

# DÉBAT PUBLIC

## « Projet de mine de lithium dans l'Allier »

### Compte-rendu intégral

### Jeudi 18 juillet 2024

---

**SALLE/ADRESSE :** Centre socioculturel Daniele Chammartin, Le Bourg, 03339 Echassières

---

**PARTICIPANTS :** 58 participants dans la salle

---

**DÉBUT > FIN :** 15h03 à 17h02

---

#### Commission particulière du débat public (CPDP) :

M.	Mathias BOURRISSOUX	CPDP
Mme	Claire BOUTELOUP	CPDP
M.	David CHEVALLIER	CPDP
Mme	Dominique SIMON	CPDP

#### Intervenants :

M.	Stéphane RODRIGUEZ	France 3
M	Guillaume RAMEAU	Imerys
M.	Fabrice FREBOURG	Imerys
M.	Maxime LAFILLE	SNCF Réseau

**M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP**

Bonjour. Merci d'être avec nous. Une fois n'est pas coutume, mais en plein après-midi. C'est une petite nouveauté de ce débat pour marquer la fin de ces quatre mois passés ensemble. Merci pour l'effort que cela représente pour vous de vous déplacer en cet horaire, alors même que nous aurons une réunion publique à suivre tout à l'heure à 18 heures et j'espère que vous pourrez aussi y assister. Cela fait une journée assez chargée. Nous allons donc commencer à l'heure, c'est-à-dire maintenant. Nous avons voulu vous proposer un atelier spécifique sur l'enjeu du transport du produit entre Echassières et l'usine de conversion de Montluçon. Nous aurons deux heures pour pouvoir en discuter ensemble, avec un mode un peu hybride qui se veut être un atelier, mais avec aussi des éléments de présentation qui vont venir approfondir un certain nombre de données et de connaissances qui ont déjà été délivrées en cours de débat dans le cadre des précédentes réunions, et tout particulièrement aussi dans le cadre d'une précédente réunion territoriale qui s'était déroulée à Saint-Bonnet-de-Rochefort, site qui est pour l'instant désigné comme lieu d'implantation de la plateforme de chargement. On souhaitait le faire et d'où l'obligation de trouver un format qui s'y prête. J'en suis désolé, car ce n'est pas forcément aujourd'hui l'espace le plus confortable pour ce faire, mais il fallait que ce soit sur le même lieu que la réunion publique. Nous souhaitons absolument le faire parce que non seulement, nous avons encore des sujets à approfondir, mais il y a eu aussi des actualités. Il y a eu un certain nombre de sorties médiatiques qui ont pu laisser penser qu'il y avait d'éventuels plans B. Aussi, il y a eu, a priori, des échanges qui ont amené un certain nombre de représentants, habitants et collectifs à échanger avec les institutions, les collectivités et l'État, avec également des représentants d'Imerys. Il nous semblait essentiel que ces échanges, parce que cela fait partie du travail du débat public, soit rendu public et soit discuté dans le cadre d'une arène de débat qui permettra de voir comment, de manière transparente, nous pouvons réussir à approfondir ces sujets.

Pour que ce soit transparent, ce sera, comme à notre habitude, avec un temps très libre d'échange, mais où nous aurons aussi un compte rendu à la fin qui sera rédigé, compte rendu sous forme de verbatim qui permettra de voir, dans la complétude, quels ont été les points échangés. Je vous demanderais par la suite de bien vouloir respecter les règles que vous connaissez déjà maintenant par cœur, mais qui sont celles d'attendre que l'on vous transmette un micro pour pouvoir vous exprimer et que vous sollicitiez la parole en levant la main, que vous vous présentez à chaque fois brièvement et que vous évitiez les interpellations directes en face à face sans avoir le micro parce que dans ce cas-là, nous ne serions pas en état de rendre un verbatim correct à la fin.

Je vais laisser la parole un instant à Monsieur de France 3 pour que vous puissiez expliquer votre présence aujourd'hui et en quoi consistera le reportage que vous ferez plus tard, ainsi que les enjeux de droit à l'image. Merci.

**M. Stéphane RODRIGUEZ – France 3**

Bonjour à tous. Bonjour à ceux que j'ai rencontrés et ceux que je n'ai pas encore rencontrés. Je m'appelle Stéphane RODRIGUEZ. Je travaille pour France 3, la case documentaire « La Ligne bleue » le lundi soir en deuxième partie de soirée et je réalise un documentaire de 52 minutes qui n'est pas prévu avant au moins un an sur tout ce qu'il se passe, sur tout ce qu'il va se passer et sur tout ce qu'il peut se passer. Je filme tout. Je filmerai la réunion tout à l'heure et je voulais aussi faire quelques images de cette réunion avec éventuellement des prises de parole. S'il y a des gens qui ne souhaitent pas être filmés, ce que je propose de faire est qu'ils lèvent le doigt. Je les enregistre maintenant comme ça je m'en souviendrai au montage et je ne ferai pas d'impair.

**M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP**

Si cela vous convient, ne levez pas la main. Par contre, s'il y a des personnes que cela gêne, c'est maintenant qu'il faut lever la main afin que Monsieur vous repère. Cela ne pose pas plus de problème que cela.

**M. Stéphane RODRIGUEZ – France 3**

Merci à tous.

**M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP**

Merci beaucoup. Je passe la parole à Claire BOUTELOUP, membre de l'équipe du débat, qui va vous présenter un peu plus distinctement les trois séquences que nous avons prévu à l'ordre du jour pour ces deux heures. Merci.

## **Mme Claire BOUTELOUP - CPDP**

Bonjour à tous. Nous avons essayé de disposer la salle de sorte à ce que vous ne vous tourniez pas le dos les uns et les autres. Je sais que ce n'est pas toujours facile et notamment pour celles et ceux du fond, mais n'hésitez pas à bouger un peu si vous êtes gênés, notamment pour voir la projection. Nous allons donc faire cette réunion en trois séquences successives. Vous serez ensemble tout le temps. Nous n'allons pas faire de sous-groupes. Ces trois étapes successives vont passer assez vite, mais à chaque fois, 75 % du temps seront des échanges avec vous et entre vous. Le premier temps porte sur les implantations envisagées par Imerys sur ce projet, à Saint-Bonnet notamment. Nous parlerons implantation, nous parlerons flux, nous parlerons temporalité de mise en œuvre et toutes les questions que vous voudrez poser. La deuxième séquence portera sur les plans B dans ce projet et ce qu'il serait possible s'il n'y avait pas la plateforme. Le troisième temps sera un focus sur le site de Saint-Bonnet. Nous allons donc lancer la première séquence avec Imerys qui va présenter quelques éléments. Vous avez dix minutes maximums.

## **M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Bonjour à tous. Je vous propose de commencer par un rappel du contexte du projet autour des enjeux de transport des concentrés qui seront produits par l'usine de concentration. Nous sommes ici à Echassières sur le lieu du gisement qui est symbolisé ici par la pastille verte et la pastille violette. Les concentrés qui seront produits par l'usine de concentration devront pour l'un d'entre eux aller sur le site de Montluçon, rejoindre l'usine de conversion. Il s'agit du concentré de mica qui contient le lithium. Nous avons un second concentré qui est du feldspath ou peut-être du sable feldspathique qui doit lui aussi rejoindre la plateforme ferroviaire pour être chargé à destination de clients tiers. Concernant les modes de transport envisageables pour ces concentrés, nous parlons d'un peu plus de 400 000 tonnes par an de concentré de mica et un petit peu plus pour le feldspath ou les sables feldspathiques, soit environ 500 000 tonnes par an. Nous avons trois grandes solutions que nous avons regardées. À défaut de voie navigable, nous avons le fer, une conduite sous pression et éventuellement, comme certains l'ont suggéré lors du débat, un transport routier.

Nous avons été interpellés lors d'une des premières réunions publiques sur l'option de canalisations et pourquoi nous n'avions pas envisagé d'envoyer les pulpes jusqu'à l'usine de conversion à Montluçon. C'est bien entendu quelque chose que nous avons regardé. C'était même la première solution qui avait été étudiée à la fin de l'année 2022 et qui a été écartée pour les raisons que vous voyez ici. Nous l'avons malgré tout réétudiée en 2023 pour être sûrs de ne pas être passés à côté de points importants. Nous allons vous redonner quelques points de référence sur ce genre de technologie. Ce sont des solutions qui existent sur les transports de minerai sous forme de pulpe, sur de longues distances. Les références sont quand même beaucoup plus rares pour des transports en canalisations enterrées. Ces références se trouvent généralement dans des environnements qui sont bien plus propices - c'est là la photo que vous voyez en haut à droite - où les contraintes réglementaires en termes d'installation et où les contraintes environnementales sont très différentes de celles que nous avons ici en France. Ce genre de transport hydraulique nécessite des tranchées, au moins en France puisque la réglementation nous oblige à les enterrer en France, soit des tranchées d'un mètre de profondeur sous le terrain naturel. Il faudrait imaginer une tranchée de 1,5 kilomètre sur 60 kilomètres, peut-être un peu plus avec trois canalisations, et non pas deux. Je vous ai parlé de concentré, de mica, de sable feldspathique ou de feldspath, mais il y a également l'eau. Ces pulpes doivent être filtrées au point d'arrivée. Il faut les filtrer, récupérer l'eau et l'acheminer au lieu d'origine, au risque de déséquilibrer le bilan eau du site d'Echassières. Il y a donc un premier élément de complexité en termes de distance, de construction également, mais de manque de place aussi sur le site d'accueil de l'usine de conversion. Nous avons ici une illustration du plan en masse. Vous avez ici le plan actuel de l'usine de conversion qui est déjà très contraint. Il faudrait imaginer trouver de la place pour un bâtiment de stockage de cette taille-là, un atelier de filtration, un faisceau de voies ferroviaires d'au moins quatre voies de large et un poste de chargement. Pour faire simple, ce qui est envisagé ou une partie de ce qui est envisagé aujourd'hui sur le site de la Fonchambert sur le site de La Loue, ce qui malheureusement n'est pas possible.

La page suivante va permettre d'illustrer les points qui étaient ici. Quand bien même, on aurait trouvé la place et que l'on ne serait pas rebuté par toute la complexité de la construction et le planning que cela engendrerait, nous ferions face à une densité de réseau qui est tout simplement dissuasive. Vous avez, à titre d'illustration ici, une vue des principaux réseaux enterrés autour du site de l'usine de conversion. Ne sont pas représentés ici les réseaux gérés par Montluçon Communauté. Vous avez simplement Enedis, GRT, GRDF et le SIVOM. Enedis nous dit déjà qu'ils ont du mal à trouver des itinéraires pour dévier leur câble autour du site de La Loue. Vous avez une autre illustration sur la droite qui fait suite à des réflexions que nous avons déjà engagées pour pouvoir faire cheminer les conduites d'adduction d'eau de l'usine de conversion depuis la station de traitement des eaux usées de l'agglomération. Nous espérons pouvoir faire passer ces conduites en encorbellement sur un ouvrage, sur la route Centre Est Atlantique. Nous avons eu une fin de non-recevoir de la Direction des infrastructures routières, ce qui

va nous contraindre à faire un forage dirigé pour passer sous les voies SNCF, puis sous la départementale avec des contraintes de distance par rapport aux fondations des ouvrages. Nous vous montrons cela, mais c'est juste un exemple. Il faut imaginer que, sur un linéaire en France aussi long depuis le site de Beauvoir, ce genre de situation, nous allons en avoir des dizaines, si ce n'est pas davantage.

