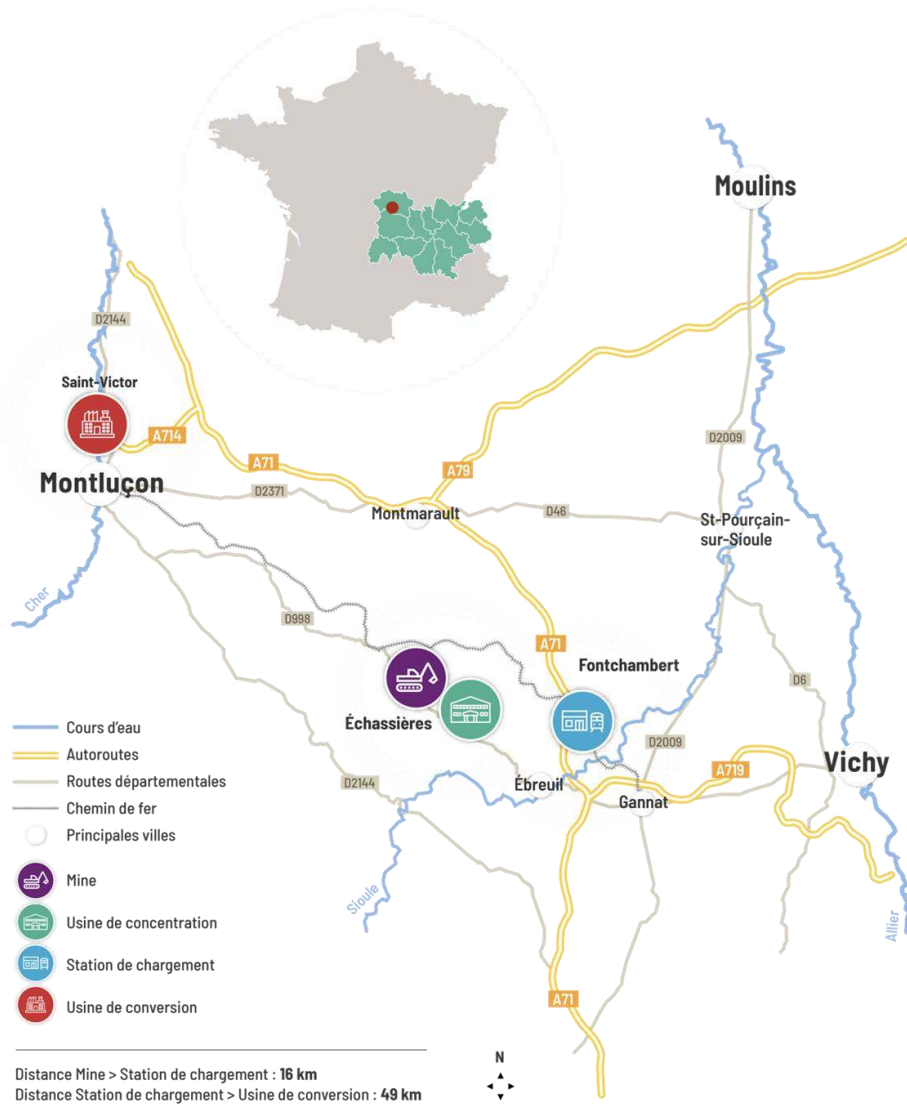


IMERYYS projet EMILI

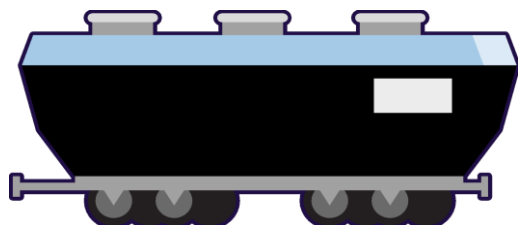
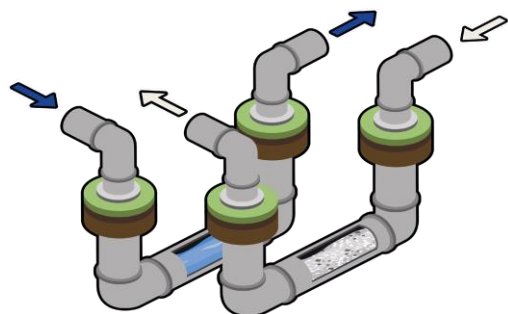
DÉBAT PUBLIC

Echassières
18 juillet 2024





RAPPEL DES DIFFÉRENTS SITES PROJET



QUEL MODE DE TRANSPORT POUR LES CONCENTRÉS ?

- Transport hydraulique jusqu'à Montluçon ?
- Transport hydraulique + ferroviaire ?
- Camions ?

Technologie maîtrisée y compris sur les longues distances

Mais peu courante en enterré, encore moins dans des environnements tels que la France

Solution étudiée mais écartée pour EMILI

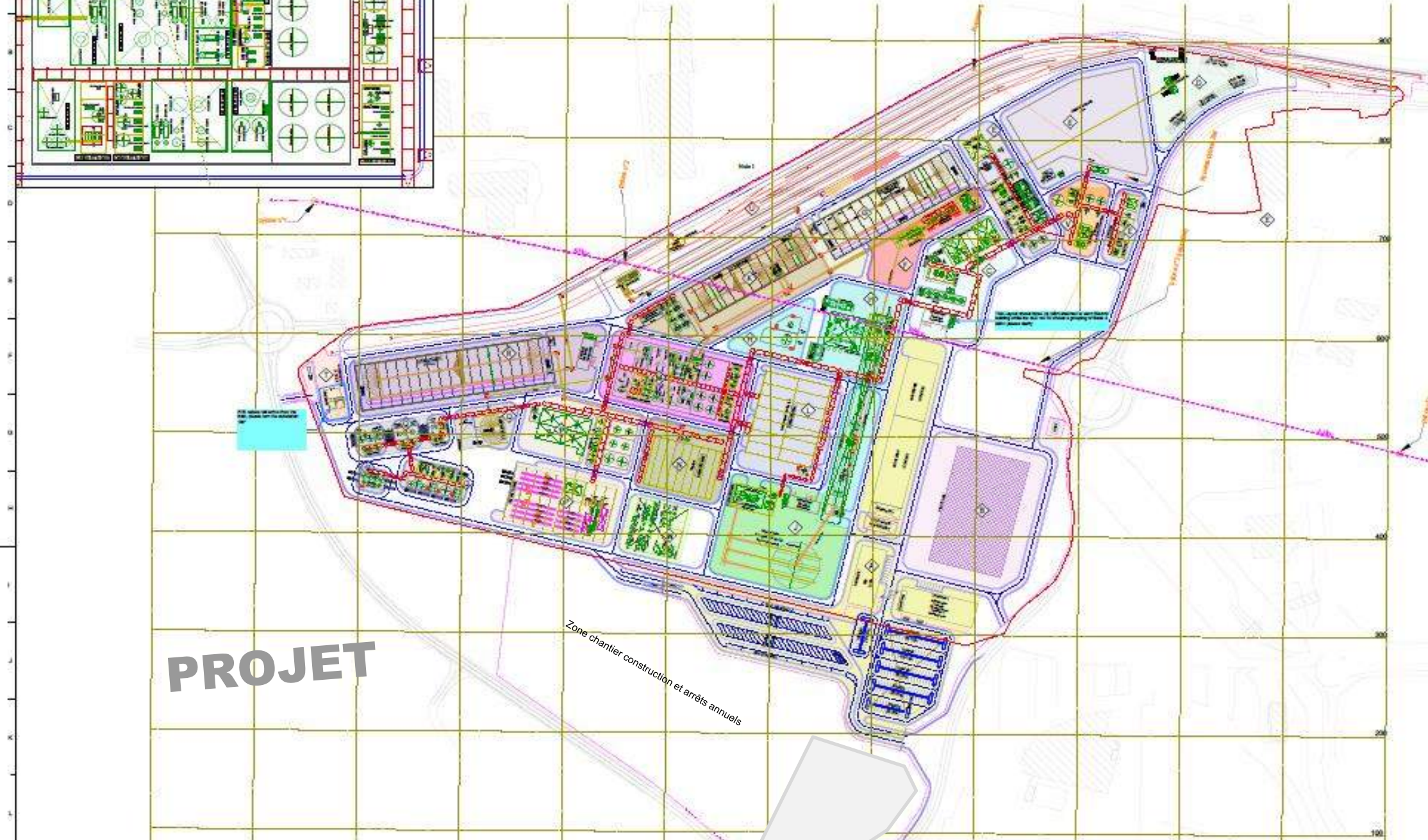
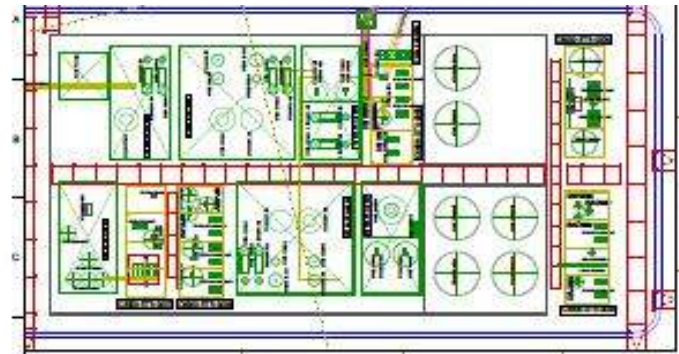
- Nécessite la construction d'une tranchée d'environ 1,5m de largeur sur ~ 60 km voire davantage
- Nécessite une ou plusieurs stations de reprise intermédiaire (foncier, environnement, énergie)
- Difficulté pour recycler l'eau sur ~ 60 km voire davantage
- Manque de place sur le site de La Loue pour ajouter:
 - Atelier filtration
 - Stockage feldspath
 - Faisceau ferroviaire supplémentaire pour le feldspath
 - Installations de chargement supplémentaire pour le feldspath
- Très forte densité de réseaux enterrés et d'habitations
- Nombre d'ouvrages d'art très important
- Incompatibilité planning études et construction



