'être, le pour quoi – la personne de la CGT l'évoquait tout à l'heure – de cette mine tenant compte non seulement du dérèglement climatique, mais du fait que six voire sept des limites planétaires sont aujourd'hui dépassées, et ont des effets systématiques ? Donc un vrai débat citoyen, convention citoyenne, consultation, référendum, etc., avec l'obligation de respecter ce qui en sortira, contrairement à ce qui s'est passé pour la Convention citoyenne sur le climat. Merci aux élus et aux parlementaires de répondre.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci. Je ne sais pas si votre question peut être adressée justement à une personne dans la salle qui se sentirait concernée en tant qu'élu, en tant que représentant des collectivités ou en tant même qu'acteur du tourisme justement. Si une personne souhaite réagir à ce qui vient d'être dit qu'il n'hésite pas, surtout s'il est directement concerné par l'interpellation de Monsieur.

Sinon, bien évidemment, on garde la question en tête. Il y a encore une fois la réunion sur les retombées territoriales qui permettra, nous l'espérons, peut-être d'aller plus loin sur ce sujet et à mon avis les maires, les collectivités concernées éventuellement aussi à s'emparer de ce genre de questions, et les parlementaires, évidemment. Monsieur à côté attend depuis très longtemps. Est-ce que je peux avoir un lever de main de la part des personnes qui attendent la parole pour que je voie à peu près en salle où elles se répartissent ? Monsieur attendait la parole.

M. Étienne BONNET – intervenant dans la salle

Ma question va être assez rapide. Est-ce que vous achetez l'eau que vous allez pomper dans la Sioule ?

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci pour votre question.

M. Fabrice FREBOURG – IMERYYS, Chef de projet environnement

C'est une question très précise. Je vais donc essayer d'être le plus précis possible et le plus concis. La DREAL ou la DDT pourront compléter ou corriger si je dis des erreurs. Le pompage dans la Sioule, quel que soit l'usage donne lieu à des redevances. Ces redevances sont perçues par les agences de bassin, et ensuite elles servent à la collectivité de l'ensemble des zones que gèrent les agences de bassin.

M. Étienne BONNET – intervenant dans la salle

À quel prix vous allez acheter le mètre cube d'eau ?

M. Fabrice FREBOURG – IMERYYS, Chef de projet environnement

Je ne sais pas vous dire aujourd'hui le prix du mètre cube d'eau défini par cette redevance qui est définie par l'agence de bassin Loire-Bretagne.

M. Étienne BONNET – intervenant dans la salle

Vous pensez que c'est similaire au prix qu'un agriculteur doit payer ou c'est équivalent ?

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Posez toutes vos questions d'un coup s'il vous plaît, comme ça vous avez toutes les réponses.

M. Étienne BONNET – intervenant dans la salle

S'ils ne l'avaient pas acheté, je n'aurais pas eu besoin de demander le prix.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

D'accord. J'imagine que vous en avez quelques-unes en tête. Si vous pouvez les formuler, ce sera plus simple pour qu'on puisse aussi fluidifier les échanges.

M. Fabrice FREBOURG – IMERYYS, Chef de projet environnement

Je n'ai pas d'idée aujourd'hui de la redevance payée par les agriculteurs sur la Sioule par exemple, et de celle qui est payée par des industriels. Je peux m'engager à regarder et apporter la réponse très rapidement.

M. Étienne BONNET – intervenant dans la salle

OK, je vous remercie. Vous avez vu, on a mis une minute pour les questions et les réponses. J'ai été on ne peut plus rapide.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

On note l'engagement à apporter les réponses et on va essayer de voir sur quelle session cela peut être le cas. Merci. Madame, devant s'il vous plaît, parce que ça fait longtemps.

Mme Adelaïde GIRAUD – intervenante dans la salle

Je suis agricultrice et présidente de l'association d'irrigation locale. En tant que citoyenne, je suis venue habiter à Saint-Bonnet il y a déjà un peu plus de 12 ans. J'ai trouvé une commune agréable, dynamique, attractive, avec de l'emploi, à proximité de grandes villes. Aujourd'hui, je suis inquiète face à tout cela, parce qu'à mon avis, cela va plutôt dégrader la commune que de l'améliorer. C'est notamment par rapport aux emplois où je ne suis pas convaincue du chiffre. À suivre. Je suis jeune, j'aurais le temps de voir.

Par rapport à l'irrigation et par rapport à l'agriculture, je suis d'autant plus inquiète. On mange encore un peu plus de terres agricoles, même si peut-être que les propriétaires sont d'accord, il n'empêche que le fait est là. Finalement, on n'est pas forcément soutenus par les entités qui peuvent nous représenter à mon sens et au sens de mes collègues de l'association d'irrigation. Je suis aussi inquiète par rapport à l'eau. Nous sommes contraints par des quantités de prélèvements annuels que nous tâchons de respecter, parce que nous sommes obligés. Nous sommes conscients de la suite donnée à ce que nous pouvons faire. Finalement, est-ce qu'IMERYYS aura les mêmes contraintes ? Qui sera prioritaire le jour où il y aura une difficulté ? Il faut quand même savoir que nous avons aussi un contrat avec EDF par rapport au barrage des Fades. Nous payons pour lâcher de l'eau, pour soutenir l'étiage, notamment par rapport à la pêche ou au tourisme, parce que nous sommes conscients que nous tirons de l'eau, ce qui peut avoir des conséquences sur des périodes un peu délicates. Qui sera prioritaire le jour où il y aura des baisses d'étiage conséquentes ? Qu'est-ce qui va se passer pour l'agriculture que l'on est sans cesse en train de taper ?

Finalement, nous sommes là pour la souveraineté alimentaire. Nous sommes là aujourd'hui pour que les gens puissent manger à leur faim, ce qui n'est pas forcément le cas ailleurs. Que va-t-il se passer pour l'avenir ? Je suis vraiment inquiète par rapport à cela. Ce n'est pas forcément une question, mais c'est une réalité au nom de l'association, qui

aujourd'hui regroupe 43 propriétaires fonciers et fait vivre 11 exploitations agricoles. Quand je dis exploitation, il y a plusieurs personnes dans ces exploitations. Aujourd'hui, ce sont 250 hectares minimum arrosés chaque année uniquement sur les besoins. On ne va pas forcément tirer de l'eau si on n'en a pas besoin. On a à peu près les volumes que vous dites, autour de 600 000 mètres cubes, mais finalement on ne les atteint pas, parce qu'on est responsable de ce qu'on fait chaque année. Je vous remercie.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci. Je vais demander aux représentants d'IMERYYS de céder la place au représentant de la DREAL qui va peut-être apporter quelques éclairages sur ce sujet du partage de la ressource qui revient souvent.

M. Lionel LABELLE – DREAL, chef d'unité interdépartementale Cantal – Allier – Puy-de-Dôme

Mesdames, Messieurs, bonsoir. C'est mon service qui a la charge d'instruire une bonne partie des dossiers qu'IMERYYS va déposer. Il faut bien avoir en tête que, pour l'instant, aucun dossier n'a été déposé. Cela a été dit au début de la réunion. Nous sommes complètement en amont du processus d'instruction qui va normalement débiter quand les dossiers seront déposés.

