



DÉBAT  
PUBLIC

# CAHIER D'ACTEUR

PROJET DE MINE  
DE LITHIUM DANS L'ALLIER

11.03.2024  
07.07.2024

N°19 | JUIN 2024



COMité de DEfense et de  
développement du RAIL de la  
région de Montluçon et du Val de  
Cher.

Association loi de 1901  
immatriculée W031001118  
enregistrée à la sous-préfecture  
de Montluçon

SIRET : 847 588 068 000 19

Contact : Codérail Val de Cher

12 rue du Vert Galant, 18400  
Saint Florent sur Cher  
<http://coderail.free.fr/>

## Le point de vue de Codérail sur le projet de mine de lithium dans l'Allier

### EN BREF.

En préambule, le Codérail informe qu'il présente son cahier d'acteur uniquement sur le sujet pour lequel il a été créé et pour lequel il continue de militer, à savoir :

La défense et le développement du Transport Ferroviaire en région de Montluçon et du Val de Cher



## SUR LE PROJET

Notre réflexion part du principe annoncé par la société IMERYS selon lequel le transport du matériau entre la plate-forme de chargement située à « La Fontchambert » près de Saint-Bonnet-de-Rochefort et l'usine de conversion située à « La Loue » commune de Saint-Victor près de Montluçon, se ferait par voie ferroviaire et qu'il n'existe pas de plan B. Dans le cadre de la transition énergétique, le choix du rail s'avère primordial.

Serait donc utilisée la voie ferrée entre Montluçon et Gannat, tronçon de la ligne Bordeaux- Lyon, empruntée par les TER Montluçon-Clermont-Ferrand et des circulations de trains fret en provenance d'une carrière de roches feldspatiques exploitée par IMERYS à Montebras commune de Soumans (23) depuis la gare de Lavaufranche, jusqu'en Italie.

Depuis plusieurs années la desserte ferroviaire du bassin de Montluçon connaît d'importantes suppressions qui nuisent singulièrement à son attractivité :

- ❖ 2007: fermeture de la ligne Lapeyrouse-Volvic, itinéraire bis Montluçon-Clermont pour vétusté de la voie.
- ❖ 2008: fermeture de la ligne Montluçon-Ussel, itinéraire de Paris-Le Mont Dore pour vétusté de la voie.
- ❖ 2014: suppression de la relation directe Bordeaux-Limoges-Montluçon-Lyon pour rentabilité insuffisante. Depuis aucune relation Montluçon-Lyon n'a été mise en place par l'itinéraire historique Gannat, Saint-Germain-des-Fossés, Roanne portant le trajet à 4 heures, voire 4h20 selon l'offre via Vichy ou Riom pour se rendre à Lyon !
- ❖ 2019: suppression de la relation directe Montluçon-Paris (dont nous souhaitons le retour) suite à la régionalisation de la desserte Paris- Bourges. Actuellement : 3h25 à 3h50 pour se rendre à Paris avec changement à Bourges, bien loin des 2h59 réalisées en 1993 !

Il va sans dire que les dessertes ferroviaires subsistantes ne satisfont pas, loin s'en faut, les besoins de mobilité du bassin et que les usagers, avec le CODÉRAIL, militent pour le retour des temps de trajet d'il y a ... 30 ans !

Nous décrivons cette situation paraissant éloignée du projet de IMERYS pour bien faire admettre qu'à celles d'aujourd'hui, des circulations voyageurs supplémentaires doivent être créées sans qu'elles s'opposent aux trafics fret actuels et envisagés.

La ligne Montluçon-Gannat longue de 68,5 km, à double voie jusqu'à Lapeyrouse puis à voie unique jusqu'à Gannat comporte 7 viaducs (du Soleil, des Baladiers, de La Bouble, du Bellon, de la Perrière, de Rouzat, de Neuvielle) et 6 tunnels qui rendent sa modernisation impossible par la mise en double voie totale ou l'électrification. N'ayant pas bénéficié de l'entretien normal et souhaitable, des ralentissements de vitesse à 80, 70 et 60 km/h sont imposés à tous les trains. Il y circule aujourd'hui 14 dessertes voyageurs dans un sens et 17 dans l'autre en semaine auxquelles s'ajoutent les circulations fret. Les points de croisement entre Lapeyrouse et Gannat se situent à Lapeyrouse, Louroux de Bouble et Bellenaves.