Nous parlons d'un éventuel plan B par camion. Nous vous expliquons déjà depuis quelques mois qu'il n'y a pas de plan B. Le ferroviaire nous semble la solution sous l'angle du développement durable. Vous avez quelques statistiques ici sur les rejets, avec les émissions de CO<sub>2</sub>, les émissions de poussières et la consommation d'énergie. Il n'y a pas de photo entre les deux modes de transport. Les tonnages que nous allons manipuler ne nous permettent pas d'envisager raisonnablement un transport routier pour acheminer le mica vers Montluçon. Nous ne l'avons jamais envisagé. Je tenais à le rappeler puisque nous entendons des rumeurs persistantes sur la création éventuelle d'un échangeur sur le réseau AP2R. Je crois que c'est comme ça que cela avait été formulé, ou aux droits de Bellenaves ou de Saint-Bonnet. La réponse est non. La solution que nous avons retenue aujourd'hui est une solution hybride qui se base quand même essentiellement sur le transport ferroviaire. Nous n'avons pas choisi le transport ferroviaire pour aller de bout en bout, car il y a des contraintes évidentes de topographie. Nous sommes à 700 mètres d'altitude ici, sur le site de Beauvoir. Nous ne pouvons pas envisager de faire remonter le rail jusqu'à Beauvoir. Nous avons aussi des contraintes foncières qui font que nous n'aurions pas la place pour recueillir, recevoir et charger des trains. La solution qui s'est imposée à nous est une solution mixte de transport par canalisation jusqu'à la voie ferrée existante et ensuite, le chargement dans les trains.

J'avais déjà présenté cette illustration avec le réseau ferré national et la ligne Montluçon-Gannat. C'est la ligne Clermont-Bourges, nord-sud. C'était la ligne Lyon-Bordeaux dans l'autre sens. Il a fallu trouver l'emplacement qui pouvait accueillir une station de chargement de train. Les emplacements n'étaient pas nombreux pour pouvoir espérer trouver un site susceptible d'accueillir le faisceau ferroviaire et les installations de filtration. Nous avons également un rappel des tonnages. Je ne vais pas insister là-dessus, mais nous pourrions y revenir si vous avez des questions. Ici, nous avons les sites qui ont fait l'objet d'études plus approfondies. Nous avons commencé par chercher les sites qui étaient déjà embranchés sur le réseau ferroviaire, car c'était la logique plutôt que de chercher à créer un nouvel embranchement et nous sommes tombés très vite sur trois sites, soit la gare de Lapeyrouse, la gare de Louroux-de-Bouble et celle de Bellenaves. La Fonchambert est arrivée plus tard, en cours d'étude.

Je vous propose de passer à la page suivante pour vous donner une vue d'ensemble des critères qui nous ont permis de discriminer entre ces différents sites. D'abord, un premier critère lié aux possibilités de constructions et de surfaces disponibles, la topographie. Aussi, le type de sol que nous avons sur ces différents endroits. Un autre critère très important est celui de l'opérabilité. Tous ces sites n'offrent pas les mêmes possibilités en termes d'exploitation. Enfin, un autre critère technique est celui de l'accessibilité des différents sites pour les canalisations. Nous ne transportons pas des pulpes de minerai comme nous pouvons transporter de l'eau. Les pulpes de minerai sont dans des concentrations de l'ordre de 40 à 50 % de matière solide. Il y a des vitesses à maintenir dans les conduites. Il y a des rayons de courbures à respecter en termes d'usure. Nous ne pouvons pas passer n'importe où, pour le dire autrement. Ce point-là a été éliminatoire pour Lapeyrouse qui souffrait également de complexité en termes de topographie et même d'espace disponible. Nous étions trop juste. Le site de Louroux-de-Bouble a été écarté très rapidement à cause de la topographie. Pour ceux qui connaissent la gare de Louroux-de-Bouble, on a une voie d'évitement et nous n'avions pas la place pour construire. Nous nous sommes donc rapidement concentrés sur Bellenaves et sur un nouveau site qui n'était pas embranché et qui est celui de la Fonchambert. De tous les sites qui ont été regardés, Bellenaves était celui qui rendait les choses les plus simples pour le transport des concentrés sous forme de pulpe. L'accès est relativement facile par la départementale. Ce site avait quand même de gros inconvénients. Ce qui l'a éliminé, ce sont avant tout des travaux très complexes avec une opérabilité qui n'était pas assurée, ce qui nous obligeait à construire sur deux plateformes et à découper les trains en plusieurs rames. Il y avait donc trop de contraintes opérationnelles. Aussi, nous étions juste en face du hameau de La Charnière et de la gare. Nous avons donc choisi le site de la Fonchambert qui répondait à l'essentiel des critères avec un terrain relativement plat, une topographie plutôt favorable et des possibilités pour gérer le chantier de l'autre côté de l'autoroute. À l'origine, pour ceux qui s'en souviennent, nous étions partis sur une option qui était de l'autre côté de la voie ferrée, devant chez Alinéa. Nous avons donc fait marche arrière et nous avons écouté pour aller chercher à nous installer de l'autre côté. Nous avons un foncier agricole à mobiliser, de l'ordre de 15 à 16 hectares en comprenant la voie de service qu'il faudra créer le long du réseau ferré national.

Nous pouvons garder un peu de support pour les discussions suivantes. Je ne sais pas si cela vaut le coup de s'arrêter là.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Je pense qu'il peut être intéressant de repasser du temps sur le tableau précédent, notamment s'il y a des questions dans la salle. Pour les autres, je pense qu'il n'y a pas beaucoup de nouveautés sur ces esquisses qui ont déjà été présentées.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Oui. Ce sont les esquisses de l'étude de cadrage dont nous sommes tout proches de pouvoir vous présenter la mise à jour suite aux études avant-projet sommaires. Il faut simplement que notre ingénierie canadienne mette en forme la nouvelle maquette 3D pour que nous puissions la soumettre aux paysagistes architectes pour pouvoir vous présenter quelque chose d'un peu plus mûr. Ce sera probablement à la rentrée de septembre ou en octobre.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Nous nous arrêtons donc un petit moment pour un temps de questions-réponses, si vous avez besoin de précisions ou si vous avez des remarques à faire.

**Mme Patricia LAEDERICH – Intervenante dans la salle**

Vous avez expliqué pourquoi vous aviez choisi le train plutôt qu'une flotte de camions pour évacuer le mica et le feldspath, mais qu'en est-il de la flotte de camions dont vous allez avoir besoin pour tout ce qui va être nécessaire pour toute votre fabrication, c'est-à-dire tous les entrants, les produits chimiques, le quartz et autres ? Tout ce dont vous avez besoin représente tout de même une quantité non négligeable et vous n'en avez pas parlé.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Je pense que vous faites allusion à la phase d'exploitation des différents sites. Nous sommes sur un sujet différent ici, mais je pense que je peux passer la parole à mon collègue Loïc qui aura sûrement plus de précisions à vous apporter sur l'acheminement des réactifs.

**M. Loïc CHENAL - Imerys**

Effectivement, nous n'avons pas abordé cette thématique parce que ce n'était pas forcément le thème, mais c'est une bonne question. Le transport par rail était très adapté aux volumes. Lorsqu'il s'agit de réactifs, c'est beaucoup plus petit et ce n'est pas forcément faisable logistiquement parlant d'amener ces produits-là. Nous aurons donc un certain nombre de camions en dehors de ces volumes qui vont venir alimenter l'usine, que ce soit au niveau de la conversion et de la concentration.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Il y avait un tableau sur une des pages précédentes qui vous montraient d'autres produits qui seraient acheminés par voie ferroviaire pour les plus gros tonnages. Vous avez ici des réactifs, comme le gypse en particulier qui est nécessaire pour l'usine de conversion et le chlorure de potassium. Nous sommes sur des ordres de grandeur de 100 000 tonnes par an et nous prévoyons d'acheminer cela par rail.

**M. Loïc CHENAL - Imerys**

Pour tout ce que nous pouvons acheminer par rail ou évacuer par rail, nous le ferons. Toutefois, pour les éléments qui sont plus faibles en termes de volume ou de tonnage, nous n'avons pas le choix que d'utiliser des camions. Les hypothèses changent en fonction des bilans, mais pour l'usine de concentration, il faut compter entre 10 à 15 camions par jour, dont une grande majorité pour le ciment qui va venir permettre de bétonner les résidus en souterrain. Pour l'usine de conversion, nous parlons d'une centaine de camions par jour. Ce n'est pas anodin. C'est un volume. En tout cas, ce sont des volumes dont nous ne pouvons pas envisager de mettre une logistique sur rail parce que ce ne sont pas des volumes suffisants. Parmi les 100 camions par jour, il y a une diversité de produits entre les différents réactifs avec le produit fini, l'hydroxyde de lithium qui va transiter par camion aussi. Juste pour donner un ordre de grandeur, le trafic existant sur la nationale est de 4 000 camions par jour, me semble-t-il, au niveau de Montluçon. Aujourd'hui, l'exploitation au kaolin de Beauvoir est d'environ une dizaine de camions par jour. Cela vous donne déjà un ordre de grandeur pour ceux qui habitent dans la région.

**Mme Pascale FONTY – Intervenante dans la salle**

Cela veut dire que sur Echassières, cela double la fréquentation des camions.

**M. Loïc CHENAL - Imerys**

Je vais repréciser mes propos. Vous avez raison. Je parle de dix camions par jour pour l'exploitation de kaolin. Si nous rajoutons nos exploitations futures, cela va doubler notre trafic. Par contre, je n'ai plus en tête le trafic actuel existant dans la zone.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

À vérifier auprès des services techniques du département. Nous avons un petit peu moins de 1 000 véhicules par jour sur la D987 aujourd'hui qui grimpent entre Bellenaves et la Bosse pour vous donner quelques éléments de comparaison. Il me semble que c'est 800.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Y a-t-il d'autres questions ou remarques ?

**M. Pierre-François PICARD – Intervenant dans la salle**

J'ai l'impression que nous découvrons des chiffres au jour le jour, à chaque fois que le sujet avance et que les débats se terminent. Concernant les 100 camions, il ne me semble pas que nous en ayons eu confirmation lors des réunions publiques.

**M. Loïc CHENAL - Imerys**

Nous avons donné ce chiffre lors de la réunion du 4 avril à Montluçon.