Pour vous expliquer un peu le sens de notre travail au niveau du contrôle des installations industrielles, le législateur a considéré que les installations industrielles à enjeu devaient faire l'objet d'une attention particulière de la part des pouvoirs publics. C'est la mission d'inspection des installations classées qui est suivie par mon service. D'une part, on intervient au niveau de l'instruction des dossiers. L'idée, c'est effectivement que les dossiers qui sont déposés puissent faire la lumière sur l'ensemble des enjeux environnementaux. On en a déjà entendu un certain nombre aujourd'hui : la question des déchets, la question de l'eau. Ce sont effectivement des sujets qui sont majeurs par rapport à ces dossiers. Nos attentes, c'est que, dans les dossiers qui seront déposés, on ait le plus de clarté possible sur les enjeux, sur les états initiaux, sur les moyens de réduction de ces impacts. À ce titre, nous attendons dans le dossier qu'IMERYYS puisse justifier que les volumes d'eau consommés sont réduits au maximum, conformément aux meilleures techniques disponibles.

À travers les procédures d'autorisation environnementale qu'on va mener avec les services compétents, mais éventuellement aussi avec des expertises externes pour pouvoir éclairer les débats techniques qui le méritent, et également le public, puisque la procédure prévoit une enquête publique. L'idée finale est de pouvoir proposer à la préfète une position qui soit la plus pertinente possible en fonction de l'ensemble des enjeux. Nous prenons ce dossier de façon complètement neutre et objective. L'idée, à l'issue de la procédure, et une fois que toutes les études auront été réalisées, est que l'on puisse proposer quelque chose qui soit le plus juste et pertinent possible en fonction des données qu'on aura pu avoir.

Simplement sur le sujet de l'eau par rapport au partage, puisque vous aviez une question précise sur le sujet, la personne de la CLE est intervenue tout à l'heure pour dire qu'effectivement une étude HMUC va être réalisée et dont les résultats devraient arriver en 2026/2027 pour faire un peu un état des lieux sur l'ensemble des consommations, l'ensemble des usages et voir comment ce partage de l'eau entre les différents utilisateurs peut être arbitré.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci. Je vois qu'il y a plusieurs demandes de prise de parole. En même temps, le temps tourne. Il y a un certain nombre de questionnements qui étaient adressés tout à l'heure à SNCF Réseau. Il ne faut pas qu'on les oublie. Je vais lui demander de prendre la parole. Je vais juste demander à Monsieur d'intervenir, parce qu'il demandait aussi le micro depuis tout à l'heure. On peut le lui donner maintenant. On fait la pause pour écouter SNCF Réseau sur les quatre ou cinq points qu'on a notés tout à l'heure, sur lesquels on a besoin de vos éclairages. Ensuite je céderais la parole à Madame devant et Monsieur tout au fond, que je n'ai pas oubliés et que je vois de loin.

M. Joseph CARREIRA – intervenant dans la salle

Bonsoir. Je suis Joseph. Pour rebondir sur la prise de parole de Jacques, je m'étonne encore une fois de ne pas voir madame la préfète. Nous l'apercevons régulièrement dans des prises de parole avec les médias. Comment se fait-il qu'aujourd'hui elle ne soit pas là ?

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci. Nous lui ferons remonter la demande. Je vous propose donc de prendre la place de Monsieur LABELLE pour pouvoir revenir sur les quatre ou cinq points qui concernaient plus directement SNCF Réseau. On va peut-être se les rappeler.

Premier sujet qui avait été évoqué, c'était la crainte que les ouvrages d'art existant, notamment les viaducs, ne supportent pas déjà la charge des trains, qui seraient amenés à transiter par les voies existantes.

Deuxième sujet : est-ce qu'on peut avoir un éclairage sur l'état de la voie déjà telle qu'elle est actuellement ? Est-ce qu'on est bien en mode dégradé ou pas ? Sur quelles temporalités ? Qu'est-ce que cela implique pour le futur : projet ou pas projet ? Enfin, qui va financer la rénovation de la ligne s'il y a besoin d'une rénovation ? Et enfin, s'il n'y a pas financement ou s'il n'y a pas entente entre partenaires sur un protocole de financement tout du moins rapidement, qu'est-ce que ça signifie en termes d'impact sur le projet ? Peut-être que nous nous adresserons directement à IMERYYS. Mais y a-t-il d'éventuels plans B avec toujours cette crainte exprimée par certaines personnes que ce soit l'autoroute la solution de repli ?

Je vous laisse prendre le premier sujet comme il est venu, c'est-à-dire la question du poids des chargements et de la robustesse des infrastructures actuelles.

M. Alexis AUFORE – SNCF Réseau

Bonsoir à toutes et à tous. Je m'appelle Alexis AUFORE, et je représente SNCF Réseau. La première question concerne en effet les ouvrages d'art. Une personne avait demandé quid des ouvrages d'art qui sont traversés sur la ligne, avec des ouvrages d'art qui sont pour certains des ouvrages d'art exceptionnels, puisqu'on a deux ouvrages d'art Eiffel, le viaduc du Belon et le viaduc de la Boule.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

On vient finalement au fond du sujet qui était surtout de comprendre si ces ouvrages sont assez costauds pour pouvoir supporter des chargements et quel est le poids de ces chargements éventuellement.

M. Alexis AUFORE – SNCF Réseau

En fait, en fonction de l'état courant de l'ouvrage d'art, il y a une limitation en tonnage sur cet ouvrage. Si l'ouvrage est en mauvais état, la limitation en tonnage sur l'ouvrage est d'autant plus forte qu'il est en mauvais état. S'il est en très bon état, on peut faire circuler des trains plus lourds.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

S'il vous plaît, laissez-le prendre le temps de développer les réponses, parce que sinon vous allez l'interpeller avant même d'avoir eu ces éclairages. Merci.

M. Alexis AUFORE – SNCF Réseau

De ce fait, cela ne multiplie pas forcément les trains, parce qu'il y a un moment où on ne peut pas faire circuler autant de trains qu'on veut sur cette ligne. Pourquoi ? Parce que c'est une ligne qui est en voie unique entre Gannat et Lapeyrouse. Il y a donc une problématique très simple qui est de croiser des trains. On ne peut pas mettre autant de trains qu'on veut sur ce tronçon de ligne. Même après, quand on est sur la double voie, on ne peut pas mettre autant de trains qu'on veut. À un moment, cela se traduira par une limitation de ce qu'on peut proposer à l'industriel en termes de train.

Comme je le disais au départ, que ce soit pour les ouvrages d'art ou pour la ligne, il y a des limitations en tonnage et il y a des limitations en longueur de convois. Notre rôle est de l'imposer à quiconque veut faire rouler des trains, que ce soit des trains voyageurs ou des trains de fret sur le réseau. Notre objectif, chez Réseau, c'est d'assurer la sécurité des circulations. S'il y a des trains qui sont trop lourds, on va répondre à l'industriel ou à une entreprise ferroviaire de transport de voyageurs que c'est impossible, et qu'il faudra voir les perspectives à la baisse. Ce sera notre réponse.

Ensuite, sur la régénération, j'ai entendu beaucoup de préoccupations sur le fait que la ligne était globalement en mauvais état. Et vous avez raison, la ligne est globalement en mauvais état. Par qui est prise en charge la régénération des voies en France ? Par des cofinancements entre l'État et la région, ce qui s'appelle le CPER (contrat de plan Etat-Région). Le secrétaire général de la CGT évoquait qu'il y avait eu des pourparlers violents avec Laurent WAUQUIEZ, qui menaçait de ne pas accorder de financement. Cela fait partie des postures. Je peux vous dire que le contrat de plan Etat-Région est en cours de négociation, et qu'il y a un moment où il aboutira. Qu'est-ce qui va se passer ensuite ? On verra à quelle hauteur il est. Si la hauteur au niveau des investissements est suffisante, on pourra faire circuler des trains sans limitation de vitesse, sans limitation de tonnage sur les ouvrages d'art.

Par contre, il n'y a pas de secret. Je tiens à le dire. Si le contrat de plan Etat-Région est en dessous des montants globaux d'investissements qui seraient nécessaires pour faire la régénération globale, il y aura des limitations de vitesse et il y aura des limitations de tonnage. Cela fait partie des risques qu'on a exposés et qu'on expose, que ça soit pour TER, mais aussi pour n'importe quelle entreprise de fret qui fait rouler des trains sur la ligne.