TRANSPORT HYDRAULIQUE JUSQU'À MONTLUÇON ?



PLAN MASSE USINE DE CONVERSION

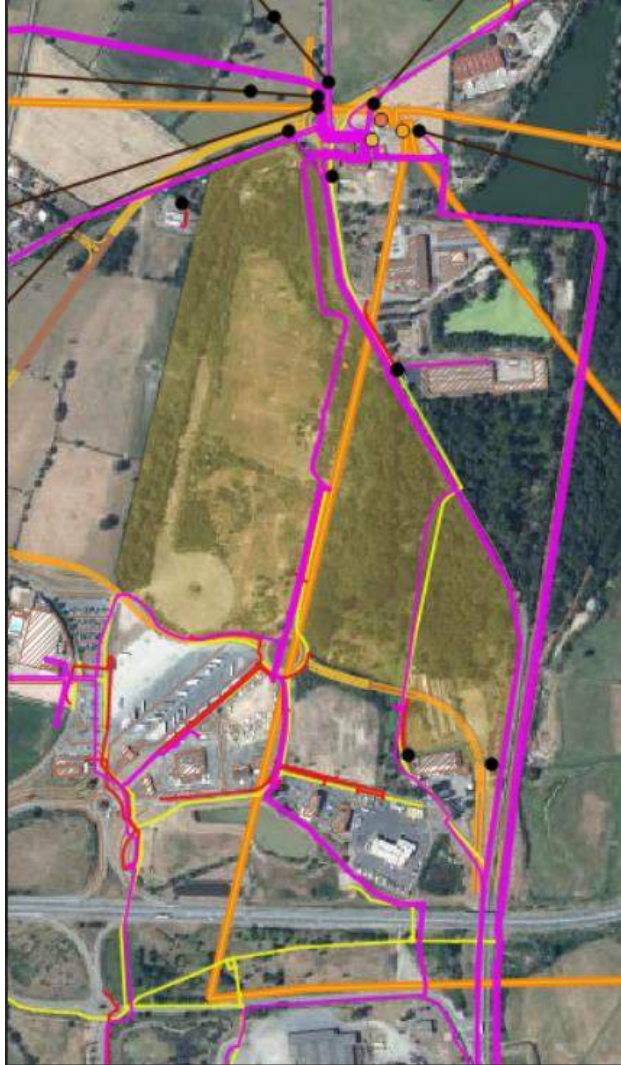


PROJET

Zone chantier construction et arrêts annuels

Exemple site de La Loue

Réseaux enterrés Enedis, RTE, GRDF, GRT
hors réseaux Montluçon Communauté, télécom, SIVOM



COMPLEXITÉ D'UN ÉVENTUEL TRACE

- Réseaux enterrés
- Ouvrages d'art



Écologique



le rail émet 9 fois moins de CO₂,

SNCF
RÉSEAU

Écologique



9x moins

entraîne 8 fois moins de pollution de l'air

SNCF
RÉSEAU

Écologique

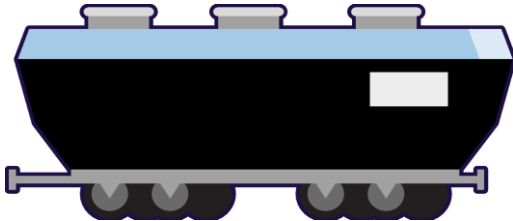
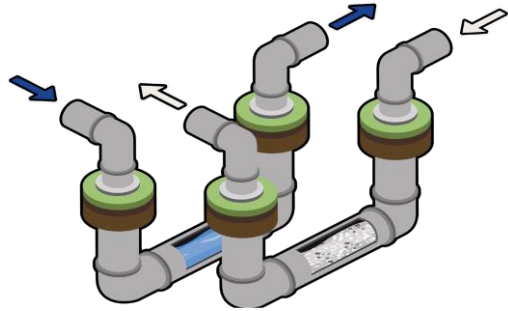


et consomme 6 fois moins d'énergie.