**M. Pierre-François PICARD – Intervenant dans la salle**

Il y a aussi les déchets. Vous n'en parlez absolument pas. Comment les déchets sur Montluçon vont-ils être évacués ? Font-ils partie de ces 100 camions ? Où vont-ils aller ? Mardi, nous avons eu la surprise d'apprendre que vous recherchez des terrains pour enfouir les déchets ultimes et dangereux venant de Montluçon. Il y a une incertitude, sachant qu'à Moulins, votre directeur disait clairement qu'il n'y aurait pas de terrains supplémentaires pour entreposer des déchets ultimes et dangereux.

**M. Loïc CHENAL - Imerys**

Si nous revenons sur le tableau, concernant le plus gros volume de résidus, il s'agit effectivement des résidus de conversion, soit 610 000 tonnes que nous avons au tableau qui seront bougés en train. À côté, dans l'usine de conversion, il y a aussi d'autres résidus qui sont de plus faible volume, qui, eux, ne pourront pas transiter en train. Je pense notamment à ce que nous avons abordé mardi à la réunion webinaire pour ceux qui ont participé, pour les résidus du traitement de l'eau, ZLD, et les fameux 11 000 tonnes. C'est typiquement le genre de volume que l'on peut difficilement aborder au niveau logistique par train.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Nous allons prendre deux dernières questions.

**M. Laurent INDRUSIAK – Intervenant dans la salle**

J'avais la même question sur les déchets ultimes au rebut partant du site de Montluçon. Vous venez de confirmer ce qui avait déjà été annoncé. C'était votre volonté de les faire expédier par train. Je renvoie au questionnement que nous avons à l'identique sur le sillon chemin de fer Gannat-Montluçon. Je suis un habitant de Montluçon. Je connais toutes les contraintes de prendre le train de Montluçon à toute autre destination, contrainte de l'état du réseau, contraintes de contingences, de nombre de circulations. Cela est-il également anticipé avec SNCF Réseau, à savoir le nombre de wagons et d'allers-retours que cela va engendrer ? Cela est-il anticipé en termes de passage et en termes d'état du réseau sur les sillons qui pourraient partir de l'usine ?

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Je vais prendre la première partie de votre question et je laisserais la parole à SNCF Réseau pour la seconde. Oui, bien sûr, l'aspect sillon a été anticipé. Nous avons fait une première étude de faisabilité l'année dernière sur l'exploitabilité de la ligne que nous sommes en train de mettre à jour. Aujourd'hui, ce que nous pouvons vous dire, c'est que nous ne voyons pas de points bloquants sur les sillons pour pouvoir faire passer le mica et pour pouvoir faire passer le feldspath ou les résidus. La deuxième question porte plutôt sur l'état du réseau. Je ne sais pas si Maxime peut vous éclairer sur les sujets de financement et de l'état du réseau.

**M. Maxime LAFILLE – SNCF Réseau**

Bonjour. Je suis Maxime LAFILLE pour SNCF Réseau. J'ai pris part à plusieurs des réunions. Votre question portait donc sur l'état du réseau actuel et projeté par rapport aux flux Imerys. Comme nous l'avons dit au travers du débat, le délégué interministériel l'a dit la semaine dernière aussi, la ligne a déjà de réels besoins en régénération. Notre affaire pour SNCF Réseau en tant que gestionnaire de l'infrastructure est justement de construire des programmes de régénération qui prennent en compte les futurs flux Imerys, puisque forcément, je dirais que nous allons entreprendre des travaux plus importants si nous sollicitons l'infrastructure avec plus de convois fret ferroviaire qu'auparavant et ce qui sollicite le plus l'infrastructure par rapport aux voyageurs. Forcément, les convois sont plus lourds. En

l'occurrence, nous avons un niveau qui n'est pas négligeable quotidiennement. Notre travail du côté de SNCF Réseau est donc de construire des programmes de régénération cohérents avec les futurs flux d'Imerys.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Nous allons prendre les questions, puis nous avancerons sur la séquence suivante. Elles seront traitées au fur et à mesure dans l'après-midi.

**M. Christian TICHET – Intervenant dans la salle**

Bonjour. Je suis Christian TICHET, habitant et citoyen de Saint-Bonnet-de-Rochefort. Je voudrais revenir sur le choix de la plateforme. Ce sont des choses que j'ai déjà évoquées, mais je voudrais revenir dessus. Effectivement, vous avez fait un tableau avec différents sites. Vous avez regardé cela sur un problème technique. Je reconnais que c'est plus difficile à un endroit qu'à un autre. En résumé, la Fonchambert est la solution de facilité. Cela ne veut pas dire que les autres sites ne sont pas faisables, mais c'est plus compliqué. Je pense qu'il n'y a pas que le côté technique qu'il faut regarder. Il faut regarder aussi le côté économique et le côté environnement. Je reviendrai sur un point que j'ai déjà mentionné, mais certaines personnes politiques sont fières d'un projet sur l'Allier. Merci Imerys de mettre dans votre document que c'est un projet qui est sur l'Allier et qui est sur le Puy-de-Dôme. Preuve en est, il n'y a pas très longtemps, le comité de communes de Saint-Eloy avec Moureuille, Durmignat, Lapeyrouse et Servant, a déposé une « motion » pour le projet. Ce comité de communes est pour le projet. Sans rentrer dans les détails, vous avez l'aval de cette communauté, comme vous l'avez pour la communauté sur la Limagne et le Val de Sioule. Vous avez effectivement un accord de ces communautés. Maintenant, géographiquement, pour Lapeyrouse, ce que je peux vous dire, c'est que le projet éolien n'aura pas lieu. Aujourd'hui, Lapeyrouse est ouvert sur ce projet. N'est-il pas possible de le reconsidérer ? Cela va coûter plus cher, mais sur un projet comme celui-ci, il ne serait pas inintéressant de mettre plus de finance sur le projet pour que vous ayez autour de vous une population qui accepte plus facilement ce projet. C'est quelque chose que je pense. Vous pouvez contacter Madame la Mairesse de Lapeyrouse. Nous repartons sur des discussions, mais techniquement, je vais dire que c'est possible. Vous prenez ce que vous avez fait sur Saint-Bonnet-de-Rochefort, vous prenez une carte, vous le réimplantez. Il faudra des stations de relevage pour relever parce qu'il y a 40 mètres de dénivelé à compenser parce qu'il y a un creux, mais vous avez ensuite l'accès au niveau des tuyaux. Effectivement, la solution de facilité est de passer par les routes. C'est donc Monsieur Route qui doit donner son accord, soit une seule personne qui doit donner son accord pour ouvrir la route. Maintenant, il y a peut-être des gens, comme cela se passe sur d'autres projets, qui seront très contents d'avoir un chèque de la part d'Imerys pour pouvoir aller faire une tranchée et enfoncer leurs tuyaux en coupant plus droit.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

C'est entendu. Nous allons prendre les deux autres questions.

**Mme Aurélie CHAMBON – Intervenant dans la salle**

Bonjour. Je suis Aurélie CHAMBON. J'habite également à Saint-Bonnet-de-Rochefort. Je rejoins ce que disait Monsieur TICHET. Je voulais juste apporter une précision sur l'une des *slides*. Vous indiquez que la distance entre le site et Chalignat est de 450 mètres sur une vue aérienne sur une vue aérienne. Sur Géoportail, ce n'est pas ça.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Ce sont 450 mètres depuis l'habitation la plus proche jusqu'aux rails.

**Mme Aurélie CHAMBON – Intervenant dans la salle**

C'est 390 mètres.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

C'est un dialogue de sourds.

**Mme Aurélie CHAMBON – Intervenant dans la salle**

Vous avez aussi le hameau de Puy de La Reine qui va se trouver avec littéralement sous ses yeux quatre gros rails de chemin de fer. Je ne sais pas comment cela s'appelle, mais en tout cas, quatre voies et ils les auront à 100 mètres en dessous de chez eux. Vous indiquez les valeurs qui vous conviennent. Ce que je vois aussi, c'est que vous avez initialement anticipé les choses sur Lapeyrouse, Louroux et Bellenaves parce qu'il y avait déjà des gares. Pourquoi finalement arriver à Saint-Bonnet, sachant qu'il n'y a pas de gare à l'endroit où vous voulez vous mettre en place ? Vous êtes à 300 et quelques mètres et 100 mètres des maisons. Pourquoi ne pas réétudier ce site à un autre endroit où il n'y a pas de gare

et reprendre l'étude de zéro ? C'est très clair. Cela fait un an et demi que l'on discute et que l'on vous dit que n'importe qui dans cette assemblée à qui l'on va dire qu'il aura demain, une usine de 200 mètres de long et 20 mètres de haut à 300 mètres de chez lui, il ne peut pas l'accepter et vous ne l'accepterez pas non plus. C'est ce que nous réfutons. Pourquoi ne pas réétudier et reconsidérer les choses en prenant vraiment en compte la parole des habitants ?

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

C'est effectivement l'objet de la dernière partie. Nous le gardons tous en mémoire et nous aborderons donc cette question en dernière partie. Nous prenons rapidement les deux dernières questions parce qu'il faudrait que l'on avance dans notre déroulé.

**M. Étienne JOSSE – Intervenant dans la salle**

Bonjour. J'entends qu'il n'y a pas de plan B. Je l'ai entendu à la région de Saint-Bonnet. J'avoue que je ne le crois pas et vous m'autorisez à ne pas le croire. Ce que je sais, c'est que lorsque vous avez dit à Saint-Bonnet qu'il n'y aurait pas de plan B, aujourd'hui, il y a une nouvelle étude d'implantation qui, a priori, est en cours pour regarder plutôt vers Vicq que vers Saint-Bonnet pour mettre la station. Je crois que la voie - et vous allez me le dire exactement - est en très mauvais état et qu'il y a des restrictions de vitesse qui sont prévues à très court terme, voire un arrêt s'il n'y a pas de travaux. Aujourd'hui, il n'y a pas de budget de financement qui est disponible pour la rénovation de la voie. Honnêtement, le Maire de Montluçon qui est probablement quelqu'un de très mal informé, mais milite pour que cela se fasse par camions pour être sûr d'avoir l'alimentation de son usine, pouvez-être un peu plus précis et arrêtez de nous vendre des vessies pour des lanternes ? S'il y a un plan B, je suis prêt à l'entendre, mais soyons honnêtes. Si la voie doit s'arrêter d'ici deux ans - c'est ce que j'ai cru comprendre, mais je n'ai peut-être pas la bonne information, à vous de me le dire - une fois qu'elle est arrêtée, est-ce qu'elle redémarrera un jour ? Si elle ne redémarre pas, ne serait-ce pas assez bien d'avoir une station de chargement à côté de l'autoroute, ce qui permet quand même de faire passer des camions sans les voir ?

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Nous allons prendre une toute dernière question. La question sera abordée juste après sur des éventuels plans B qui existent ou non ou que l'on pourrait inventer dans le cadre de cet atelier.