Concernant ensuite la circulation des trains, j'ai entendu des préoccupations sur les nuisances, et une question concernant la circulation des trains de fret chargés de concentrés qui seraient susceptibles de circuler la nuit. Non. Les trains qu'on propose à IMERYYS seraient des trains qui circuleraient sur les heures d'ouverture des postes d'aiguillage actuels, à savoir de 7 heures à 22 heures.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci. Peut-être une ou deux questions déjà de précision que j'aurais aimé vous adresser s'il vous plaît. Est-ce qu'on peut, parce qu'on n'a pas l'habitude quand on n'est pas initié, connaître quelle est la temporalité contractuelle du CPER ? Il est question d'une réflexion en cours, mais on se projette en fait sur quelles échéances ? Chacun peut y mettre le calendrier qu'il veut derrière, mais qu'on ait une idée quand même.

M. Alexis AUFORE – SNCF Réseau

Le CPER en cours de négociation se projette donc sur les échéances de régénération de la ligne sur 2024-2028.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

D'accord. Le CPER qui sera mis à la signature une fois l'accord trouvé entre les parties sera sur la période 2024-2028.

M. Alexis AUFORE – SNCF Réseau

Cela concernera la régénération sur ces périodes-là.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Ce qui signifie très rapidement, finalement.

M. Alexis AUFORE – SNCF Réseau

Tout à fait. Avec cette équation que je ne nie pas du tout. Si à un moment l'enveloppe est inférieure, il y aura des restrictions sur la ligne, c'est obligatoire. Si elle est suffisante, il n'y aura pas de limitation temporaire de vitesse, c'est-à-dire qu'on utilisera la ligne à son plein potentiel.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Pour en revenir au potentiel de la ligne telle qu'elle est actuellement sans travaux de régénération, quelle est justement la charge maxi qui serait autorisée, notamment en passage sur viaduc ? Des enjeux ont été formulés par les participants et qui pointaient un risque à ce que les ouvrages d'art, encore une fois, ne puissent peut-être pas résister à des charges. La charge est ce qu'on peut la connaître tout simplement ?

M. Alexis AUFORE – SNCF Réseau

Pour le moment, c'est autour des 1800 tonnes avec des convois qui ne doivent pas dépasser 327 mètres, qui correspond à la taille de l'évitement de Bellenaves. Comme on veut que les trains se croisent en gare, puisqu'on est sur voie unique, c'est la seule solution pour que les trains se croisent, il faut donc tenir compte du plus petit évitement. Le plus petit évitement sur la ligne se situe à Bellenaves : 327 mètres. Je vous ai donné des valeurs maximales en longueur et en masse qui peuvent être atteintes. Derrière, c'est une fonction et j'insiste dessus, de l'état du patrimoine et donc du montant des investissements publics sur la ligne.

IMERYS va payer des péages ferroviaires, c'est-à-dire qu'on ne fait pas circuler des trains de fret gratuitement sur le réseau ferroviaire. Les péages ferroviaires sont notamment en fonction du tonnage, puisqu'il y a une réflexion qui est d'ailleurs un peu plus proportionnelle que dans le monde routier. On se dit que plus un convoi est lourd et plus il use la ligne. Par conséquent, on fait payer la personne qui use un peu plus à la hauteur de ce qu'il use. Par exemple, sur l'autoroute, ce n'est pas forcément vrai, parce que les voitures payent un peu moins cher que les camions, mais ce n'est pas proportionnel à la tonne quand même. Les véhicules de tourisme payent quelque part pour des véhicules plus lourds.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Dernière petite précision, si vous pouvez l'apporter, est-ce qu'on a une idée, même à la grande louche, du montant de travaux qui serait nécessaire d'engager justement sur cette ligne, pour qu'elle soit adaptée aux différents usages ?

M. Alexis AUFORE – SNCF Réseau

L'enveloppe globale est en cours de calcul, justement dans le cadre des négociations sur le contrat de plan Etat-Région. Je ne peux donc pas communiquer dessus.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Est-ce qu'on a une idée, là aussi, d'une temporalité sur laquelle les participants pourraient avoir une idée plus précise des montants de financement à engager ? Est-ce que ce sera au moment de la signature qu'en fait il y aura une communication publique ? Est-ce qu'il y a en amont quand même des informations qui peuvent circuler sur ce sujet ?

M. Alexis AUFORE – SNCF Réseau

Il y aura normalement une communication publique au moment de l'accord et de la signature.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

D'accord. C'est noté. Merci beaucoup pour ces éclairages.

Je ne sais pas, du côté des équipes d'IMERYYS, si vous voulez peut-être apporter un complément ou votre point de vue avec un sujet quand même qui revenait : c'est la question du plan B. Si éventuellement on voit qu'il y a des contraintes qui font que... Attendez, il y a deux prises de micro successives, on ne peut pas les faire en même temps. Il y a Monsieur qui était en train de réagir à vif.

M. AUFORT – intervenant dans la salle

Bonsoir à tous. Je suis un collègue de SNCF Réseau. Je suis agent de circulation en gare de Bellenaves. Tout ce qui est dit est globalement vrai. La seule question que j'ai, c'est qu'il est évident que les installations – j'entends les installations de sécurité, les aiguillages – qui sont actuellement en place sont des installations qui sont vieillissantes. Pour ma part, je sais ce qu'il en est de leur régénération et de leur évolution future. Je pense qu'il serait pertinent d'expliquer à l'ensemble de la salle et à toutes les personnes qui sont également présentes sur YouTube les travaux qui vont devoir être mis en œuvre pour à la fois la création de la nouvelle gare de Saint-Bonnet-de-Rochefort d'une part, et éventuellement les travaux futurs d'intégration de tous les postes de la ligne de Gannat à Lapeyrouse dans une future commande centralisée du réseau qui impacterait in fine l'emploi des agents SNCF Réseau. Ce sont des questions qui me sont remontées aussi par mes collègues des secteurs de Gannat et Montluçon.

M. Alexis AUFORE – SNCF Réseau

Ça marche. Déjà, pour répondre sur la commande centralisée du réseau (CCR), pour vulgariser, parce que je sais que tout le monde n'est pas du monde ferroviaire dans la salle, c'est une automatisation globale de tous les aiguillages et de toutes les installations de sécurité dans toutes les gares. La mise en CCR du réseau n'est pas à l'ordre du jour actuellement. Quand je dis « pas à l'ordre du jour actuellement », c'est que ce n'est pas prévu côté ligne Montluçon – Gannat dans les 15 ans. Il n'y a pas de financement là-dessus. Ce sont les infos que j'ai. Après, peut-être qu'on a des infos différentes.

Le deuxième volet de ma réponse va vous intéresser. Du coup, effectivement, il y a une question, c'est comment on assure la sécurité ferroviaire de circulation fret qui arrive d'un point de chargement qui n'est pas situé en zone de gare – on ne va pas le nier, ce n'est pas en zone de gare. Comment on fait pour que les trains fret circulent en sécurité, c'est-à-dire qu'ils ne tapent pas un autre train en face ou qu'ils n'en rattrapent pas un autre. C'est une question de sécurité qui se répercute pour tous les trains de la ligne.