SNCF
RÉSEAU

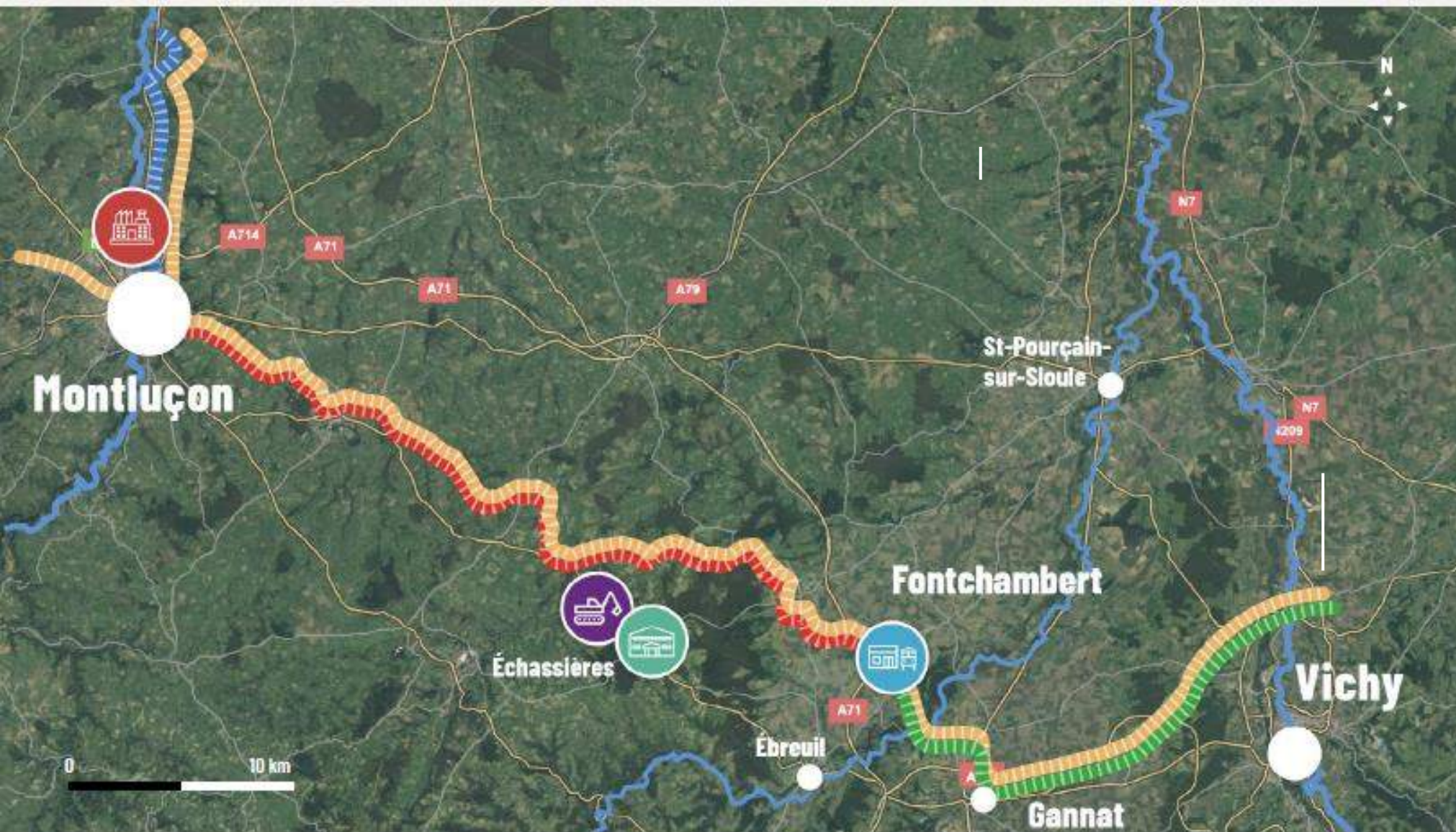
TRANSPORT PAR CAMIONS

- 1 train ~ 35 - 40 camions
- 9 fois plus émetteur de CO₂ que le train
- Jamais envisagé par Imerys pour le transport des concentrés



| SOLUTION RETENUE

- Transport hydraulique
et
- Transport ferroviaire



CARTE DES FLUX FERROVIAIRES

-  Concentré de lithium
-  Résidus
-  Gypse et KCl
-  Feldspath



Mine



Usine de concentration



Station de chargement

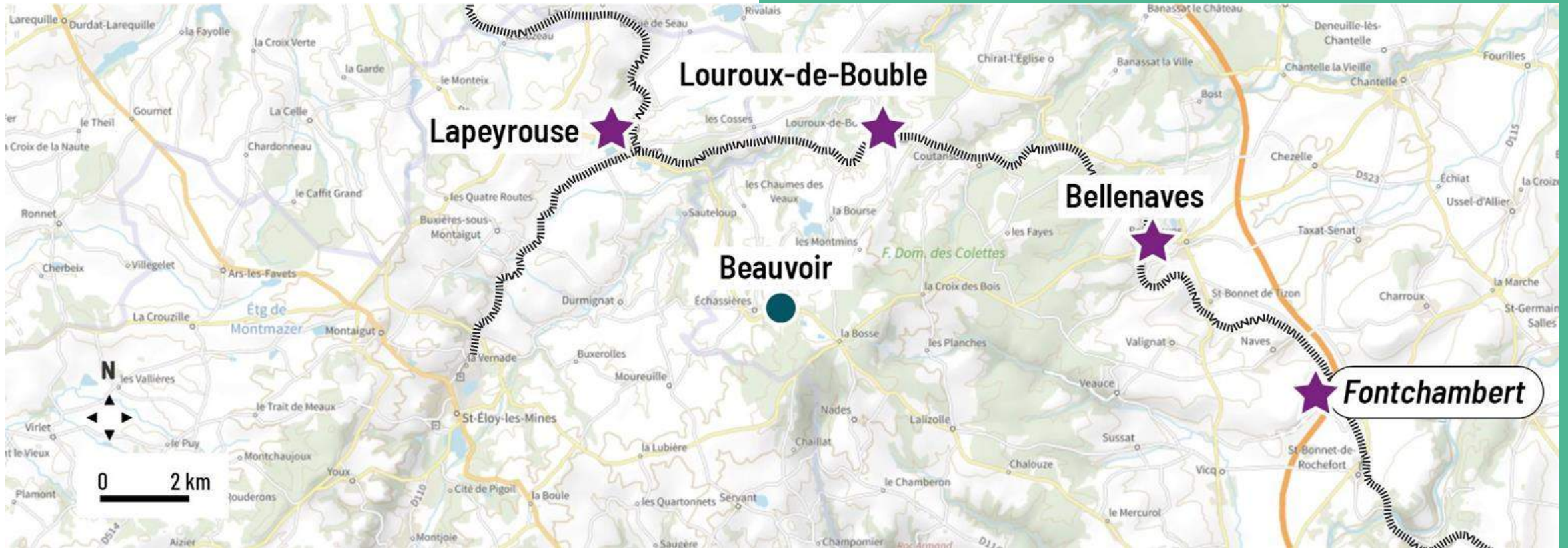


Usine de conversion

Produit	Tonnage annuel	Fréquence trains
Concentré mica	415 000 t	1 ou 2 AR/j
Feldspath	510 000 t	2 AR/j
Résidus conversion	610 000 t	2 AR/j
Gypse	120 000 t	2 ou 3 AR/sem
KCl	90 000 t	2 AR/sem