**M. Pierre DELUDET – Intervenant dans la salle**

Bonjour à tous. Je suis Pierre DELUDET, vice-président à Montluçon Communauté, en charge du développement économique. Je voulais juste revenir sur ce qui a été abordé tout à l'heure sur les 100 camions par jour sur le site de conversion et avoir une confirmation de votre part, que vous envisagiez bien la construction d'un parking poids lourds en interne, et notamment pour ne pas affecter le parking poids lourds qui est aujourd'hui à Montluçon Communauté où il y a déjà beaucoup de poids lourds qui s'installent, et c'est le but, mais avec une flotte aussi importante de 100 camions par jour en livraison, il faut que vous envisagiez bien un parking spécifique pour les poids lourds qui seront en attente parce que nous savons comment fonctionne la logistique, en fonction des arrivées et des horaires à respecter.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Merci. Comme je le disais, le deuxième temps concerne la question des plans B. Dans le cadre d'un débat public, on débat de l'opportunité, des variantes, des options et de toutes les possibilités qui existent à ce jour, mais qui peuvent être aussi inventées dans le cadre du débat public et qui pourront être poursuivies, si le projet se poursuit, dans le cadre de la concertation continue. L'objet d'un débat public est aussi de faire venir des options et des variantes que nous n'avons pas imaginées aujourd'hui. Nous en avons vu certaines qui sont apparues soit dans le cadre du débat public, soit dans la presse. Pour celles-ci, nous proposons de les regarder cet après-midi, mais nous faisons aussi appel à vous, membres de cet atelier, pour faire émerger d'autres possibilités. Dans les plans B, nous avons déjà évoqué la question de la canalisation qui irait de la mine jusqu'à La Loue, option qui a été étudiée et déjà présentée. Nous avons d'autres éléments qui ont été présentés avec ce fameux plan B qui n'existe pas autour de la route, de la bretelle d'autoroute qui a été évoqué un temps. Ce sera donc d'entendre Imerys sur ce sujet avec également tout ce qui va concerner la question du fret depuis Saint-Victor. Ce sont donc des éléments sur lesquels nous vous demandons des précisions. Dans la salle, n'hésitez pas à intervenir dans le temps de questions-réponses qui viendra juste après.

**Mme Dominique SIMON - CPDP**

Avant de passer à cette question des options alternatives ou non, je voudrais que l'on revienne sur la question de Monsieur TICHET, la question économique. Dans votre tableau, sur les critères de choix entre les différents sites possibles, il manque visiblement une ligne qui est l'aspect économique. C'est ce que disait Monsieur TICHET, si je traduis bien. Comment prenez-vous en compte la question du coût



de chacune des options que vous avez étudiées ? Si je traduis, et Monsieur TICHET peut me corriger si je dis l'inverse de ce qu'il pense, vous dites que cela ne vaut pas le coup. Certes, il y a des difficultés techniques, mais y a-t-il la possibilité d'investir davantage pour résoudre ces problèmes techniques et peut-être arriver à des options qui soient plus acceptables ? Il y a la question des élus et de la population, mais comment se fait l'arbitrage avec la difficulté technique ? Je crois comprendre que pour vous, ce n'est pas une difficulté, mais une impossibilité à certains endroits et c'est ce qui vous fait réagir. Voulez-vous bien préciser cela ?

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Nous allons le dire plus clairement. Nous n'avons pas de solution à Lapeyrouse, pas plus qu'à Louroux ou à Bellenaves. Nous ne sommes pas d'accord. Cela fait deux ans que nous étudions, Monsieur TICHET. Nous avons quand même creusé et approfondi les différentes problématiques.

**M. Christian TICHET – Intervenant dans la salle**

C'est beaucoup plus compliqué parce qu'il y a le dénivelé et si nous suivons la route, il y a les virages. Je vous ai indiqué la solution et cela se fait pour différents projets où l'on coupe et où l'on passe chez des particuliers. Comme vous avez demandé des autorisations de forages pour faire des forages, vous avez demandé à des particuliers et vous avez même financé pour cela. C'est donc faisable. En effet, c'est un surcoût pour le projet, mais c'est aussi à mettre en regard par rapport à ce que vous imposez à certaines populations. Je respecte et j'ai bien dit clairement que c'est la Communauté de communes de Saint-Eloy qui a fait une motion pour le projet récemment. Ce sont les élus, contrairement à d'autres élus qui ont fait carrément une motion et je parle de Messieurs les Maires de Saint-Bonnet et de Bellenaves qui ont fait une motion contre le site de chargement sur Saint-Bonnet-de-Rochefort. Vous allez contre des gens alors que vous avez peut-être des gens avec vous. Je dis peut-être parce que comme vous l'avez dit vous-même, vous n'avez pas poussé l'analyse plus loin. Nous nous sommes rencontrés et nous avons discuté. À l'époque, je n'avais pas suffisamment de données et vous en avez apporté au cours du débat. Vous avez sorti un DMO. J'ai pris simplement des documents du DMO. J'ai positionné et j'ai mesuré les dénivelés. Je vous ai d'ailleurs envoyé un document il y a plus d'un an maintenant avec des dénivelés pour vous dire ce que l'on pouvait envisager. Je tiens à vous remercier parce que comme je suis nouveau dans la région, vous m'avez permis de visiter l'Allier, le Puy-de-Dôme et la région qui est superbe. Merci.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

On ne se comprend pas, Monsieur TICHET. Je suis désolé. Ce n'est pas un problème d'investissement. Que l'on soit très clair. C'est un problème de faisabilité, autant à Bellenaves qu'à Lapeyrouse. Quand bien même, nous trouverons des solutions en temps voulu pour passer sous les propriétés privées, nous n'avons pas la place pour accueillir les trains dont nous avons besoin sur le site de Lapeyrouse pour les charger.

**M. Christian TICHET – Intervenant dans la salle**

Je pense que quelqu'un connaît mieux le bois que moi.

**Mme Anne-Lise FAURE – Intervenant dans la salle**

Il y a le bois du Saulzet qui présente deux fois moins de distance que pour aller à Saint-Bonnet-de-Rochefort. Pour les canalisations, il y a moins d'argent à dépenser aussi. Le bois est assez plat au niveau de la voie de chemin de fer. J'y suis allée.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Il n'est pas plat du tout. Vous vérifierez sur la topographie. Nous devons construire des faisceaux ferroviaires avec des pentes quasi nulles. Vous revérifierez. Vous prendrez le temps. Vous regarderez. Nous ne pouvons ouvrir le terrain sur des linéaires pareils.

**Mme Anne-Lise FAURE – Intervenant dans la salle**

Pourtant, sur Bellenaves, c'est la même chose. Ce n'est pas plat et c'est encore pire que le bois du Saulzet.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Nous avons d'autres difficultés à Bellenaves. Nous avons effectivement un problème de terrassement d'excavation. Pour s'installer à Bellenaves, nous devons ouvrir la voie ferrée et élargir le rayon courbure du réseau ferré national, mais surtout, nous avons de trop grosses contraintes opérationnelles que nous ne pouvons pas accepter. Nous avons avant tout un outil industriel à faire fonctionner.

### **Mme Aurélie CHAMBON – Intervenante dans la salle**

Nous l'entendons, mais nous ne pouvons pas humainement accepter d'avoir un tel site qui soit littéralement sous nos yeux. C'est trop proche et nous ne pouvons pas l'accepter non plus. Il faut que nous trouvions un terrain d'entente. Lorsque nous voyons la carte, on voit qu'il y a quatre étoiles sur votre carte et que la carte est grande. L'Allier n'est quand même pas le département le plus densément peuplé. On se dit qu'il y a peut-être encore des efforts à faire et que vous y avez peut-être passé deux ans avec vos équipes, mais peut-être qu'il faut continuer les recherches pour trouver un site qui soit acceptable. À Saint-Bonnet-de-Rochefort, nous ne pouvons pas accepter un tel site, une telle usine avec toutes les nuisances que cela va engendrer. Nous non plus, nous ne pouvons pas.

### **M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Nous pouvons tout de même vous rappeler que nous étions venus vous voir au mois de mars l'année dernière. Nous vous avons présenté un projet différent. Nous avons écouté. Sur vos recommandations - je parle de celles du conseil municipal – nous avons étudié une alternative de l'autre côté de l'autoroute qui est celle que nous avons aujourd'hui. Nous ne travaillons pas tout seuls. Nous vous écoutons et nous essayons de prendre en compte les remarques des uns et des autres. Vous nous avez suggéré une nouvelle alternative. Sachez qu'aujourd'hui, cette nouvelle alternative est à l'étude. Ne nous faites pas un procès de non écoute des parties prenantes. Ce n'est pas vrai.

### **Intervenant dans la salle**

Vous ne nous écoutez pas.

### **M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Non, nous vous écoutons.

### **Intervenant dans la salle**

Vous êtes là pour financer et terminer pour faire du business.

### **Mme Dominique SIMON - CPDP**

Cet atelier est là pour expliquer techniquement et pour apporter des compléments. Restons là-dessus, s'il vous plaît.

### **Intervenant dans la salle**

À un moment donné, on est en train de soulever les populations les unes contre les autres sur un projet qui est imposé parce qu'il n'y a pas de concertation à la base. Tant que nous n'en serons que là, nous serons dans des considérations comme celle-ci qui est purement économique. Nous ne parlons pas de l'environnement non plus. Peut-être que des gens à Lapeyrouse sont pour, mais la Communauté de communes de Saint-Eloy a imposé sa volonté d'être d'accord avec ce projet, sans aucune concertation et sans aucune motion. Un vote à bulletin secret sans que les élus le sachent. Il y a un problème sur le territoire, de l'acceptation de ce projet par la population.

### **Mme Dominique SIMON - CPDP**

Cet atelier est là pour que nous puissions déplier un peu le raisonnement. Il y a plusieurs sujets. Madame exprime assez fortement les impacts d'intégrations difficiles selon elle, à l'endroit où cela se passe. Il y a d'autres sujets qui sont des sujets techniques. On a vu qu'il y a des désaccords de compréhension et c'est ce que nous essayons d'éclairer. C'est l'objet de cet atelier. Si nous restons en généralités, nous n'avancerons pas.

### **M. David CHEVALLIER - CPDP**

Nous vous proposons d'inverser l'ordre puisque nous sommes sur ces questions de Saint-Bonnet et de l'option du collectif de Saint-Bonnet, d'étudier cette question-là. Nous passerons les autres aspects des variantes et des éventuels plans B par la suite. Imerys, si vous pouvez nous présenter ces variantes. Nous allons remettre le diaporama.

### **M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Vous avez, sur cette vue aérienne, le positionnement de la solution étudiée actuellement qui est représentée en bleu. La solution jaune serait une alternative qui est sortie dans le cadre du débat public. L'an dernier, nous avons esquissé cette solution que nous n'avions pas approfondie. Cette solution a été remise à l'ouvrage aujourd'hui sur la commune de Vicq, pour pouvoir l'amener au même niveau de maturité en termes de conception et pour pouvoir la comparer à la solution en face de Chalignat. Nous attendons des réponses pour fin septembre et courant octobre. Nous aurons les premiers plans à fin septembre. Le temps de faire l'intégration paysagère, nous devrions avoir des éléments pour pouvoir

comparer d'ici fin octobre ou d'ici à la fin de l'automne. Souhaitez-vous des explications complémentaires sur ce schéma ?