Actuellement, on est en phase de préféabilité. Du coup, on a réfléchi à trois solutions. Les solutions ont plus ou moins de faveurs à nos yeux. Mais en tout cas, rien n'est décidé formellement. La première solution, c'est la solution archaïque qu'on ne privilégie pas, c'est-à-dire faire un échange de dépêches entre un agent de desserte qui est situé au niveau du site de chargement et par exemple la gare de Bellenaves ou alors la gare de Gannat si on va de l'autre côté, avec du coup une confirmation verbale du fait que le train peut engager le réseau ferré et qu'il n'y a pas de train en circulation dans ce tronçon. Il y a un biais humain, c'est-à-dire que s'il y a une erreur humaine, eh bien on peut avoir des problèmes. Cela se fait à certains endroits, sur des trafics très faibles. Cela ne récolte pas nos valeurs.

La deuxième solution consiste à créer une gare au sens d'exploitation du terme au niveau du site de chargement, c'est-à-dire avoir une personne de plus au niveau du site de chargement, comme c'est le cas à Bellenaves ou à Lapeyrouse qui autorise l'accès au tronçon Nord ou au tronçon Sud.

Ensuite, la troisième solution, c'est ce qu'on appelle la banalisation de la voie entre Bellenaves et Gannat avec le déploiement de feux, qu'on voit sur d'autres voies plus circulées. Cela s'appelle le bloc automatique qui permet en fait d'indiquer au conducteur de s'arrêter si le feu est rouge, parce que la zone est occupée, ou de libérer la zone. Avec un feu vert, il peut engager. C'est plutôt cette solution technologique qui recueille les faveurs, avec aussi la réflexion de créer une gare intermédiaire au sens exploitation du terme.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci. On pourra peut-être vous laisser cinq minutes d'intervention pour aller au bout de votre propos, parce qu'il semble que vous en ayez sous la pédale comme on dit. Il serait intéressant d'avoir votre expertise dès la réunion de Montluçon par exemple.

M. AUFORT – intervenant dans la salle

Je complète juste. Au-delà des aspects techniques, il est intéressant de savoir ce qui se passe. À l'arrière, on me posait la question de quel est l'avenir des trains TER sur cette ligne. Je pense qu'ils vont être maintenus grâce aux circulations fret. Mais je sais ce qui passe sur la ligne, et je sais qu'à certains moments, il est compliqué de faire passer tous les trains, notamment quand on a des retards. On est sur une ligne à voie unique. Si on rajoute plusieurs trains en plus, quid des TER encore une fois qui pourraient s'ajouter ? Ce sont d'ailleurs des pistes de réflexion que nous avons avec les élus du secteur sur l'amélioration de la desserte ferroviaire qui, quoi qu'il arrive, devra être meilleure.

M. Alexis AUFORE – SNCF Réseau

Exactement. Vous n'êtes pas sans savoir que le nombre de TER qui circulent entre Montluçon et Clermont a quand même beaucoup diminué ces dernières années par rapport aux années 2000 par exemple. Il y avait plus de train avant à Montluçon par exemple.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

On ne va pas rentrer dans le débat d'expertises entre deux initiés.

M. Alexis AUFORE – SNCF Réseau

En tout cas, nous avons mené des études qu'on appelle des études d'exploitation, qui servent exactement à répondre à cette question. IMERYYS arrive sur cette ligne et veut transporter, mais en fait la ligne est en voie unique. Il y a donc des sujets de croisement. Est-ce que ça passe ? Est-ce que l'on peut assurer une circulation normale de tous les trains ? On a tracé ce qu'on appelle des sillons pour regarder en fait, si les caractéristiques de la ligne étaient suffisantes pour pouvoir assurer le trafic qui était demandé. La réponse est oui sans problème dans les horaires d'ouverture des postes. Cela signifie qu'il n'y a pas eu d'option de nuit. J'ai mené les études et le verdict a été celui-là.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Pour terminer sur ce chapitre, j'en reviens donc à la parole qu'on peut céder à IMERYYS. Je ne sais pas si vous voulez rajouter un petit point notamment sur cette question encore une fois du plan B. S'il y avait des contraintes financières, temporelles ou autres, quid du projet et d'autres solutions dans ce cas ?

M. Guillaume RAMEAU – IMERYYS

Soyons clairs. Le plan B n'existe pas aujourd'hui. Le projet repose sur le transport ferroviaire. Si IMERYYS avait l'intention de charger des camions, on ne s'embêterait pas à réfléchir à une solution avec une station de chargement, on changerait les camions depuis Échassières.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Bien. La réponse était concise. Je vous en remercie. Je vais demander à ce que l'on puisse donner la parole à Monsieur qui attend depuis longtemps. Ensuite, on vous la donne, Madame.

M. Ludovic WAGNER – intervenant dans la salle

Je suis habitant de Saint-Bonnet-de-Rochefort. Ma question rejoint la discussion précédente au sujet du trafic ferroviaire, parce que j'ai l'impression qu'il a été minimisé dans la présentation que nous a faite IMERYYS. Si j'ai bien écouté, on nous a parlé d'un à deux trains en direction de Gannat, et deux trains en direction de Montluçon au départ de La Fontchambert. Dans le dossier du maître d'ouvrage, je lis en direction de Gannat au départ de La Fontchambert deux allers-retours par jour et en direction de Montluçon, deux allers-retours par jour. Cela fait donc quatre trains par jour.

D'autre part, il y a aussi les résidus de conversion au départ de Montluçon dans des directions multiples. Sur la carte des trajets des trains que vous nous avez présentée tout à l'heure, il y avait plusieurs possibilités tracées en jaune, si je me souviens bien. Et donc on voyait que les résidus pouvaient revenir par La Fontchambert et retourner vers Gannat, puis ailleurs ensuite. Là, ce sont trois allers-retours par semaine, par conséquent 10 trains par jour. On peut encore ajouter le chlorure de potassium qui vient d'Europe au sens large en direction de Montluçon. On peut imaginer que lui aussi peut passer par là avec trois allers-retours par semaine. Cela ferait donc potentiellement 11 trains par jour. Est-ce que vous confirmez ces chiffres ?

Ma deuxième question, dans le dossier du maître d'ouvrage, il est question à plusieurs reprises de la limitation des nuisances dues au trafic routier. Mais sur les nuisances dues au trafic ferroviaire, il n'y a rien. Pourtant, c'est le mode de transport qui est choisi. Est-ce qu'il n'y a effectivement rien ? Ou s'il y a quelque chose, qu'est ce qui est prévu pour réduire les nuisances dues au trafic ferroviaire, que ce soit le bruit ou les vibrations ? Merci.

M. Guillaume RAMEAU – IMERYS

Il y a deux volets à votre question. Sur les flux, quand on réfléchit globalement, on est sur l'ordre de grandeur que vous avez indiqué : 10 à 11 circulations quotidiennes ou deux ou trois fois par semaine. Les flux dont vous avez parlé : le chlorure de potassium, le gypse ne passent pas La Fontchambert. Ce sont des flux qui viennent d'Île-de-France, qui viennent de l'Europe du Nord, l'Allemagne.

Le concentré de mica, c'est l'inverse. C'est un ou deux trains qui iraient à Montluçon. Depuis la publication du DMO, nous avons optimisé la fréquence de passage des trains, parce qu'on a réussi à optimiser leur chargement. On va pouvoir utiliser le même train, qui va pouvoir faire les allers-retours. Notre logistique va être plus robuste que ce que nous pensions encore en étude de cadrage, ce qui fait qu'on va pouvoir circuler certains jours avec un seul train, et d'autres jours à deux trains du lundi au vendredi. Pour le feldspath, ce sont bien deux trains quotidiens en direction de Gannat, puis l'Italie. Au global, pour les résidus, ce sera au final deux et non pas trois trains quotidiens qui ne passeront peut-être pas devant La Fontchambert.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Sur la question de l'accompagnement dans une logique de moindre impact aussi des nuisances engendrées par le trafic ferroviaire, si vous pouvez répondre.