FLUX FERROVIAIRES

EMPLACEMENTS ÉTUDIÉS POUR LA PLATEFORME DE CHARGEMENT

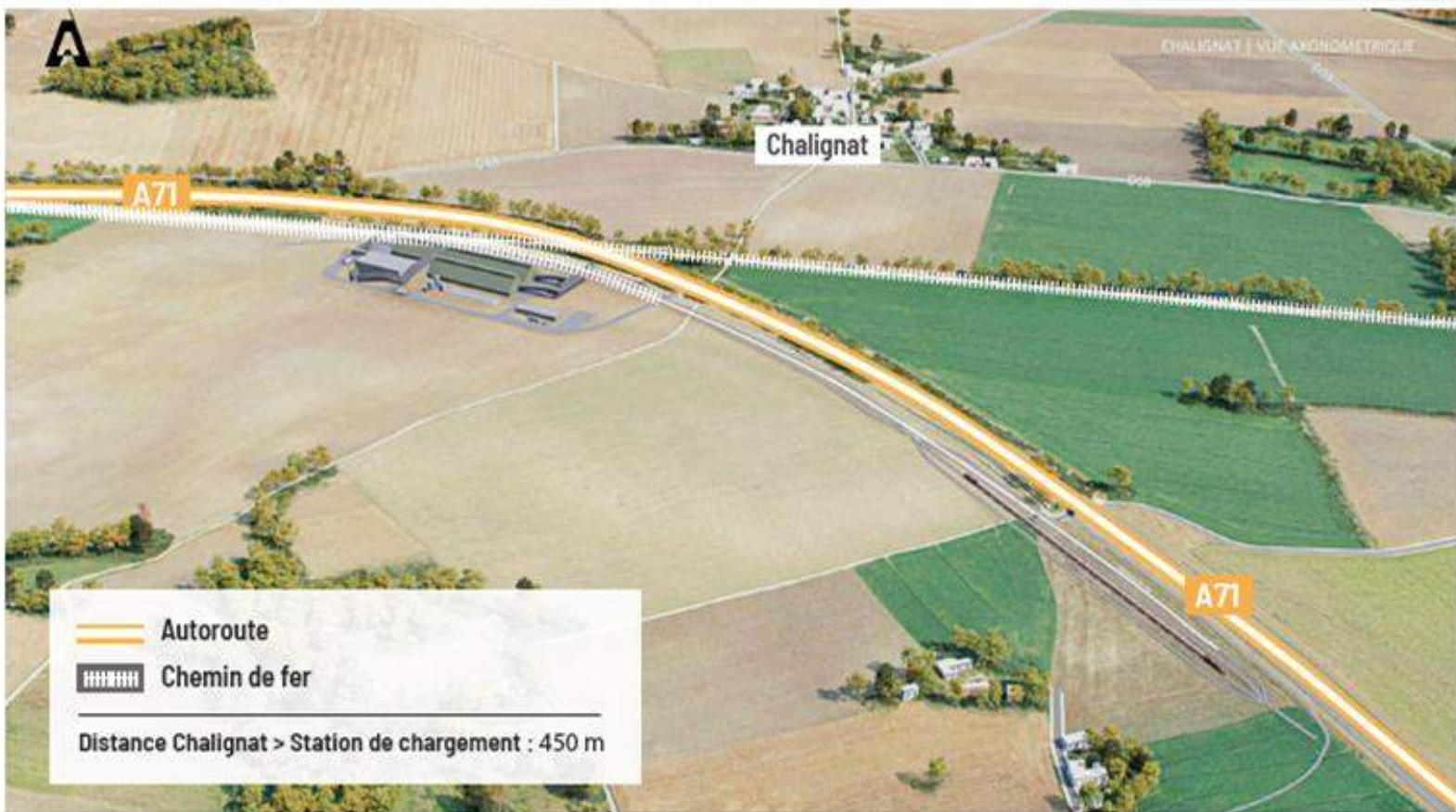


CRITERES DE SELECTION PRINCIPAUX

Produit	Lapeyrouse	Louroux	Bellenaves	La Fontchambert
Topographie, surface disponible	X	X	Envisageable	✓
Constructibilité	N/A	N/A	X (1)	✓
Opérabilité	N/A	N/A	X (2)	✓
Accessibilité canalisations	X	N/A	✓	✓
Foncier agricole			Entre 15 et 20 ha	15 - 16 ha
Impact sonore	N/A	N/A	X	✓
Impact visuel	N/A	N/A	X	Gérable

(1) Terrain naturel obligeant à construire 2 plateformes superposées, travaux nécessaires sur le RFN pour élargir la courbe en sortie du tunnel

(2) Deux plateformes totalement indépendantes, aucune souplesse opérationnelle, trains doivent être découpés en rames, temps de cycles + longs