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Dans ce carré, il est écrit « Contre-proposition du collectif » et vous allez peut-être pouvoir nous l'expliquer. Aussi, « Prolongement du faisceau ferroviaire », « Site de Puy de La Reine », « Extrémité du faisceau ferroviaire » qui correspond donc au petit pointillé, « Lieu-dit Marais de Souria » et « Accès chantier solution Marais de Souria » et plus au sud, la route de Vicq. Est-ce que cela vous resitue correctement ? C'est bon ?

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

C'est sur le foncier de Vicq. C'est la D37, la route de Vicq.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Est-ce que les personnes du collectif veulent bien présenter les premiers éléments qui ont conduit à cette réflexion portant sur cette alternative ?

**M. Luc FAURE – Intervenant dans la salle**

Bonjour. Je suis Luc FAURE du collectif de Saint-Bonnet et conseiller municipal. Je voudrais remettre les pendules à l'heure. Effectivement, vous nous aviez présenté un premier projet qui était de l'autre côté de la voie ferrée, entre la voie ferrée et Chalignat, ce qui représentait une distance de 150 mètres des maisons d'habitation. Si vous vous souvenez bien, ce jour-là, ironiquement, je vous avais proposé ma cour. Nous vous avons demandé de passer de l'autre côté de l'autoroute, ce qui ne voulait pas dire juste derrière l'autoroute. C'était pour dire de distancer les maisons d'habitation d'au moins un kilomètre, ce qui me semblait être le minimum. En ce qui concerne la solution Marais de Souria, nous avons regardé un petit peu comment cela se présentait. Il faut reconnaître qu'ici, l'intégration paysagère est déjà faite à 80 %, étant donné qu'il y a un bois pour cacher le bourg de Saint-Bonnet. Le bourg de Vicq est complètement isolé par la butte de terre, la colline. Les maisons les plus proches sont à un kilomètre. Au niveau de la topographie, nous sommes à peu près similaires à la Fonchambert. Pour l'étude de sol, vous le préciserez, mais je pense que c'est à peu près la même chose.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Ce que je peux peut-être rappeler, c'est que vous nous aviez également conseillé d'étudier une autre alternative dans la plaine de Vicq. Nous avons aussi fait l'effort de regarder cela. Cela ne nous semblait pas pertinent en termes d'intégration paysagère à cet endroit-là, même si, en termes de construction, c'était vraiment très favorable. Je pense que nous sommes d'accord là-dessus. Cette alternative a été mise de côté. Nous sommes d'accord que ce qui est proposé là mérite clairement d'être étudié. C'est l'objet des études que nous avons relancées depuis début juillet. J'ai envie de vous dire maintenant rendez-vous à l'automne pour que nous vérifions les impacts et les aspects construction, intégration paysagère, bruit et modélisation, mais pourquoi pas.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Pouvez-vous nous expliquer concrètement ce que vous voyez comme différence dans cette option ?

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Il faut peut-être reprendre depuis le début. L'embranchement sur le réseau ferré national se situerait au même endroit, de l'autre côté du remblai de la 71. Cette solution en jaune consisterait à étendre le faisceau pour pouvoir déporter les installations qui sont aujourd'hui prévues derrière le remblai de l'autoroute, derrière le lieu-dit de Marais de Souria. Cela passe par une voie ferroviaire plus longue. Cela modifiera probablement la stratégie pour la construction, peut-être pas forcément d'ailleurs en mal, avec un accès à imaginer depuis la route de Vicq, ici ou ailleurs. À regarder. C'est tout cela que nous avons engagé pour essayer de voir aussi les volumes de terrassement et ce à quoi pourrait ressembler le site à cet endroit-là. La petite inquiétude que nous avons, c'est l'intégration paysagère vue de très loin. Certes, nous avons le Marais de Souria qui pourrait offrir un écran intéressant, au moins pour la commune de Saint-Bonnet et partiellement pour les habitants du Kairnet. Nous serions plus loin de Chalignat. Nous avons deux riverains, dont un riverain qui est au-dessus de Froumezat et un riverain ici, [Madame Echigu \[00 :59 :44\]](#). C'est un travail à refaire, mais avant de savoir s'ils sont d'accord, il faut déjà que l'on sache nous-même ce que cela peut donner vu de chez eux. Il y a donc un travail d'intégration paysagère qui a été lancé avec des prises de photos pour pouvoir faire les montages nécessaires.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Monsieur, vous voudriez avoir une vue plus large, c'est cela ?

**M. Étienne JOSSE – Intervenant dans la salle**

Oui, puisque la petite étoile jaune est sur le bas à gauche.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Nous allons nous mettre sur le Géoportail.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Vous voyez la voie ferrée en noir. Ici, l'embranchement est de l'autre côté de l'autoroute, comme aujourd'hui. Nous serions effectivement plus loin des habitations les plus proches avec le hameau de Vroumat. Aussi, les habitations isolées de Froumezat et de Chaumesson. De l'autre côté, vous avez la commune d'Arçon.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Est-ce que plus clair au niveau de la cartographie ? C'est bon ?

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Nous avons les limites des communes. Ici, en pointillés, vous avez les limites entre les communes. Nous sommes donc ici sur le territoire de Vicq. Là, nous avons une enclave de Saint-Bonnet de l'autre côté de l'autoroute. L'implantation actuelle est là. Au niveau de la topographie, nous voyons bien la partie la plus plane. L'implantation actuelle est à cheval entre Naves et Saint-Bonnet.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Vous avez donc commencé à étudier ce site. Quel est le calendrier pour l'étude complète ?

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

C'est ce que j'ai indiqué à l'instant. Les plans vont sortir fin septembre, ce qui nous permettra d'alimenter pour le paysagiste architecte. Je n'ai pas le délai en tête pour la prestation de l'intégration paysagère, mais c'est quelques semaines. Courant octobre ou fin octobre, nous devrions avoir un rendu qui sera équivalent à ce que nous avons sur la Fonchambert.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

D'accord. Concernant les données que vous étudiez actuellement, de quel ordre sont-elles ? Est-ce le tableau multicritère que nous avons déjà vu ?

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Oui, bien sûr. Ce sont les mêmes critères.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Ce sont donc des données qui pourraient être ajoutées à la concertation continue dans le futur.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Bien sûr.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Je crois qu'il y avait une question. Allez-y.

**M. Vincent XAVIER – Intervenant dans la salle**

Bonjour. Je suis Vincent XAVIER. Je représente les entrepreneurs du Naturopôle qui ont fait un cahier d'acteurs. Vous pouvez vous y référer pour situer un peu notre position. Je souhaitais intervenir non pas pour départager un site ou un autre dans le périmètre qui est étudié tout de suite, mais d'abord pour rappeler que, dans le paysage concurrentiel territorial, pour implanter ce type de plateforme, il y a une petite particularité qu'il y a un Naturopôle à Saint-Bonnet, c'est-à-dire des acteurs qui, depuis 30 ans, déploient des valeurs ajoutées sur des mots-clés qui sont le végétal, la santé et le développement durable. C'est une petite particularité que nous avons effectivement eu l'occasion de rappeler, y compris d'ailleurs avec les interlocuteurs Imerys que nous voyons assez régulièrement pour discuter de ce projet. Je rappelle cela parce que c'est, pour moi aussi, un élément de démarcation dans les choix. C'est un élément de hiérarchisation et aussi de priorités lorsqu'il s'agit, puisque nous revenons sur ce sujet, de revisiter un petit peu les choix qui sont plus ou moins matures en termes d'implantation de cette plateforme. Ceci étant dit, le Naturopôle ne peut pas avoir légitimement une approche de riverains, mais a ses propres intérêts à défendre. Comme je l'ai dit, toutes les entreprises de cette zone partagent des valeurs et ont construit du business et un rapport de confiance avec leurs partenaires sur des mots-clés qui mettent en avant l'environnement préservé. Vous l'avez compris, nous travaillons sur le végétal et sur la santé. Si nous sommes au milieu des champs, nous le devons à quelques personnes que tout

le monde connaît à Saint-Bonnet et qui ont réussi leur pari de mettre de l'emploi en milieu préservé, mais qui, aujourd'hui, maintient cette capacité à grandir sur des considérations qui sont des considérations d'environnement préservé. Le principal enjeu pour les entrepreneurs du Naturopôle vis-à-vis de cette plateforme est avant tout un enjeu d'image. L'association d'un site de déchargement de lithium avec des plans à vocation de santé et avec des activités sur le végétal ne vont pas forcément de soi. Cela ne veut pas dire que les risques sont réels. C'est un autre chose. Je parle ici d'image. Nous veillons - et nous en avons fait part aux différentes parties prenantes - à ce que ce projet, où qu'il atterrisse, ne mette pas en péril cette image qui est la base de la confiance qui font que nos clients travaillent avec nous. C'est un point important.

Comme je viens de le dire, nous avons la chance d'avoir une zone qui grandit et qui a des plans, des programmes de développement, que l'on travaille avec la communauté de communes et qui nécessite aussi du foncier. Nous sommes donc aussi attentifs à la préservation de notre capacité de grandir sur le foncier. En troisième lieu, on parle du végétal et l'une des grandes étapes futures - la plus proche possible, on le souhaite - est de pouvoir implanter de nouvelles activités à caractère culture de plantes à vocation santé. Il y a donc aussi la diversification agricole à laquelle nous tenons beaucoup et nous travaillons aussi avec les agriculteurs locaux. Je souhaitais rappeler cela et encore une fois, mon intervention n'est pas pour départager la Fonchambert ou l'implantation sur Vicq. L'enjeu est, de mon point de vue, tout autre. Il faudra de toute façon un aménagement paysager et limiter au maximum les impacts, c'est certain, mais je voulais juste rappeler que nous avons aussi des enjeux de développement industriel et d'articulation entre les différentes activités qui vont devoir partager le développement de ce territoire.

### **M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Merci pour votre intervention et merci d'avoir abordé le sujet des valeurs. Rappelons-nous que l'une des raisons d'être de ce projet est d'alimenter une filière qui a vocation à décarboner les mobilités. Nous cochons complètement la case du développement durable. En termes d'image, vous êtes ici et la commune qui vous accueille est station verte, comme Saint-Bonnet. La carrière coexiste avec les activités touristiques d'Echassières depuis de très nombreuses années. Nous avons, lors d'une réunion publique précédente, également indiqué un engagement en termes de certification ISO 14 001 pour le site de chargement. Nous voudrions vraiment vous rassurer sur ces aspects et ces notions de valeur. Je pense que nous allons nous retrouver là-dessus. J'ai noté qu'il y avait d'autres questions sur le foncier. Je ne sais pas si un collègue veut prendre la parole. Fabrice, peut-être, sur l'artificialisation des sols. C'est ce que j'ai compris en filigrane de votre intervention. La question était de savoir dans quelle mesure le projet EMILI pourrait-il s'opposer ou non au développement du Naturopôle, c'est bien cela ? C'est bien l'un des sujets que vous avez abordés ?