M. Guillaume RAMEAU – IMERYS

Il y a plusieurs réponses possibles. Le collectif mentionnait des bruits de freinage. Sachez que depuis cette année, les semelles en fonte sont désormais interdites. C'est une réglementation européenne. On avait préparé quelques supports. On pourrait vous montrer une vidéo du mouvement des trains. Je ne sais pas si la régie pourrait nous ressortir les quelques supports que nous avons préparés. L'intérêt était justement de montrer qu'avec le mouvement des locotracteurs sur le faisceau, on n'entendait quasiment rien. On peut parler à côté du train qui est en mouvement. Dommage, si le son n'est pas disponible. Pour préciser, je vais donner la parole à Fabrice sur les études acoustiques.

M. Fabrice FREBOURG – IMERYS, Chef de projet environnement

Guillaume ne l'a effectivement pas mentionné tout à l'heure, mais quand on a fait les études pour le choix, notamment entre Bellenaves et La Fontchambert, on a mené, comme on s'y était engagé, deux études, notamment pour objectiver un peu ce choix, à la fois des études sur les niveaux acoustiques avec des hypothèses très maximisantes de ce que pourraient donner les niveaux de bruit sur cette zone de chargement. Nous avons réalisé des mesures de bruit sur certains points pendant une demi-heure, et d'autres points pendant 24 heures. D'ailleurs, je tiens à remercier les habitants qui ont bien voulu nous laisser poser les appareils pendant ces durées pour faire ces simulations à la fois diurnes et nocturnes, et puis aussi des simulations paysagères. Cela fait partie des vues que nous avons montrées tout à l'heure pour essayer d'exposer quelle serait la perception depuis les premières habitations autour du projet.

Sur l'aspect bruit, on l'aperçoit un petit peu ici. Contrairement à ce qui a été dit tout à l'heure, il n'y a pas d'effet de réverbération. Les études complètes acoustiques viendront le montrer. On voit ici cette petite encoche devant Chalignat qui montre qu'en fait le remblai de l'autoroute à cet endroit fait vraiment un écran aux émissions sonores potentielles du projet de chargement.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Demandez le micro, s'il vous plaît. Comme ça, vous pouvez vous exprimer, tout le monde vous entend et on le fait sereinement. Allez-y.

M. Jacques BOLIN – intervenant dans la salle

Vous avez une magnifique vue avec différents degrés de niveau de bruit. Je suppose qu'en vert c'est la plus forte. J'aurais aimé savoir, puisque vous l'avez directement sur le schéma, le nombre de décibels que vous avez relevé sur chaque zone. Si c'est moyen, sensible, fort, cela ne veut rien dire.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Si vous pouvez commenter, parce que de loin, on ne voit pas. C'est vrai qu'entre les couleurs et puis l'équivalent décibel, on a du mal à lire, je pense, votre cartographie.

M. Fabrice FREBOURG – IMERYS, Chef de projet environnement

C'est très résumé puisqu'on a une cartographie d'une des étapes de la modélisation. En l'occurrence, ce que vous avez ici à l'écran, les différentes couleurs représentent ce qu'émettrait l'installation de chargement et de filtration en dehors de tout autre bruit. Ce seraient les décibels produits par l'installation. Le vert que vous avez ici correspond à 40 décibels. Vous avez les zones en vert plus ou moins foncé ou clair. Celles qui vont vers Chalignat portent sur 40 décibels. À ce

moment-là, le point qui a été mesuré, ce qu'on appelle le bruit ambiant, c'est-à-dire sans aucune activité aujourd'hui dans l'état initial à Chalignat est à peu près de 40 décibels.

Ceux qui connaissent un petit peu les modélisations de bruit savent que 40 plus 40, ça ne fait pas 80 décibels. En fait, on monte de trois décibels quand on additionne ces niveaux, et donc on aurait ce qu'on appelle une émergence, à savoir un bruit supplémentaire causé par l'installation de trois décibels qui est tout à fait conforme aujourd'hui à la réglementation. Encore une fois, ce sont les études amont avec des hypothèses très pénalisantes.

Pour compléter, nous avons l'intention de poursuivre ces études pour qu'elles soient encore une fois affinées avec des mesures de bruit, non pas sur une journée comme cela a pu être fait au mois de novembre de l'année dernière, mais sur plusieurs mois d'affilée et sur des durées aussi beaucoup plus longues.

M. Mathias BOURRISSOU – CPDP

Merci pour ces explications. Est-ce que vous auriez la possibilité – et c'est généralement le cas pour tous les chiffres qu'on apportera dans le débat – de mettre à disposition du public, via le site internet du débat, une synthèse éventuellement permettant d'expliquer quels ont été les points sur lesquels vous avez réalisé les mesures, et puis globalement la méthodologie, parce qu'on sait que ça questionne toujours. Plus on a de données transparentes mises à la disposition du public, mieux c'est. La demande est passée, on en rediscute.

M. Fabrice FREBOURG – IMERYS, Chef de projet environnement

Effectivement, nous le ferons. On ne peut pas le faire immédiatement, parce que ce sont des études techniques très complexes. Comme vous le disiez, pouvoir les mettre à disposition implique un minimum de pédagogie pour expliquer comment ont été faites ces études et quels sont les éléments de conclusion.

M. Mathias BOURRISSOU – CPDP

Très bien, on en rediscute pour voir quand on peut répondre à ces attentes. On va laisser la parole à Madame qui l'attend depuis un moment. Il est 20 h 39, on se dirige progressivement vers la fin de la réunion. Ceci dit, on a tout notre temps. Si vous êtes disposé à prendre encore un quart d'heure par exemple, on continue à prendre des prises de parole. Sauf à ce qu'il y ait un empêchement, je pense que c'est ce qu'on va faire. On se donne encore une vingtaine de minutes. On finit par contre à 21 h, dernier carat. Est-ce que ça vous convient ? Oui.

Mme Anne-Lise FAURE – intervenante dans la salle

Bonsoir. Anne-Lise FAURE de Saint-Bonnet-de-Rochefort. Je voulais juste demander par rapport au collectif et notamment les personnes qui habitent à Chalignat, si vous avez prévu un mur antibruit et pour les trains qui vont passer dans Saint-Bonnet, quelque chose pour atténuer les nuisances. Je voulais vous dire aussi que l'image qui montre Chalignat est assez trompeuse, parce qu'on ne voit pas les reliefs. En réalité, l'autoroute surplombe Chalignat et ne va pas pouvoir atténuer l'impact de l'usine. Il y aura toujours 15 mètres de haut qui vont dépasser. En plus, vous disiez que vous alliez végétaliser avec des arbres, mais l'autoroute a été remblayée avec des rochers. On ne voit pas comment les arbres vont pousser dedans en fait. Il y a quand même 300 mètres de long qui sont dénudés, et c'est pile à l'endroit où vous voulez mettre les hangars. En fait, l'autoroute a été remblayée pile à cet endroit-là. Cela montre aussi peut-être des problèmes de sol et peut-être aussi aux sources qui sont présentes.

M. Fabrice FREBOURG – IMERYS, Chef de projet environnement

Merci encore pour votre question, et elle est légitime. Encore une fois, le choix du site de La Fontchambert a été vraiment fait et annoncé en tout début d'année. Les études qu'on s'était engagé à faire (paysagères et acoustiques) ont été faites très rapidement. On n'a pas pu exprimer tout le potentiel qu'on pouvait étudier derrière, en termes d'atténuation de ces aspects visuels, et de ces aspects sonores. Sur la photo que vous voyez ici, on voit très clairement le bâtiment qui dépasse du remblai de l'autoroute. Cet endroit, sauf si je me trompe, est l'endroit où l'autoroute est la plus haute. C'est aussi pour cette raison que nous avons choisi ce point effectivement. Sur le talus de l'autoroute, nous avons eu des contacts avec APRR, c'est un talus qui a été enroché. Il existe pour autant des dispositifs qu'il serait possible de pouvoir adosser devant un merlon, avec notamment les terres de terrassement de l'implantation de l'usine, pour pouvoir néanmoins créer cette implantation devant le remblai autoroutier.