ESQUISSE DE LA PLATEFORME DE CHARGEMENT

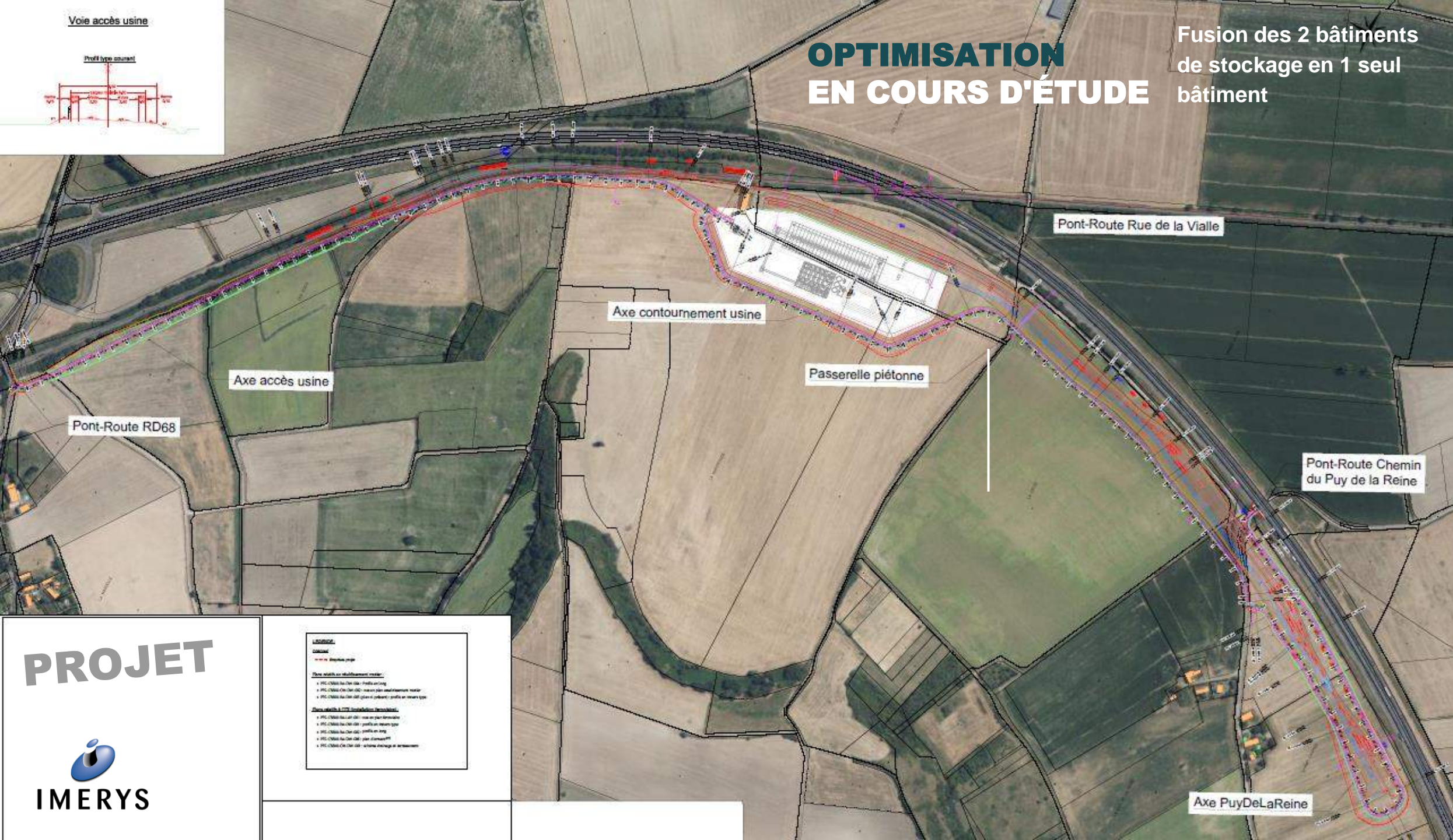
Voie accès usine

Profil type courriel



OPTIMISATION EN COURS D'ÉTUDE

Fusion des 2 bâtiments
de stockage en 1 seul
bâtiment



PROJET



IMERYS

Legend

Color

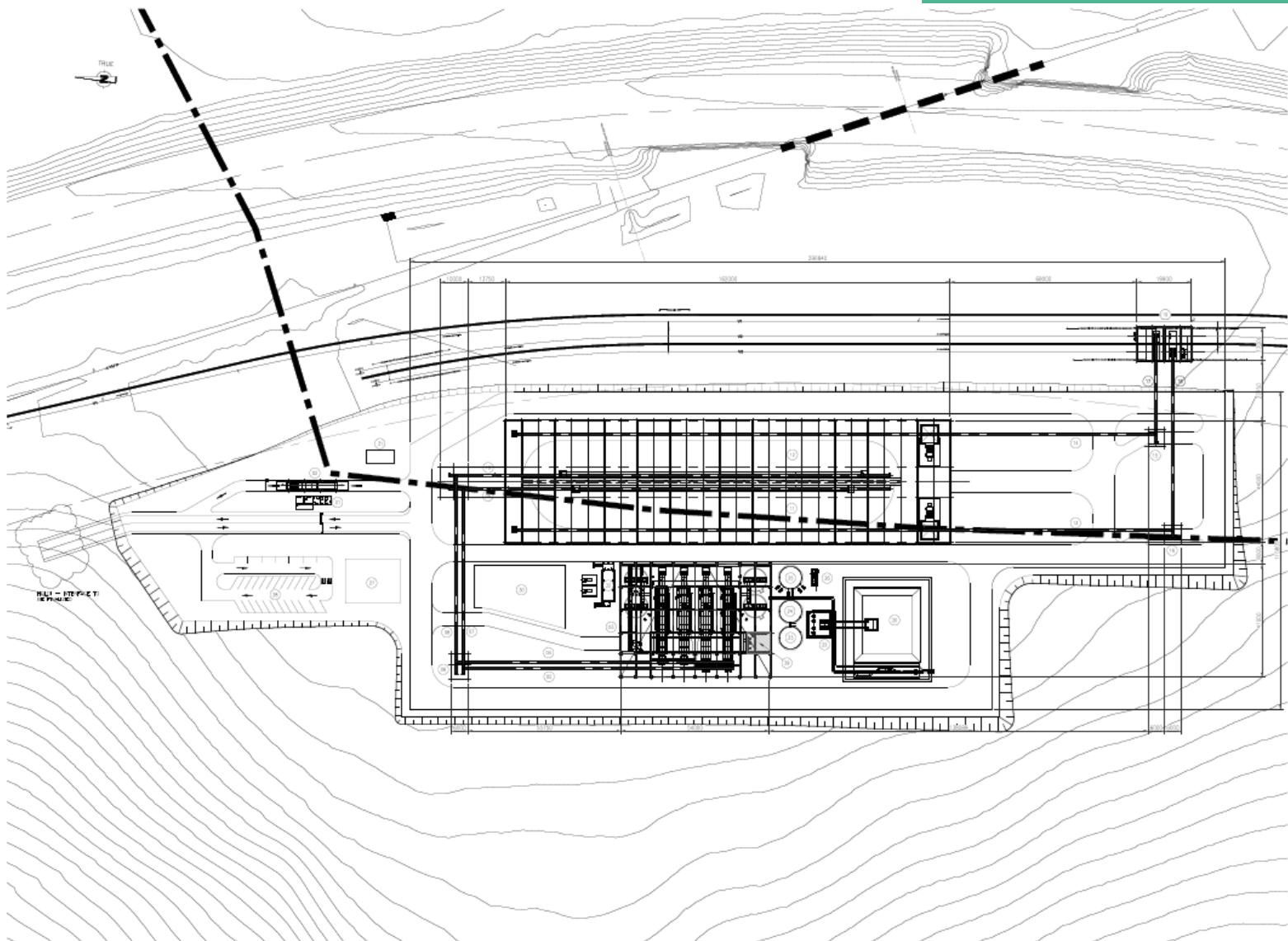
Red: New project

Plan status and development status

- PSC (Plan de Site) - Profil en long
- PSC (Plan de Site) - Plan de plan d'aménagement
- PSC (Plan de Site) - Plan de plan d'aménagement

Plan status and development status

- PSC (Plan de Site) - Profil en long
- PSC (Plan de Site) - Profil en long
- PSC (Plan de Site) - Profil en long
- PSC (Plan de Site) - Profil en long
- PSC (Plan de Site) - Profil en long

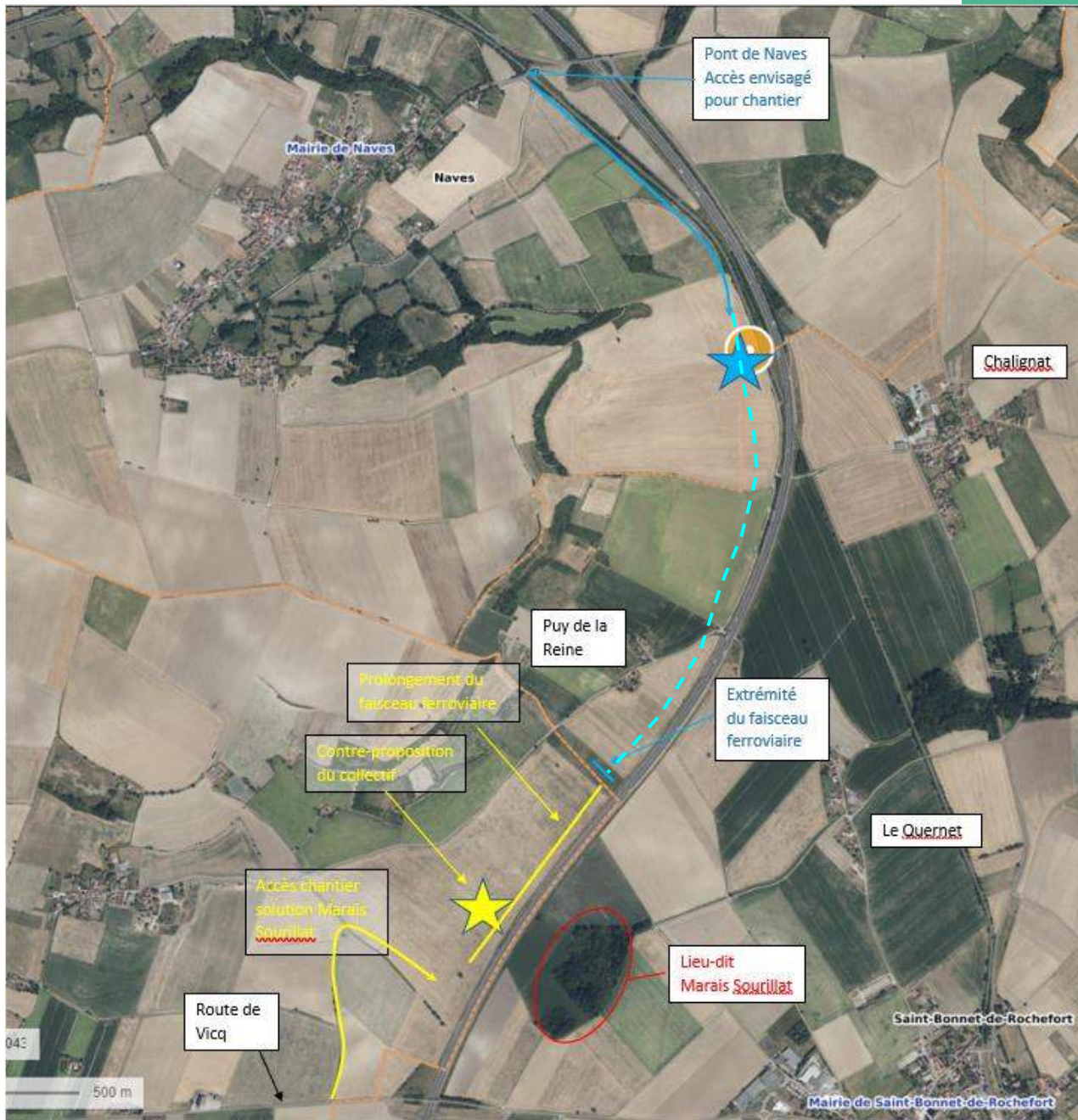


OPPORTUNITÉ DÉCALAGE VERS LE NORD ?