### **M. Vincent XAVIER – Intervenant dans la salle**

Je dirais plutôt « Comment préservons-nous les intérêts de chacun ? » Aujourd'hui, lorsque nous parlons d'image, nous savons très bien que nous sommes sur une part d'objectivité, mais aussi de subjectivité. Je vais vous citer un exemple très simple. Il y a trois semaines, l'un des administrateurs basés à Paris de l'une des entreprises de Naturopôle prend connaissance d'un article dans la presse nationale sur le projet. Dans le même article, il voit nécessairement la notion de mine et de Saint-Bonnet-de-Rochefort. Il appelle le patron du coin que tout le monde connaît et que beaucoup de gens connaissent ici en disant « Qu'est-ce que c'est, que cela ? » C'est tout bête. Dans la démarche que nous portons avec la collectivité locale et avec la communauté de communes, nous avons sollicité des expertises scientifiques de l'Université d'Auvergne pour pouvoir abonder sur des données objectives et neutres, sur des éléments qui viennent en complément de ce que le futur exploitant Imerys pourra fournir. D'ailleurs, nous travaillons également en concertation de façon à ce que nous puissions aussi bénéficier d'un état des lieux au travers des travaux que fait Imerys. L'idée de tout cela est d'essayer d'objectiver les prises de décision. Généralement, nous essayons de voir comment nous pouvons prendre des décisions dans l'entreprise de façon la plus objective possible. Je reviens juste sur cette notion de préserver les intérêts de chacun. Ce n'est pas le fait de confronter un projet par rapport à un autre, c'est simplement le fait de dire que les valeurs sur lesquelles les entreprises ont mis 30 ans à se développer pour certaines, ne doivent pas être contrecarrées par ce projet de façon à ce que nous puissions être dans un projet qui est réellement bénéfique aux départements et à l'économie du département.

### **M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Très bien. Est-ce qu'un collègue veut ajouter quelque chose sur ce sujet ?

### **M. Fabrice FREBOURG - Imerys**

Nous connaissons les développements envisagés d'une Naturopôle en termes de nouvelles surfaces autour de l'implantation actuelle. Là-dessus, le projet EMILI est situé dans une liste de projets

d'envergure nationale qui sont défalqués des quotas d'artificialisation pour la commune. En termes d'études et sur le sujet de l'air que vous avez évoqué, c'est évidemment un sujet sur lequel nous portons beaucoup d'attention. Ce qu'il faut voir, c'est que sur cette plateforme de chargement et depuis les tuyaux jusqu'aux wagons, tout sera fermé. Il n'y aura donc pas de stockage à l'air libre des concentrés ou du feldspath, entre autres.

**M. Pierre DELUDET – Intervenant dans la salle**

Je vais reposer la question sur l'aspect des poids lourds à Montluçon et la centaine de poids lourds par jour, notamment sur le fait de pouvoir avoir une implantation spécifique d'un parking poids lourds interne au site de conversion pour ne pas altérer aujourd'hui le fonctionnement du parking poids lourd qui est géré par Montluçon Communauté et qui est déjà beaucoup utilisé par les transports.

**M. Loïc CHENAL – Imerys**

C'est une bonne question. Effectivement, l'aire indiquée dispose déjà d'un énorme parking poids lourds qui est bien occupé. Nous allons montrer le plan qui aborde l'implantation de la future usine de conversion. Le parking des poids lourds auquel vous faites allusion est situé aujourd'hui ici, dans cette zone. Nous avons prévu d'avoir notre propre parking ici pour les poids lourds, ce qui absorbera le flux de camions nécessaire quotidiennement pour l'opération de l'usine. La réponse est oui, cela est intégré.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Y a-t-il d'autres questions, notamment dans cette découverte de cette variante qui a été présentée ?

**M. Daniel REBOUL – Intervenant dans la salle**

Oui. Concernant cette variante, vous avez donc parlé du site. Comment allez-vous alimenter le site au niveau des tuyaux ? Cela vous fait rediffuser un petit peu sur tout le secteur. Vous allez passer dans des communes qui ne sont pour l'instant pas touchées par le dispositif.

**M. Loïc CHENAL – Imerys**

Oui. C'est une conséquence. Si nous sommes amenés à choisir cette alternative, le dernier tronçon du transport hydraulique ne peut plus être le même. C'est à creuser. Nous avons identifié deux passages. Je le dis de mémoire, je suis désolé, mais ce sont sur des sentiers, quelque part par ici. Je crois qu'il y a une route ici. Je dis cela de mémoire également. Je ne suis pas tout à fait sûr, sur la croix qui est ici. Nous avons une ou deux alternatives qu'il faudra regarder. C'est une bonne question.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Il y avait une autre question.

**Mme Patricia LAEDERICH – Intervenante dans la salle**

Merci. Ce n'est pas vraiment une question, mais une remarque. J'ai l'impression que nos deux intervenants tout à l'heure, Imerys et Monsieur pour le Naturopôle, ne parlent pas des mêmes choses. Vous parlez de valeurs et Monsieur parlait d'image. L'image que transporte une mine ne peut en aucun cas être en relation avec la protection de l'environnement. C'est tout l'inverse. Vous n'avez pas du tout les mêmes valeurs et vous n'aurez pas du tout la même image.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Les avis sont bienvenus aussi. S'il y en a d'autres dans la salle, n'hésitez pas.

**Mme Aurélie CHAMBON – Intervenante dans la salle**

Par rapport à l'image, c'est aussi vrai. Je comprends tout à fait ce qu'indique Monsieur pour son entreprise lorsqu'il va voir ses clients. D'avoir un environnement préservé, c'est ce qui fera la différence pour que ses clients viennent plutôt travailler avec lui qu'avec un autre. Au niveau des habitants, c'est un peu la même chose. Si nous voulons revendre nos maisons demain, avec une gigantesque usine devant nous, l'image n'est plus du tout la même. Cela implique aussi pour les riverains, en faisant une implantation qui soit très proche des maisons, une dévaluation foncière qui va être très importante. Pour de simples habitants, c'est très important. Concernant nos maisons, vous savez ce que cela peut représenter et je pense que c'est la même chose pour vous. Nous sommes tous des êtres humains. Ce n'est pas du tout pris en compte non plus. Dans les différentes études que vous avez faites, Monsieur RAMEAU, vous indiquez « Attendez, soyez contents, on vous a déplacé un petit peu le site. Cela pourrait être pire ». Comment, en tant qu'homme, vous avez pu envisager de mettre une telle usine littéralement devant les maisons ? J'aurais honte de proposer un tel projet et de revenir dessus en disant « Regardez comme on est sympathiques, on s'est décalés ». Mettez-vous à nos places. Nos maisons, c'est tout ce que nous avons aujourd'hui. L'image, je l'entends pour les entreprises, mais elle est vraie aussi pour les propriétaires.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Y a-t-il d'autres prises de parole ?

**M. Denis DUBRAYS – Intervenant dans la salle**

Bonjour. Je suis Denis DUBRAYS, habitant de Saint-Bonnet-de-Rochefort. Je voulais revenir sur l'étude sonore et acoustique qui a été faite et je m'interroge dans les conclusions. Vous n'avez pas pris en compte du tout tous les bruits parce que vous n'avez pas de données. Il y a les bruits que peuvent générer les motrices sur les allers-retours sur le rail, le bruit du chargement sur les wagons. Par contre, quid de tout ce qu'il se passe à l'intérieur ? Nous ne savons pas. Dans les conclusions, le chapitre 6, la dernière ligne indique « Compte tenu des incertitudes existantes présentées ci-dessus sur lesquelles l'étude acoustique s'est basée, il est conseillé de (...) ». Je ne vais pas vous faire tout le listing parce que c'est sur le site de la CNDP, mais juste reprendre le cinquième point qui dit « Réaliser des mesures de contrôle après implantation du site ». La question est de savoir de qui nous nous moquons. Avec le peu de données que vous avez, vous avez coché en vert la partie impact sonore pour Fonchambert. Moi, j'y mettrai vraiment un gros point d'interrogation. Certes, avec les données estimées avec lesquelles vous avez fait votre étude, vous restez soi-disant dans les normes avant 4, 5 ou 6 décibels, pourquoi pas. Par contre, avec tout ce qui n'a pas été mesuré, vous allez vous installer et après, on verra bien. On va nous mettre au niveau sonore devant le fait accompli. Vous n'avez aucune certitude du bruit que vous allez générer en plus de ce que nous avons déjà actuellement. Vous allez me dire que c'est une pré-étude, oui, mais sur 24 heures, avec un vent de sud-ouest où toutes les conditions sont favorables pour vous.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Y a-t-il d'autres questions ?

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Vous avez raison de rappeler que ce qui a été fait n'est qu'une pré-étude pour avoir de premiers éléments de comparaison entre différents sites. Les études d'état initial ont été relancées pour pouvoir justement alimenter des modèles. La réglementation est très prescriptive en la matière et là encore, mon collègue Fabrice pourra vous expliquer plus en détail sur quelles données se base l'administration pour pouvoir valider un dossier réglementaire. C'est très codifié. Vous ne pouvez pas générer d'émergence supérieure à 3 décibels par rapport à ce que l'on appelle un bruit résiduel. Une fois encore, tout cela sera contrôlé à partir d'éléments affinés qui viendront aussi de nos fournisseurs quand ils répondront à nos appels d'offres pour pouvoir alimenter le modèle sur les bruits des convoyeurs et sur les bruits des machines à l'intérieur des bâtiments. Nous avons fait jusqu'à présent avec les informations dont on disposait. Tout cela sera mis à jour, soumis et revu au titre des enquêtes publiques et instruit par les autorités compétentes, par la DREAL. Fabrice, je ne sais pas si tu veux rajouter quelque chose.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Vous pouvez notamment nous expliquer comment va continuer le travail sur la Fonchambert et en parallèle, le travail sur le **Marais**, comment les deux options cohabitent et à quel moment vous allez faire un choix.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

C'est ce que j'expliquais tout à l'heure. L'étude d'avant-projet sommaire sur le site de la Fonchambert est quasiment terminée. Il nous reste à refaire la modélisation 3D pour pouvoir mettre à jour les visuels que nous vous avons présentés au mois de mars. Nous sommes forcément un peu en retard sur l'alternative puisqu'elle a été évoquée au cours du débat public. Nous allons donc faire converger ces études à l'automne.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Voulez-vous ajouter un mot ?