Comme le disait Guillaume, on a encore beaucoup d'optimisations à faire sur les aspects industriels, sur les bâtiments, sur leur taille, sur leur hauteur, sur les dispositifs des équipements mobiles en tant que tels, et sur lesquels nous avons encore à réfléchir.

Puis, un dernier point qui a été très justement soulevé, ce sont les usages locaux. Nous comptons aussi pouvoir regarder avec vous quels sont les trajets privilégiés des bus ou de promenade, de façon à pouvoir étudier vraiment les meilleures options pour pouvoir intégrer ces usages qui sont présents depuis longtemps.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci. Il y avait une question en attente dans le fond de la salle vers la régie. Madame, allez-y. Prenez le micro, et levez-vous, s'il vous plaît pour que tout le monde vous voie.

Mme Dominique SCARSET – intervenante dans la salle

Est-ce qu'il serait possible de faire un mur à la gare de Saint-Bonnet, parce qu'il y a des habitations vraiment en bas, qui touchent pratiquement le chemin de fer ? On est vraiment très proche. Vous dites qu'il va y avoir des wagons de 300 mètres de long. Imaginez-vous le bruit ? Vous dites 40 décibels, mais je n'y crois pas.

M. Guillaume RAMEAU – IMERYS

Le train de Montebbras passe dans la gare aujourd'hui. C'est la même longueur. C'est à peu près les mêmes wagons. Pour le train de Montebbras, ce sont des wagons de 13,50 mètres fois 20, ce qui fait 260, plus deux locomotives, on arrive à 300 mètres. C'est exactement pareil.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Est-ce qu'on peut donner, s'il vous plaît, le micro devant ?

M. Luc FAURE – intervenant dans la salle

Bonsoir. J'habite Chalignat. Je croyais que la France était un pays démocratique. Or, je m'aperçois que les habitants ne veulent pas du projet. Les mairies de Saint-Bonnet et de Naves sont les deux seules du département à ne pas vouloir. Cela a été voté par les conseils municipaux, qui sont élus par les peuples donc représentatifs qui n'en veulent pas non plus. J'appelle ça de la dictature.

D'autre part, les gens se sont crevés toute leur vie pour avoir une maison qui va être dépréciée. Là, j'appelle ça du hold up. D'autre part, pour répondre à Adélaïde tout à l'heure, qui disait que le propriétaire des terres était OK pour vendre. Je suis désolé, non, ça ne m'intéresse pas de perdre 10 hectares. C'est encore un hold up, parce qu'au cas où je ne serais pas d'accord, de toute façon, on va m'exproprier.

Autre chose que je voudrais savoir, c'est que l'on me dit que l'accès pour la création du site de chargement se fera par le pont de Naves. Les talus du pont de Naves ont été quadrillés par des linteaux de béton pour soutenir la terre qui glisse. Affaire à suivre quand il y aura plusieurs centaines de milliers de tonnes qui vont passer par là.

Je voudrais également savoir par où se fera l'accès au moment du fonctionnement.

M. Guillaume RAMEAU – IMERYS

Merci. Je vais commencer par répondre par la dernière question. Aujourd'hui, en l'état de nos réflexions, on cherche à éviter l'accès aux sites aux droits de Chalignat. Nous allons devoir construire une voie d'évitement ou voie de service – peu importe comment on l'appelle – sur le réseau ferré, entre le pont de Naves et le site de La Fontchambert. La logique voudrait qu'on organise l'accès à la fois pour les travaux et pour l'exploitation depuis le pont de Naves. On note pour le point sur l'état du pont. Ce sont des choses que nous pourrions vérifier. Je ne sais pas qui veut compléter les réponses sur les autres points.

M. Loïc CHENAL – IMERYS, Responsable des Opérations projet EMILI

Si je peux juste rajouter un point par rapport aux accès et l'intégration de ce site, on a prévu de travailler avec l'Université d'Auvergne, qui a un pôle d'excellence de recherche, qui nous a été conseillée d'ailleurs par le Naturopôle, justement pour travailler sur les moyens de meilleure intégration, que ce soit au niveau agriculture ou on va dire tourisme récréatif.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

On demande le micro quand on veut s'exprimer. Monsieur lève la main depuis longtemps. Merci beaucoup.

M. Benjamin BALLOT – intervenant dans la salle

Bonjour. Benjamin BALLOT, habitant de Saint-Bonnet. J'ai une question rapide. Sur les nuisances que va apporter l'augmentation du passage des trains, est-il prévu un dispositif pour les habitants sur l'amélioration de l'isolation ? Cela va créer des bruits, et des vibrations. Un train, ça va, mais quand il y en a plus, cela en fait plus. Oui ou non ? La dame l'a posée. Vous n'avez pas répondu.

Est-ce qu'il va y avoir la mise en place comme sur les autoroutes de panneaux anti-bruit ? Je ne sais pas comment ça s'appelle. Sur quelle zone ? Parce que l'endroit qui fait le plus de bruit, ça va être l'endroit où les trains vont faire des allers-retours, c'est-à-dire entre l'aire de stationnement et l'aire de chargement. Si je me trompe, c'est un endroit avec pas beaucoup d'arbres. Le bruit avec les différents vents va effectivement s'orienter vers Saint-Bonnet, Chalignat, etc. Qu'avez-vous à proposer ?

M. Guillaume RAMEAU – IMERYS

C'est vraiment ce qu'on aurait aimé vous montrer avec la vidéo. Malheureusement cela ne fonctionne pas. Les trains seront manipulés avec les locotracteurs. C'est un fonctionnement électrique.

M. Benjamin BALLOT – intervenant dans la salle

Sur votre zone de chargement, il n'y aura pas de bruit. Vous l'avez dit. Aujourd'hui, sur le passage des trains sur la voie qui dessert Montluçon, ce n'est pas le petit train qui va passer. C'est la locomotive qui va tirer les 300 mètres. C'est une locomotive à diesel.

M. Guillaume RAMEAU – IMERYS

Comme les trains de Montebbras, ça va être le même.

M. Benjamin BALLOT – intervenant dans la salle

J'habite à 100 mètres de la voie. Un train qui passe, ça fait un bruit. Aujourd'hui, vous venez imposer une nuisance sonore supplémentaire, alors que je ne l'ai pas choisie. Comment on respecte l'avis des citoyens ? Vous venez imposer quelque chose ou vous en tirez un profit. Et après, nous n'avons que nos yeux pour pleurer.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Je précise, concernant la vidéo dont on ne peut pas prendre connaissance que, comme notamment les supports de présentation, elle sera mise sur le site à disposition du public. Après toutes les réunions, vous avez le verbatim de la réunion, sa synthèse, et puis les supports de présentation qui sont proposés pour que vous en ayez librement accès. Je vous propose qu'on mette aussi cette vidéo en libre accès, de façon à ce que les gens puissent l'écouter chez eux et se rendre compte par eux-mêmes.

M. Loïc CHENAL – IMERYS, Responsable des Opérations projet EMILI

Oui, mais cela ne répond pas à la question de Monsieur.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Cela fait quand même partie de la problématique que d'arriver à percevoir ce que pourrait être le son émis par cette installation.