- Topographie défavorable
- Instabilité géotechnique



IMERYS

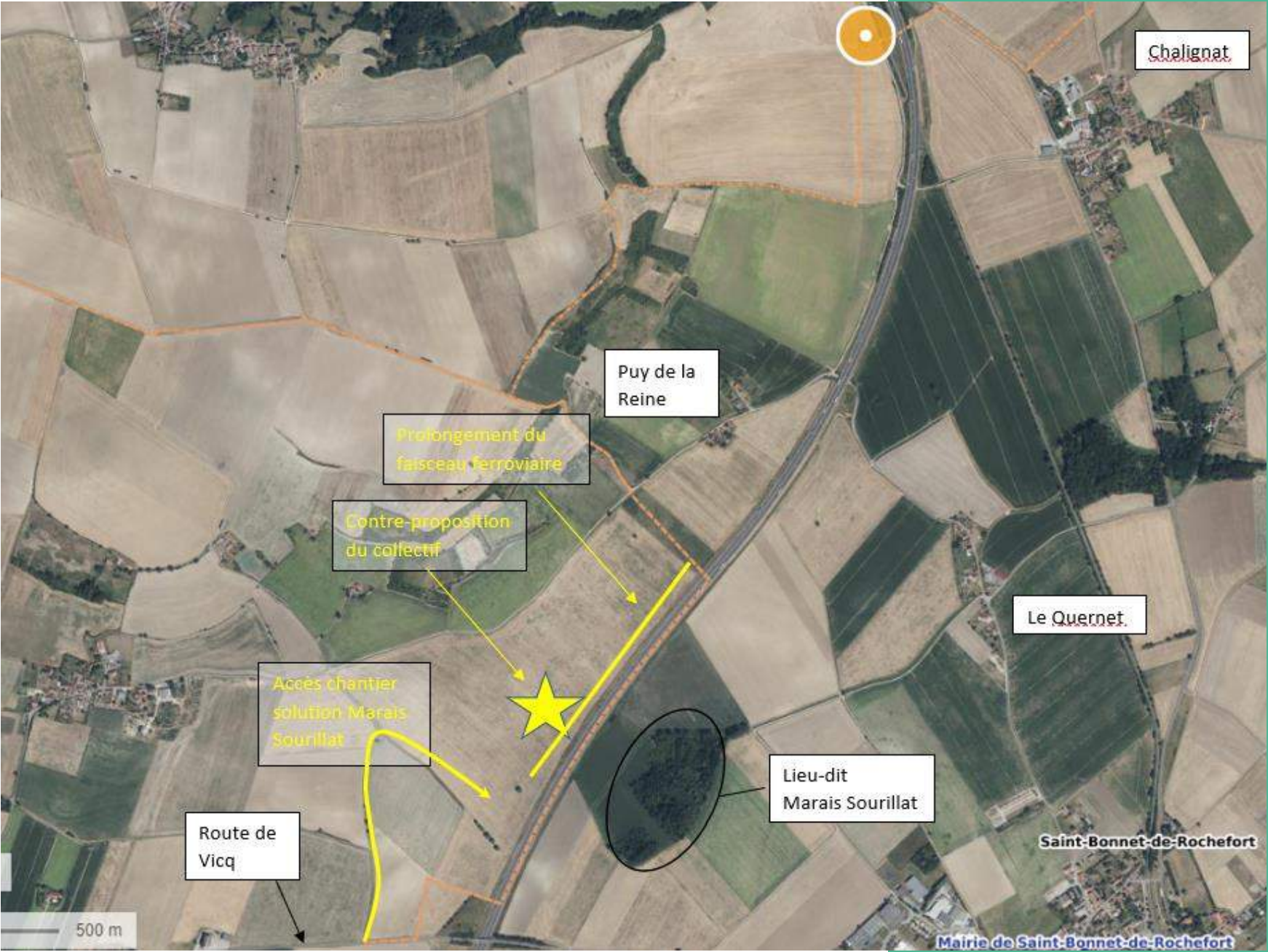


ALTERNATIVE

Etudes relancées



OPTION DE BASE “LA FONTCHAMBERT”



ALTERNATIVE

Etudes relancées



Merci

BACK UP

[1-transport hydraulique](#)

[2-illustrations des activités prévues sur la plateforme](#)

[3-illustrations : matériel ferroviaire](#)

[4-convoyeur capoté](#)

[5-filtre presse](#)

[6-semi portal scraper](#)

[7-double boom portal scraper](#)

[8-visite de terrain : vue plongeante sur des wagons chargés](#)

[9-visite de terrain : vue latérale sur des wagons](#)

[10-visite de terrain : vues multiples \(dont salle de contrôle\)](#)

[11-vue Chalignat : avant plantation](#)

[12-vue Chalignat : après plantation](#)

[13-vue Puy de la Reine : avant implantation](#)

[14-vue Puy de la Reine : après implantation](#)

[15-vue depuis Naves](#)

[16-vue depuis le Quernet : avant implantation](#)

[17-vue depuis le Quernet : après implantation](#)

[18-vue depuis St Bonnet](#)

[19-vue depuis le GR 300 : avant implantation](#)

[20-vue depuis le GR 300 : après implantation](#)

[21-implantation dans la plaine de Vicq](#)

[22-vues depuis Vicq selon une implantation dans la plaine de Vicq](#)

[23-techniques d'intégration paysagère](#)

[24-campagne géotechnique](#)

[25-étude acoustique : période diurne](#)

[26-étude acoustique : période nocturne](#)

[27-procédé concentration](#)

[28-calendrier général](#)