**M. Fabrice FREBOURG - Imerys**

Oui. Je me tiens à disposition pour expliquer plus longuement comment sont faites ces mesures de bruits, mais comme le disait Guillaume, elles sont relativement normées. Là, c'étaient des études faites pour comparer des sites entre eux. À la demande de ce nouvel emplacement, nous allons faire ses études à nouveau, peut-être pas dans des conditions optimales parce que c'est l'été et que ce sera différent de l'automne, mais elles vont donner des éléments et indicateurs suffisamment importants pour pouvoir décider, selon la marge de niveau de décibels différents qu'il y aura, si ce site pourra rester dans les normes ou non. Les études ont été faites avec beaucoup de précautions, avec du matériel tel qu'il est connu aujourd'hui et pas forcément avec du matériel tel qu'il peut l'être demain avec de

nouveaux patins de frein. Ensuite, nous avons considéré que l'ensemble du bâtiment était fermé et que les équipements qui étaient à l'intérieur ne produisaient pas de nuisance acoustique à l'extérieur. Encore une fois, les niveaux d'émergence qui ont été calculés et présentés sur des mesures courtes au mois d'octobre, donnent quand même une indication du niveau réglementaire que nous pouvons atteindre. Sur la partie de l'état initial qui a été relancée, nous allons faire des mesures sur 24 heures, sur plus de points et sur plusieurs périodes de l'année.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Je vous propose que l'on s'arrête encore un peu sur ce tableau multicritère. Nous avons demandé à Imerys de le produire spécifiquement pour cet atelier. Nous sommes justement sous forme d'atelier afin de réfléchir tous ensemble. J'ai entendu quelques éléments autour de ces critères et quelques éléments notamment de surprise sur le fait qu'il manquait peut-être des critères. Pouvons-nous travailler collectivement autour des critères qui vous manqueraient et ce dont vous auriez besoin pour que le tableau vous semble le plus complet possible ?

**M. Étienne JOSSE – Intervenant dans la salle**

J'avais une remarque sur la présentation qui est faite que je trouve un poil malhonnête. D'un côté, nous avons des noms de village comme Lapeyrouse, Louroux et Bellenaves, puis ensuite, nous avons le site de la Fonchambert qui est juste un lieu-dit. C'est Saint-Bonnet. Aussi, on parle des lieux-dits ailleurs. Deuxièmement, concernant le site alternatif sur lequel vous travaillez, vous le savez depuis bien avant cette réunion. Pourquoi n'apparaît-il pas sur le tableau ? Quitte à ce que vous ayez des endroits où vous disiez « Nous n'avons pas encore fait d'études et nous ne savons pas », mais vous ne pouvez pas faire abstraction du fait que vous l'étudiez aujourd'hui. Si ? Vous pouvez ? Tant mieux. Concernant le foncier agricole, combien d'hectares ?

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Vous avez tous les éléments que nous avons en notre possession. Nous n'allons pas comparer le site de Vicq avant d'avoir le rendu des études. C'est tout à fait normal. Laissez-nous faire nos études et nous vous présenterons une mise à jour en temps voulu. Concernant les noms de communes, il se trouve que le site actuel se trouve à cheval entre deux communes. C'est un détail. Cela fait longtemps que nous parlons de la Fonchambert sur nos plans.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Je reviens sur cette question du foncier. Vous avez visiblement besoin d'une quinzaine d'hectares. C'est ce que je comprends d'après le tableau.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Oui, c'est un ordre de grandeur et nous l'avons depuis de très nombreux mois. Ce sont les ordres de grandeur que l'on annonçait déjà, il y a un an. Aujourd'hui, nous n'avons pas d'éléments qui nous permettent de dire que ce sera beaucoup moins ou beaucoup plus. Nous sommes toujours dans le bon ordre de grandeur.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Il y avait une intervention. Concernant les personnes qui ne sont pas encore intervenues, n'hésitez pas à prendre la parole parce que l'atelier avance et à un moment donné, ce ne sera plus possible.

**Mme Aurélie CHAMBON – Intervenant dans la salle**

Nous voulons bien nous dire qu'il faut faire confiance et que les études sont très sérieuses, puisque tout cela est fait par des professionnels. Si je prends le document « Rapport d'études acoustiques », j'imagine que cela a été relu par les gens du cabinet d'acoustique et par vous. La toute première phrase de la conclusion dit que la pré-étude a été faite sur la commune de Bellenaves. C'est un copier-coller. Pardon, mais nous ne pouvons pas avoir confiance. Il y a 60 pages. Ne les relisez pas toutes, mais relisez au moins votre conclusion. C'est relu par le cabinet d'acoustique, par Imerys et certainement par la CNDP et la première chose que je lis est faux. Comment pouvons-nous avoir confiance lorsque d'ores et déjà, nous avons cela dans des rapports comme celui-ci, dans des études très sérieuses, très professionnelles, avec des instruments de mesure très précis ? Cela ne me donne pas confiance. Je crois ce que je vois et ce que je vois, ce sont des erreurs.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Merci. Sur ces questions d'acoustique aussi, y a-t-il d'autres prises de parole ?



**M. Fabrice FREBOURG - Imerys**

Je me permets juste une petite réaction. Je vais vérifier. Effectivement, comme quoi derrière une multinationale, il y a des hommes. Désolé.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Y a-t-il une question sur l'acoustique ou sur les critères ?

**M. Laurent INDRUSIAK – Intervenant dans la salle**

Pour le coup, il y a peut-être un plan B d'implantation de la plateforme et peut-être que tant mieux, même si je comprends l'émoi de celles et ceux qui habitent en proximité. Il nous a été dit récemment que vous avez réévalué à la hausse le coût global de l'investissement de près de 20 %. Avez-vous commencé à chiffrer, d'un point de vue financier, l'implantation sur un site B de la plateforme ou cela était-il déjà intégré dans les 20 % aujourd'hui annoncés ?

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Faites-vous référence à l'alternative ? C'est l'enjeu des études que nous démarrons. Pour répondre à votre question, pas encore.

**M. Daniel REBOUL – Intervenant dans la salle**

Je vais revenir au dimanche 7 juillet à 9 heures sur les réseaux sociaux où nous avons appris que le projet de mine d'Echassières était considéré comme un projet national d'intérêt majeur. Qu'est-ce que cela veut dire pour les habitants du secteur et pour les élus des communes ? J'aimerais éventuellement que les services de l'État puissent nous indiquer ce à quoi cela correspond. Il risque d'y avoir des mesures qui vont être prises et qui seront contraires à ce que nous souhaitons. J'aimerais bien avoir une suite de ce PINM. Tout le monde en a parlé, mais maintenant qu'il a adopté, il faudrait savoir où nous allons.

**M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP**

Pour information, la Préfète sera là aussi ce soir. En introduction, nous lui avons demandé de pouvoir préciser un certain nombre d'éléments concernant le PINM, comme c'est un sujet du débat fort depuis deux semaines.

**M. Michel TOURNAIRE – Intervenant dans la salle**

Bonjour à tous. Je voudrais apporter quelques précisions. Ce sujet du PINM a été, Monsieur le Maire, évoqué. Nous vous avons sollicité au mois d'avril. Pour faire simple, il s'agit d'une procédure dérogatoire qui est prévue par un texte récent qui permet à l'État, dans le cadre d'un projet stratégique majeur, de prendre uniquement la main pendant un temps limité sur des sujets et des domaines précis liés aux procédures d'urbanisme et liées aux implantations des infrastructures.

**M. Mathias BOURRISSOUX – CPDP**

Merci. Profitons de ce petit aparté pour une question de relance concernant les mesures concrètes permises par le PINM. Est-ce que cela signifie, par exemple, pour ce qui est des sites concernés, pour l'installation de la plateforme sur Saint-Bonnet, que ce serait l'État qui inscrirait les procédures liées au droit de l'urbanisme et non plus justement les communes ?

**M. Michel TOURNAIRE – Intervenant dans la salle**

Oui. Il y a des compétences en matière d'urbanisme que vous connaissez au niveau des Communautés de communes. Il y a aussi, au niveau des communes et des communes concernées, des procédures avec soit des cartes communales, soit des PLU. En termes d'urbanisme, c'est donc l'État qui prendrait la main pour déposer les dossiers, monter ces dossiers et accorder les autorisations. Tout cela se fait en parallèle des autres procédures et cela a été évoqué dans différentes phases du débat public, avec différentes procédures d'autorisation, comme la DREAL l'a évoqué, liées à l'activité industrielle et les procédures aussi environnementales telles que les études d'impact, ainsi que les études de faune et de flore qui devront également être menées.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Nous allons bientôt terminer la partie sur le focus sur Saint-Bonnet. Y a-t-il encore des prises de parole sur cette question ?

**Mme Anne-Lise FAURE – Intervenant dans la salle**

Je reviens sur le tableau. « Non applicable pour les impacts sonores sur les autres communes que la Fonchambert ». Je ne comprends pas pourquoi vous mettez vert pour la Fonchambert et pourquoi les autres ne sont pas en vert. Pourquoi pas ? C'est discutable. Vous n'avez même pas fait l'étude complète

puisque vous ne savez pas tout ce qu'il va y avoir en plus comme impact sonore. Pourquoi mettre déjà vert pour la Fonchambert alors qu'il y a beaucoup de questions à se poser et pourquoi les autres ne l'ont pas alors qu'ils sont plus éloignés des habitations ?

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Les croix rouges sont éliminatoires pour ces sites-là. Il y avait vraiment deux sites à comparer qui étaient Bellenaves et la Fonchambert. Le site de Bellenaves a été modélisé exactement comme a été modélisé le site de la Fonchambert, d'où le malheureux copier-coller.

**Mme Dominique SIMON - CPDP**

Dans votre tableau de critères, il y a donc des critères éliminatoires. Si cela ne fonctionne pas ici, vous ne regardez même pas le reste. C'est ce qu'il s'est passé pour vous.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Oui. Nous avons modélisé le site de Bellenaves et nous avons très vite vus que l'on sortait des clous avec la proximité du hameau de La Charrière.

**Mme Dominique SIMON - CPDP**

Puisque cette ligne est importante, topographie et surface disponible, cela a quelque chose à voir avec comment vous allez concevoir votre site et sa surface. Va-t-il y avoir un travail possible là-dessus, d'optimisation sur l'emprise du site et la façon de le penser et de le topographier ?

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Tout ce travail a été fait pendant les études et c'est ce qui nous amène aujourd'hui à cette conclusion. C'est aussi pour cette raison que nous avons passé tant de temps sur ces études.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Nous allons remettre les *slides*. Nous sommes en train d'aller sur les études acoustiques.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

C'est ce que nous avons déjà présenté au mois de mars. À l'époque, nous avons travaillé sur le site et nous vous avons présenté la Fonchambert. Nous avons les mêmes rendus pour Bellenaves. Ce que l'on voit, c'est que nous avons deux gros points rouges aux droits du hameau de La Charrière à Bellenaves, pour vous donner les conclusions du travail similaire. Nous avons modélisé la période diurne et la période nocturne. Ces modélisations seront mises à jour avec les mesures dont a parlé Fabrice tout à l'heure et avec des éléments un peu plus fournis en termes d'hypothèses d'émission sonores.

**Mme Dominique SIMON - CPDP**

Avez-vous le plan masse de la plateforme, quelque part ?

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Oui, il est dans les pages suivantes. Ce n'est pas dans les *back up* ?