M. Loïc CHENAL – IMERYS, Responsable des Opérations projet EMILI

Aujourd'hui, pour répondre à la question, il n'y a rien qui est prévu. C'est aussi parce qu'on est dans le début des études. On note, on va regarder ce qu'il est possible de faire. Je ne suis pas spécialiste ferroviaire. J'imagine qu'il y a des solutions qui sont prévues. C'est des choses qu'on peut regarder et qu'on va étudier.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Dans ce cas, cette étude d'accompagnement, y compris sur le moindre impact acoustique, c'est SNCF Réseau qui est chargé aussi de l'alimenter par ses éclairages, y compris de voir budgétairement ce que ça impliquerait ? Ou est-ce que c'est plutôt de votre ressort ? Comment se jouent les complémentarités entre les uns et les autres ?

M. Loïc CHENAL – IMERYS, Responsable des Opérations projet EMILI

Je pense qu'il est encore un peu tôt pour le définir, mais c'est un sujet qui émerge, qu'on n'avait pas encore pris en compte, parce qu'on s'est focalisé vraiment sur la station de chargement. Maintenant, on peut prendre le sujet en main avec SNCF Réseau avec qui on travaille déjà et apporter des réponses.

M. Daniel REBOUL – Maire de Naves

Bonsoir. Daniel REBOUL, maire de Naves. On parle de la mise en place d'une ligne SNCF parallèle partant apparemment d'après ce que vous appelez La Fontchambert sur un kilomètre de long, parce que vous allez faire le branchement de l'aiguillage à peu près sur un kilomètre. C'est ce qu'on a dit tout à l'heure quand on était sur les lieux.

M. Guillaume RAMEAU – IMERYS

Je vais reformuler. Je me suis mal exprimé ou on s'est mal compris. On n'a pas besoin de doubler la voie. Grosso modo 350/400 mètres, mais pas un kilomètre. Je parle sous le couvert de SNCF Réseau qui nous accompagne pour ces études.

M. Daniel REBOUL – Maire de Naves

D'accord. Je le conçois. Quand vous allez amener le matériel dont on a parlé tout à l'heure, vous avez deux ponts à passer, un pont sur l'autoroute et un pont sur la ligne SNCF. Je vous garantis que le pont sur la ligne SNCF, vous n'allez

pas le passer avec de gros engins, parce que de toute façon, vous ne passerez pas, et vous ne pourrez pas tourner dans le virage qui est à prendre à l'extrémité du pont. Vous allez, en plus, nous dégrader toute une partie des chemins que l'on va faire goudronner au mois de mai. Je pense que là il faudra essayer de voir comment vous allez pouvoir faire autrement.

M. Guillaume RAMEAU – IMERYS

Les études avancent. Nous sommes en avant-projet sommaire. Tout l'aspect d'accès au site va être regardé d'ici l'été ou à la rentrée. On peut revenir vers vous à ce moment-là et discuter de ce que l'on a en tête, ce qui est possible, ce qui peut être aménagé.

M. Daniel REBOUL – Maire de Naves

Tout à fait. Je pense que c'est une bonne chose.

M. Guillaume RAMEAU – IMERYS

Nous pourrions revenir discuter avec vous avec nos idées.

M. Daniel REBOUL – Maire de Naves

Je suis ouvert à la discussion. Je pense que les habitants de Naves vont eux aussi apprécier que l'on tienne compte de leur avis pour mettre en place ce chemin qui va entraîner des dégâts.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci. Monsieur demande la parole. Est-ce que je peux avoir une idée des personnes qui souhaiteraient encore s'exprimer d'ici la fin de la réunion ? D'accord. Très bien. Encore deux prises de parole et on arrivera tranquillement vers la fin. Allez-y, monsieur, je vous en prie.

M. Denis DUBRAIS – intervenant dans la salle

Bonsoir. Denis DUBRAIS, habitant de Chalignat, ancien cheminot, agent d'études à Réseau au PRI de Clermont-Ferrand. Il y a un sujet qu'on a un petit peu oublié, c'est qu'effectivement, vous allez faire vos mouvements de train avec votre petite draisine électrique, mais il y aura quand même des locomotives qui seront stationnées sur vos faisceaux. Avant de démarrer, il faut faire chauffer ses moteurs. C'est une demi-heure, trois quarts d'heure de moteur qui tourne. Avec les vents dominants que nous avons sur la région, Chalignat va prendre un peu d'odeur de gazole dans les narines, sans compter les microparticules du diesel, même si cela a un petit peu évolué depuis.

Je voulais souligner ce sujet. Je pense aussi qu'il y a aussi des laissés pour compte ; c'est les gens qui habitent au Rouzat. Si on rajoute cinq trains par jour, enfin on va dire deux allers-retours, donc quatre trains par jour. J'insiste parce qu'un aller-retour, c'est un aller, multiplié par deux, on est bien d'accord là-dessus. Le bruit supplémentaire qu'engendreront ces vibrations sur le pont, je pense que les gens de dessous vont être heureux.

Est-ce que vous prévoyez de faire des études de bruit sérieuses là-dessus ? Je reviens encore aussi sur les études de bruit. Vos petites simulations que vous nous montrez sur le visu, elles sont bien belles. Par contre la vue 3D est complètement faussée, vu que les bâtiments seront beaucoup plus près du pont de l'autoroute A71 que là où vous l'avez mis sur votre petite simulation.

M. Fabrice FREBOURG – IMERYS, Chef de projet environnement

Je vais commencer par votre dernière remarque sur la fin. Merci encore de ces remarques, parce qu'elles nous permettent aussi de nourrir nos réflexions, le cas échéant d'engager des études complémentaires, comme le disait Loïc, notamment sur les aspects bruit.

En fait, le visuel 3D – peut-être qu'il est mal, et dans ce cas, on peut le reprendre – c'est celui qui a alimenté l'étude de bruit, donc les deux sont intimement liés. Il n'y a pas un schéma de synthèse pour le paysage et un schéma de fonctionnement pour l'étude de bruit. L'étude du bruit, comme je l'ai dit tout à l'heure, va être très largement complétée sur la zone de chargement, autour de la zone de chargement. J'entends le point que vous avez mentionné avec le passage sur le pont, et c'est un point que nous pouvons garder pour effectivement le rajouter aux études de bruit.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Restent deux prises de parole avant qu'on clôture la réunion. Monsieur, devant s'il vous plaît. Allez-y.

M. Joseph CARREIRA – intervenant dans la salle

Rebonsoir. Je voudrais faire une petite remarque sur ce que vous avez dit tout à l'heure. Vous évoquiez ne pas avoir recours aux camions. Si j'ai bonne mémoire, lors de vos réunions d'information, Daniella avait précisé que pendant la phase pilote, il n'y aurait que des camions.

M. Loïc CHENAL – IMERYYS, Responsable des Opérations projet EMILI

Vous avez raison, on n'aura pas encore le train. Le transfert de concentré entre l'usine pilote de concentration et l'usine pilote de conversion, qui sera aussi à Montluçon, se fera par camion. On a prévu de produire 2000 tonnes dans l'année de concentré. Si on ramène ça au jour, ça fait à peu près un camion tous les deux jours. Aujourd'hui pour votre information, juste à titre comparatif, l'usine de kaolin aujourd'hui existante, c'est à peu près entre 10 et 15 camions par jour. Voilà, c'est juste pour vous donner un ordre de grandeur.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci. La parole à Monsieur. Ce sera la dernière.

M. Christian TICHET – intervenant dans la salle

Bonsoir. Christian TICHET, habitant de Saint-Bonnet. J'ai une question au-delà de la technique, parce que c'est vrai qu'en technique on sait faire beaucoup de choses. Après effectivement, il y a différentes façons de le faire : simple, compliqué. Ce que je vois dans votre démarche, c'est que vous avez fait aujourd'hui pour le choix du site envisagé à Saint-Bonnet-de-Rochefort, le choix « basé sur la technique » : la topographie, la surface, etc. Est-ce qu'il n'y aurait pas la dimension financière à rajouter dans cette démarche, sachant qu'il y a des retombées financières pour les communes, pour le département ? Cela fait partie d'un nouveau chapitre que vous avez évoqué. Est-ce que ça ne serait pas intéressant de l'étudier par rapport à certaines communes qui pourraient être intéressées par les infrastructures, même si ça demande une technique un peu plus compliquée à plusieurs niveaux ?