TRANSPORT HYDRAULIQUE







CONVOYEUR CAPOTÉ





SEMI PORTAL SCRAPER



DOUBLE BOOM PORTAL SCRAPER







A



ST BONNET / NAVES | VUE 1
DEPUIS LA RD68 LONGEANT CHALIGNAT

APRES

SITE D'IMPLANTATION – ST BONNET / NAVES

VUES DEPUIS CHALIGNAT

Dernier modèle non intégré
Etudes paysagères en
cours de mise à jour



VUES DEPUIS CHALIGNAT

Dernier modèle non intégré
Etudes paysagères en
cours de mise à jour



VUES DEPUIS LE PUY DE LA REINE



VUES DEPUIS LE PUY DE LA REINE

A

ST BONNET / NAVES | VUE 3
DEPUIS NAVES

AVANT/APRES

SITE D'IMPLANTATION – ST BONNET / NAVES

**VUE DEPUIS
NAVES**

IMERYS

A



ST BONNET / NAVES | VUE 2
DEPUIS LE QUERNET

AVANT

SITE D'IMPLANTATION – ST BONNET / NAVES



**VUE DEPUIS
LE QUERNET**

A



ST BONNET / NAVES | VUE 2
DEPUIS LE QUERNET

APRES

SITE D'IMPLANTATION – ST BONNET / NAVES



**VUE DEPUIS
LE QUERNET**



IMERYS

ST BONNET / NAVES | VUE 5
DEPUIS ST BONNET DE ROCHEFORT

AVANT/APRES

SITE D'IMPLANTATION – ST BONNET / NAVES

**VUE DEPUIS
ST BONNET**

A

ST BONNET / NAVES | VUE 7
DEPUIS LE GR300

AVANT

SITE D'IMPLANTATION – ST BONNET / NAVES

**VUE DEPUIS
LE GR300**

IMERYS

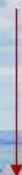
A



ST BONNET / NAVES | VUE 7
DEPUIS LE GR300

APRES

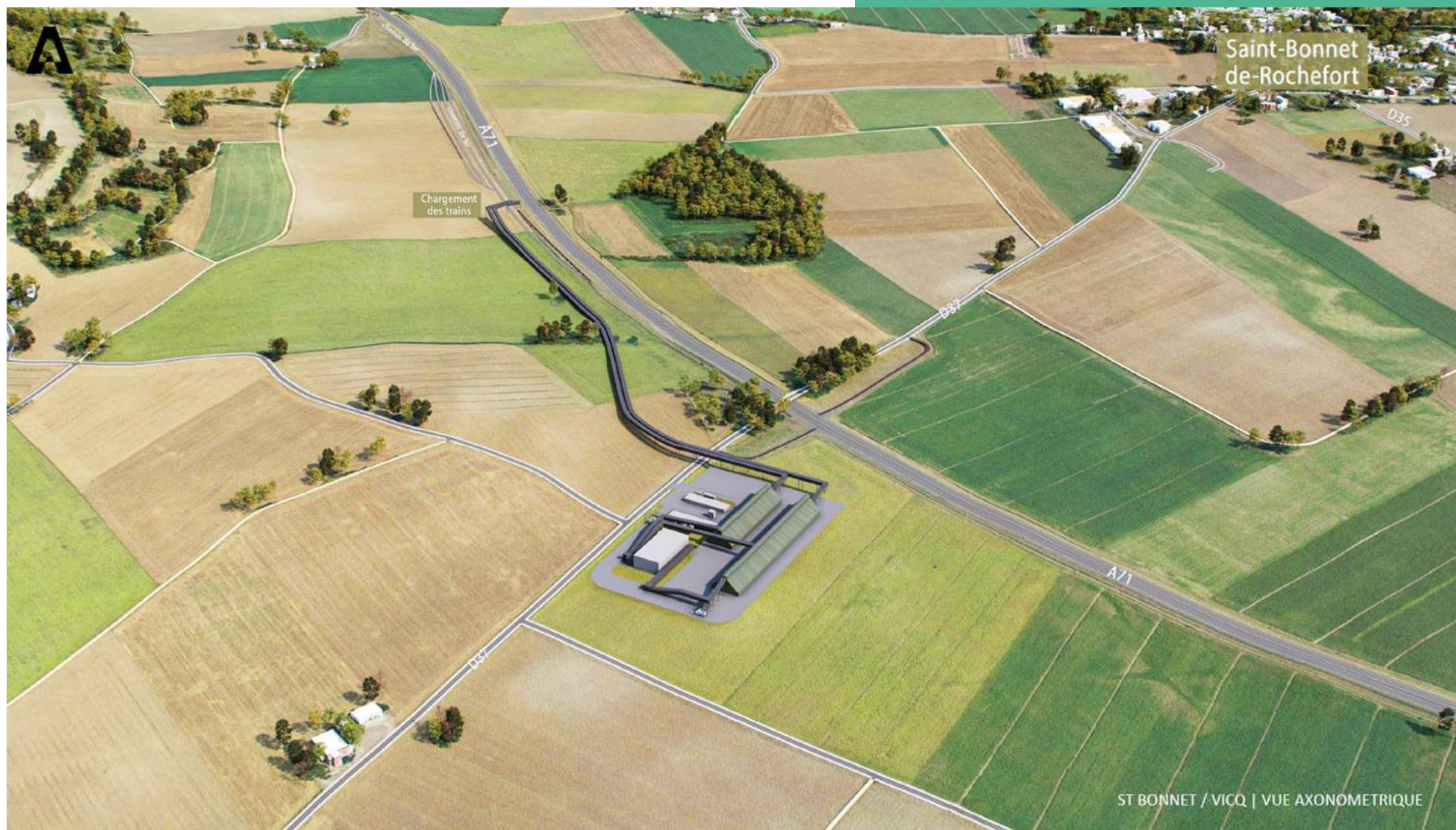
SITE D'IMPLANTATION – ST BONNET / NAVES



**VUE DEPUIS
LE GR300**



IMERYS



ST BONNET / VICQ | VUE 2
DEPUIS LA RD37 DE VICQ

AVANT



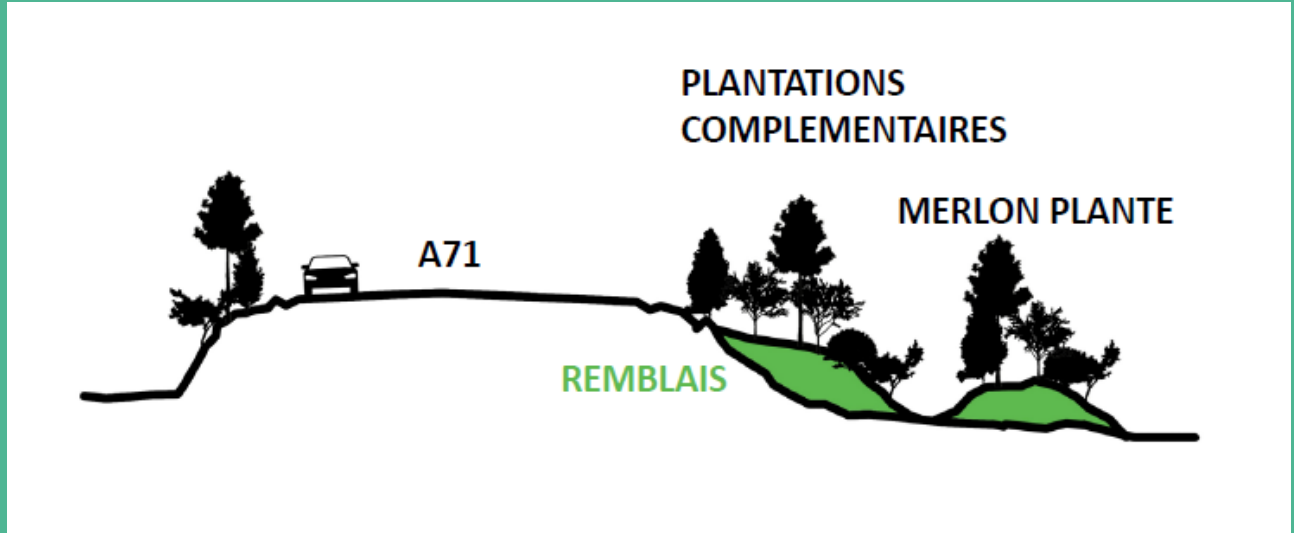
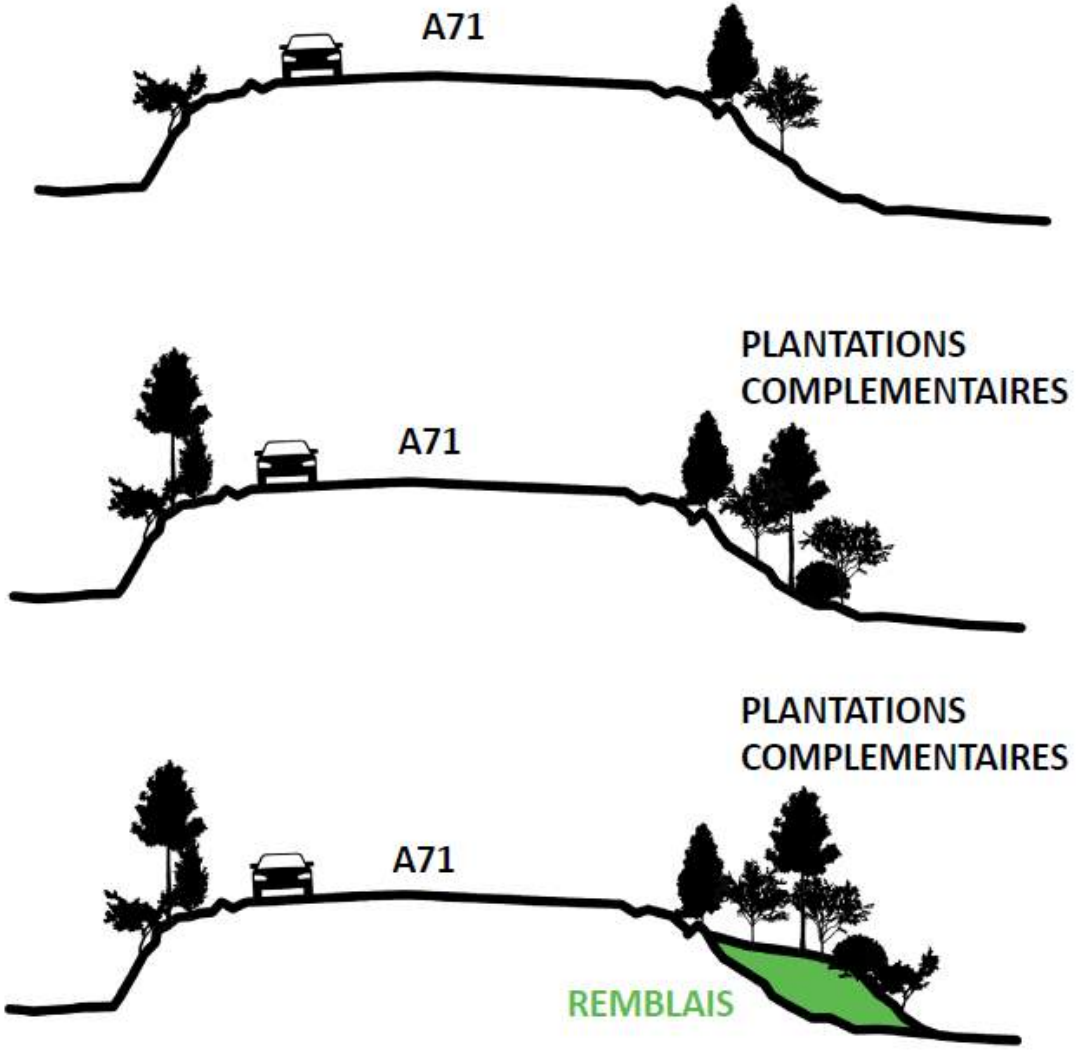
ST BONNET / VICQ | VUE 2
DEPUIS LA RD37 DE VICQ