IMERYS prévoyant de faire circuler 7 aller-retour/jour soit 14 circulations à insérer dans le plan de circulation actuel, la ligne devra supporter 45 circulations au total entre 6h et 22h, soit un train toutes les 20 minutes.

En l'état actuel de la ligne, il paraît impossible d'assurer la totalité du trafic voyageurs et fret sans d'importants travaux de régénération et de modernisation sur l'infrastructure, la voie, les installations de sécurité, la signalisation et la réouverture de gares avec le personnel nécessaire seules garantes, en voie unique, de la fluidité des circulations.

Le choix de la route conduirait à la circulation de plus de 350 camions par jour ;

Concernant la ligne Montluçon-Bourges-Vierzon, à l'origine en double voie jusqu'à la dernière guerre, sa modernisation par l'électrification reste tout à fait possible et souhaitable.

Il demeure cependant beaucoup d'inquiétudes quant à la desserte de l'usine de conversion sans gêner la circulation des trains de voyageurs. Depuis une vingtaine d'années, suite à l'abandon du fret, les installations de la gare de Montluçon ont été démantelées : triage de Montluçon-Ville, triage de la Gare d'Eau, poste d'aiguillage de la gare de Montluçon qu'il conviendrait de rétablir si le trafic se fait par le rail.

- Par quels moyens sera approvisionnée l'usine de conversion de La Loue, notamment en produits classés dangereux ?
- Comment sera acheminé le produit sorti de l'usine de conversion vers les sites de fabrication des batteries ?
- Quelles seront les capacités de réception et de départ des trains en gare de Montluçon ?
- Quelle sera l'utilisation future du poste de triage en gare de Montluçon ?

Quant au financement des travaux, il fait débat. La règle, pourtant, nous paraît d'une simplicité désarmante, à moins d'un changement intervenu dans les heures qui précèdent.

***Il n'existe pas de grandes ou de petites lignes. Elles relèvent toutes du même statut et ne se différencient que par le nombre de circulations qui les empruntent. Le réseau ferroviaire est un bien public qui appartient à l'État, ce qui lui confère le devoir de l'entretenir et de le moderniser. «SNCF Réseau», gestionnaire du réseau ferré national, en est l'exécutant.***

Toutefois, rien n'indique que «SNCF Réseau» va disposer des fonds

correspondant à une réelle modernisation de la ligne Montluçon-Gannat vers Saint Germain-des-Fossés et Lyon. Il y a fort à craindre que s'il y a crédits, ceux affectés ne servent qu'à la simple régénération nécessaire au trafic fret de lithium. Ce serait une remise en état au rabais qui pourrait cependant recevoir l'approbation de ceux jugeant exclusivement déterminant le nombre d'emplois annoncé par IMERYS.

Il faut alors prendre conscience qu'une telle acceptation porterait un coup fatal à la nécessaire modernisation du réseau ferroviaire desservant le bassin de Montluçon. Le projet de IMERYS est prévu durer plus de 25 ans. Il serait illusoire de croire possible une modernisation de la ligne pendant le trafic fret du lithium. Ce qui reporte à 25 ou 30 ans la modernisation réelle de la ligne Montluçon-Gannat. Ce qui reporte à 25 ou 30 ans l'amélioration des dessertes ferroviaires.

Ce qui veut dire que pendant 25 ou 30 ans le trajet Montluçon-Lyon restera autour de 4h, 4h20 ! Et que le retour de la relation Bordeaux-Lyon souhaitée par les usagers de Montluçon mais aussi par les élus, pour preuve la participation financière attribuée au projet mort-né RAILCOOP, ne serait pas envisageable avant 30 ans !

---

En conclusion, le CODÉRAIL considère qu'opposer le trafic d'IMERYYS aux besoins de dessertes du bassin de Montluçon serait une grave erreur, d'autant que les besoins de mobilité en seront augmentés. Le projet lithium dans sa globalité, parce que jugé au plus haut niveau élément majeur de souveraineté énergétique, devrait mobiliser d'importants crédits comprenant la modernisation de l'infrastructure ferroviaire jugée aussi élément majeur du projet. À tous les niveaux, il y a lieu d'interpeller les centres de décision pour qu'ils prennent conscience que l'état actuel du réseau ferroviaire du bassin ne doit pas constituer un frein à toute tentative de réindustrialisation. Des moyens doivent être rapidement mis en œuvre pour développer la vie économique du territoire bourbonnais.