Est-ce que ce ne serait pas intéressant à regarder ? Je prends un exemple. J'ai assisté à la réunion qu'avait provoquée le maire de Durmignat qui était tout heureux d'avoir ce projet pas loin de chez lui pour développer sa commune. Ma question est pourquoi vous n'envisagez pas d'analyser le choix de ce site par rapport au côté financier et des communes ? Je pense aussi à Lapeyrouse qui était aussi intéressée. Cela pose peut-être la problématique du département, mais autant le dossier porte un titre générique du département de l'Allier. Mais là-dessus, IMERYYS est très correcte de ce côté-là, en disant que les retombées ne seront pas uniquement pour l'Allier, et mentionne le Puy-de-Dôme. Nous avons mentionné dans une précédente réunion aussi la Creuse. Cela fait un peu sourire aujourd'hui de parler d'un projet pour un département, alors qu'aujourd'hui on est loin de discuter d'un département. On parle même d'Europe sur des projets comme ça. De ce côté-là, vous avez le bon langage dans votre dossier. Vous le savez, il y a des villages qui voulaient et qui ont même été moteurs à provoquer des réunions.

M. Guillaume RAMEAU – IMERYYS

Merci pour cette intervention qui est intéressante. Je vais répondre à une partie de votre question, puis je passerai la parole à mes collègues. Avant de parler d'opportunité d'aller à un endroit ou à un autre pour des problématiques de retombées financières, il faut avant tout qu'on ait un site qui réponde à notre besoin fonctionnel. C'est ça en fait notre priorité. Vous pensez à d'autres sites qui ont été étudiés, mais ils ne répondent pas à nos besoins opérationnels. Je vais laisser mes collègues compléter peut-être sur la partie retombées financières si quelqu'un veut ajouter quelque chose.

M. Loïc CHENAL – IMERYYS, Responsable des Opérations projet EMILI

Ce sont vraiment des contraintes techniques auxquelles on peut difficilement faire face. Effectivement, vous avez raison. En tout état de cause, on aurait préféré nous aussi nous installer à Lapeyrouse où la maire nous accueille les bras ouverts. Malheureusement, on a des contraintes techniques qui font que ce n'est pas possible.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Je me permets, parce qu'il se trouve que le site de Lapeyrouse a été interrogé plusieurs fois, y compris en débat mobile. Est-ce qu'on peut revenir précisément sur la principale ou les principales contraintes techniques qui font que ce site ne peut pas être étudié plus profondément selon vous ?

M. Guillaume RAMEAU – IMERYYS

Oui, aucun problème. Les trois principales contraintes dont on a parlé en début de réunion sur la longueur disponible sur le site pour pouvoir charger des trains de manière continue, le relief qui plonge derrière la gare pour pouvoir construire les installations, et puis un accès vraiment très complexe pour les conduites, un tracé trop sinueux sous les voiries. Non, ce n'est pas deux fois moins long. C'est à peu près équivalent à un ou deux kilomètres près, c'est pareil.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Je ne sais pas si c'est si court, mais en tout cas, de toute façon, ce que dit Monsieur, c'est que la contrainte, elle tient au dénivelé aussi avec un problème de topographie, de sinuosités qui font que...

M. Guillaume RAMEAU – IMERYS

Pas nécessairement de dénivelé, mais de sinuosité pour les conduites qui vont s'user beaucoup trop vite.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Il faudrait un micro si on peut le passer à Monsieur, et après on va s'arrêter là. Je pense que s'il y a des alternatives qui doivent être faites, et des propositions qui sont formulées, il y a des réunions d'approfondissement qui permettront de le faire. On ne va pas le faire à 21 heures sur un coin de table.

M. Frédéric BERTRAND – intervenant dans la salle

Cet après-midi, vous avez dit que vous alliez descendre par les infrastructures routières. J'ai vu qu'il y avait deux conseillers départementaux, mais ils sont partis. C'est dommage. On n'a qu'un interlocuteur, c'est le département. Vous nous parlez donc de tracer la sinuosité. Le plus court et le plus pratique, c'était Bellenaves, parce que, ce que l'on n'a pas dit à la population, c'est qu'on amène un câble électrique de Bayet qui va monter jusqu'à la mine là-haut par la route. C'est un gros câble avec une grosse puissance en volts, plus de 60 000 volts, et qu'on va descendre ces tuyaux jusqu'au bout de l'amenée pour ceux qui connaissent la forêt des Colettes. Après, on va prendre ce tracé par la route, et à l'entrée de Naves, on va passer pour descendre à La Fontchambert. Quand on me dit que c'est le tracé le plus court, je n'appelle pas ça le plus court et le plus pratique. Par exemple, si on voulait être objectif, le plus court aurait été Bellenaves. Vous nous dites qu'il n'y a pas de plan B. J'ai un doute là-dessus et je pense qu'on verra quel est l'avenir. Parce que si jamais le réseau ferré ne peut pas supporter les convois de train, on va certainement les faire par la route, j'en suis sûr et certain. Quand on regarde à Saint-Bonnet le fait d'avoir un accès sur l'autoroute, ce n'est pas un problème. Il y en a partout.

M. Guillaume RAMEAU – IMERYS

Quelques éléments de réponse sur Bellenaves. Vous avez un point intéressant. Bellenaves était le site qui, du point de vue du tracé des conduites, était le plus favorable. Vous avez raison. Il se trouve que fonctionnellement ce site était trop complexe à faire fonctionner. Il manquait d'opérabilité pour pouvoir charger les trains. Il fallait découper les trains en deux ou en trois. On avait deux faisceaux qui se trouvaient à des altimétries très différentes avec impossibilité de passer des trains d'un faisceau à l'autre. On ne peut pas s'offrir ce genre de contraintes vu les tonnages, les impacts visuels à proximité immédiate, et les impacts sonores, nous l'avons regardé aussi exactement comme nous l'avons fait sur La Fontchambert. On revient à chaque fois à une notion de cahier des charges.

M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP

Merci. Merci pour votre participation, encore une fois très active. Nous vous invitons à participer bien évidemment à toutes les réunions qui viendront, mais la prochaine déjà s'annonce intéressante le 4 avril à Montluçon. Ce sera une réunion qui permettra justement de parler pour la première fois plus précisément, comme on l'a fait avec Saint-Bonnet, de l'usine de conversion cette fois-ci. N'hésitez pas à vous inscrire. Pour le coup, il reste encore des places. La salle est encore plus grande. Nous avons la possibilité d'accueillir jusqu'à 300 personnes. Inscrivez-vous. On ne le répétera pas assez, c'est important pour qu'on puisse vous accueillir dans de bonnes conditions.

D'ici là, n'hésitez pas à utiliser tous les outils qui sont à votre disposition : le site internet, les ressources qui sont déposées dessus, les comptes-rendus des réunions, les supports et bien évidemment la SQR, c'est-à-dire le système questions-réponses par lequel vous pouvez interpeller l'équipe qui organise le débat, soit le maître d'ouvrage. Nous vous répondrons dans les quinze jours. Vous pouvez aussi faire des propositions par ce biais si vous le souhaitez. N'hésitez pas à vous servir de ces outils, on vous y encourage. Merci beaucoup. Très bonne soirée et à bientôt, nous l'espérons. Merci.