APRES



VUES DEPUIS LA ROUTE DE VICQ

A



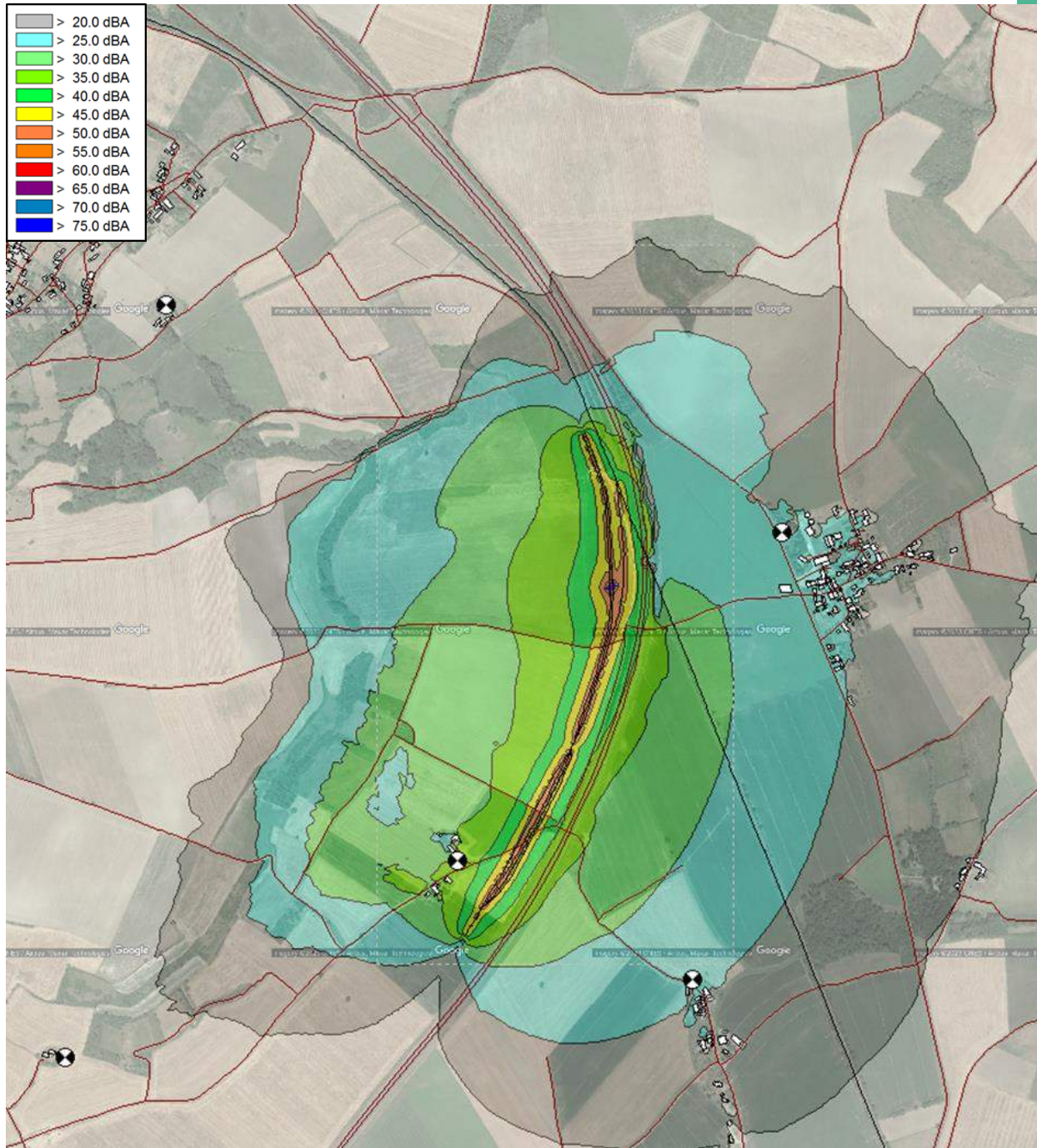


**FORAGES À -
20m**

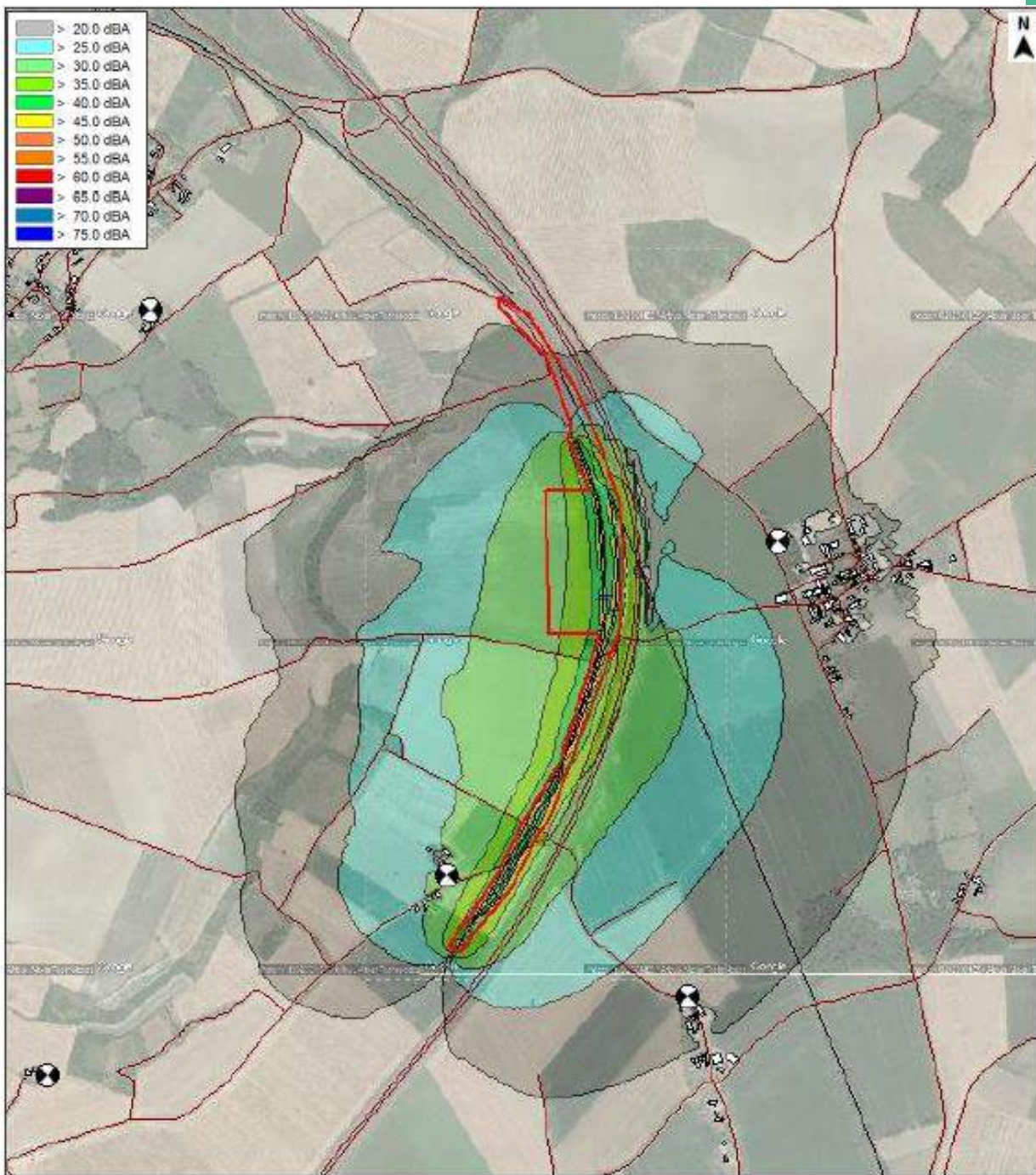


EXCAVATIONS À -4m

AUCUNE TRACE D'EAU



ÉTUDES ACOUSTIQUES PÉRIODE DIURNE



ÉTUDES ACOUSTIQUES PÉRIODE NOCTURNE