**Mme Dominique SIMON - CPDP**

Non. En tout cas, nous vous l'avions demandé.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Je pense que c'est ce document que vous cherchez. C'est aussi une grosse difficulté à Lapeyrouse, mais ce n'est pas la première. La première est la longueur disponible pour charger au niveau de l'aspect ferroviaire. Viennent se superposer des contraintes pour construire ces installations qui compliquent encore les choses. Il y a les deux.

**Mme Dominique SIMON - CPDP**

Il y a les deux. Nous sommes d'accord. Nous pouvons revenir sur le tableau multicritère. Y a-t-il d'autres questions avant que l'on revienne à cette question de train ou non ou de plan B ou non ?

**M. Christian TICHET – Intervenant dans la salle**

Si je peux me permettre, c'est purement littéraire. Votre signification NA pour Imerys veut dire « *Not available* » en anglais ou « Non applicable » en français.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

« Non applicable », si vous voulez. C'est ce que je vous ai expliqué tout à l'heure.

**M. Christian TICHET – Intervenant dans la salle**

Soit, vous n'avez pas regardé le sujet, soit cela a été regardé.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Cela a été regardé.

**M. Christian TICHET – Intervenant dans la salle**

Il y a une confusion. Personnellement, je pense que c'est, d'une part, ma vie professionnelle qui fait que pour moi, c'était « *Not available* », pas disponible, alors que d'autres personnes ont compris « Non applicable ». C'est pour clarifier.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Pour lever l'ambiguïté, les points ont été regardés, mais comme les facteurs qui sont en rouge sont jugés rédhibitoires, nous ne les faisons pas rentrer dans la comparaison. Voilà le sens du tableau.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Je crois qu'il y avait une autre intervention.

**Mme Aurélie CHAMBON – Intervenante dans la salle**

Concernant les alternatives, j'entends tout ce que vous avez indiqué et ce que vous avez repris. Je voulais reparler des canalisations puisque cela reste une alternative qui permettrait d'éviter cette plateforme et qui permettrait d'éviter quinze hectares d'usines, qui permettrait d'éviter « X » kilomètres de voies ferrées, qui présenteraient quand même beaucoup d'avantages. J'entends ce que vous avez indiqué au début. Les canalisations, c'est compliqué, mais tout est compliqué, dans l'absolu. Oui, il faut faire 60 kilomètres de tranchées, mais là, il faut construire des bâtiments de 20 mètres de haut. C'est un petit peu laissé à l'appréciation de chacun, ce qui est plus compliqué et plus facile. Si ce site de chargement se fait, il y aura une vingtaine de kilomètres de canalisations. J'ai tendance à dire que nous en avons fait 20, alors nous pouvons en faire 60 et le débat est clos. Vous n'avez plus que deux sites et vous êtes ultra-novateurs sur la technologie des canalisations en France. Je pense qu'il n'y a rien d'impossible. Vous dites que c'est plus compliqué aussi de faire circuler du minerai plutôt que juste de l'eau, parce que j'imagine que cela va être plus abrasif au niveau des virages, mais finalement, vous le faites sur 20 kilomètres. Tirer un petit peu plus, je pense que ce n'est pas plus compliqué que de construire une usine et d'avoir des trains qui vont circuler et tout ce que cela engendre comme autres contraintes. N'y a-t-il pas des efforts qui peuvent être faits pour pousser en ce sens et faire les efforts nécessaires sur les canalisations ? Pour moi, c'est une alternative.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Comme je vous l'ai expliqué tout à l'heure, c'est une alternative que nous avons regardée. Si nous étions dans un contexte vraiment plus favorable en termes de topographie et d'urbanisme, c'est une solution qui serait probablement intéressante. Aujourd'hui, construire des canalisations sur un linéaire pareil, dans un environnement urbanisé ou semi-urbanisé avec les contraintes réglementaires qui sont les nôtres, c'est une vraie gageure avec un chantier très complexe. Nous pourrions parler d'emprise du chantier pour construire. Pendant un temps, nous avons imaginé le long du réseau ferroviaire. Nous avons approché nos partenaires SNCF. Cela aurait été séduisant. Malheureusement, le foncier se réduit à peau de chagrin le long des voies avec interdiction de passer dans les tunnels, interdiction de passer sur les ouvrages d'art en encorbellement. Nous avons également contacté AP2R parce qu'on s'était dit qu'il y a aussi ce cordon ombilical, mais cela a été une fin de non-recevoir. Ensuite, que nous reste-t-il ? Passer à travers la pampa et dans dix ans, nous y sommes encore ? Sans même parler du coût et de la complexité.

**M. CITON – Intervenant dans la salle**

Sur les coûts, je pense que le CAPEX est plus important, mais en OPEX, à mon avis, c'est très important, surtout sur une usine qui va durer au moins 25 ans.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Si vous pouvez nous expliquer CAPEX et OPEX, s'il vous plaît.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Selon les coûts d'investissement, pour ceux qui ne connaissent pas cette terminologie, ce sont le montant de l'investissement et le montant des coûts d'exploitation.

**M. CITON – Intervenant dans la salle**

Ce sont des coûts opérationnels qui tournent tous les ans.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Aussi, peut-être un élément pour donner davantage de précisions techniques. Les conduites seront revêtues d'un revêtement en polymères qui doit être installé. Cela explique aussi la complexité des travaux. Ce n'est pas juste tirer des conduites d'adduction d'eau, comme je vous le disais tout à l'heure. C'est déjà assez complexe sur un linéaire de 15 kilomètres. Nous avons déjà un certain nombre de réseaux à gérer le long. Je vous ai montré tout à l'heure le point d'arrivée. Je vous laisse imaginer ce que cela peut être au travers des communes comme Commentry ou même du moindre village en termes de densité de réseau.

**M. CITON – Intervenant dans la salle**

Dans la pampa, effectivement, cela va être très difficile sur l'arrivée, mais pour moi, ce n'est pas impossible. C'est difficile, c'est vrai, mais cela élimine plein de problèmes.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Je pense que vous ne vous rendez pas compte du nombre d'ouvrages d'art de réseau. On avait regardé lorsque l'on imaginait passer le long de l'autoroute. Nous avons compté plus de 50 ouvrages d'art, sans parler des ouvrages d'art hydraulique et juste les ponts, passages inférieurs et passages supérieurs. Nous avons également un point de référence.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Nous avons une question visuelle sur les fenêtres.

**M. CITON – Intervenant dans la salle**

Techniquement, c'est possible, mais c'est très difficile.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

C'est extrêmement complexe dans un environnement comme le nôtre.

**Mme Dominique SIMON – CPDP**

Juste pour compléter l'aspect technique, concernant la place sur le site de La Loue à l'arrivée, est-ce possible ou non ?

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Il y a aussi ce point-là, malheureusement.

**Mme Dominique SIMON – CPDP**

La question, c'est peut-être d'aider à expliquer votre raisonnement comme vous l'avez fait tout à l'heure en disant que le premier critère est celui-ci et ainsi de suite.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

C'est ce que je vous ai expliqué tout à l'heure.

**Mme Dominique SIMON – CPDP**

Qu'est-ce qui est levable ou non ? Cela a un coût, mais vous en avez dit quelque chose tout à l'heure. Le coût, c'est votre affaire. Dites-nous un peu. Rendez-nous plus intelligents.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Aucun problème. Pour réexpliquer ce que je vous ai dit en préambule, c'est que nous avons également un manque de place sur le site de Montluçon. Quand bien même on arriverait à trouver une solution, nous n'avons pas la place pour filtrer et pour charger les trains et stocker.

**M. CITON – Intervenant dans la salle**

Tout à fait. C'est une vraie raison. Pour les autres, c'est plus difficile.

**Mme Patricia DUPUY – Intervenant dans la salle**

Je vais prendre le problème à l'envers puisque visiblement, le problème se pose à Montluçon. Pourquoi avoir choisi Montluçon et pas Commentry qui est moins loin ? Vous auriez moins de problèmes, à part Monsieur LAPORTE, le Maire de Montluçon qui veut absolument son usine. J'imagine qu'il y a de vraies raisons techniques qui vous ont fait choisir Montluçon. Pouvez-vous nous en parler ?

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Oui, bien sûr. Le choix du site de conversion a été un long processus qui a été engagé en 2022 et qui s'est poursuivi jusqu'en 2023 pour une décision qui a été actée début 2024. Nous avons étudié

Commentry. Nous avons également regardé Saint-Pourçain pour les sites que nous avons envisagés dans l'Allier. L'embranchabilité pour le ferroviaire n'était pas assuré sur le site de Commentry. Nous avons été approchés a posteriori par les équipes d'ADISSEO avec, là encore, de très grosses difficultés ou impossibilités en termes ferroviaires, de topographie et de manque de place pour construire l'usine de conversion. Le choix s'est porté sur Montluçon qui nous permettait de construire sur une ancienne friche industrielle avec la superficie qui est suffisante. Il nous fallait de l'accès à l'énergie également. Il fallait l'accès au gaz. Il y avait, pour une liste, cinq ou six critères clés pour pouvoir valider une implantation et le site de La Loue à Montluçon était celui qui cochant toutes les cases.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Je vous renvoie au DMO, au dossier du maître d'ouvrage, sur lequel ces éléments sont assez bien détaillés.

**M. CITON – Intervenant dans la salle**

Oui, effectivement, le site répond à tous les critères, mais je ne connais pas l'environnement. Est-il possible d'avoir un agrandissement de ce site ou non ?

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

C'est une bonne question. Aujourd'hui, nous prenons tous les terrains que nous offre Montluçon Communauté. Nous avons un représentant de l'agglomération qui est là. Sous votre couvert, je crois qu'il ne reste plus rien.

**M. Pierre DELUDET – Intervenant dans la salle**

Non. Vous prenez l'ensemble du site disponible aujourd'hui à La Loue où il y a un peu plus de 40 hectares.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Il s'agit d'une zone d'activité à La Loue.

**Mme Aurélie CHAMBON – Intervenant dans la salle**

Concernant le site de Commentry dont vous avez parlé, il est aussi à une vingtaine de kilomètres d'Echassières.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Oui, un petit peu plus, je crois.

**Mme Aurélie CHAMBON – Intervenant dans la salle**

Comme le disait Monsieur, c'est sur la fin où c'est un peu compliqué pour les canalisations. Pourquoi ne pas mettre des canalisations jusqu'à Commentry que voulait le site ? Cela permettrait de faire des heureux là-bas et des heureux ici puisque nous, malheureusement, nous n'en voulons pas. Aujourd'hui, vous nous dites de vous faire des suggestions. Vous êtes visiblement très nombreux et vous avez besoin de nous pour faire des suggestions. C'en est donc une.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Je vais vous répondre. C'est une bonne question. Le site de Commentry a un embranchement ferroviaire qui n'est pas du tout adapté au trafic d'EMILI.

**Mme Dominique SIMON – CPDP**

Est-ce adapté à Saint-Bonnet ?

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Pour le point de chargement, oui, c'est adapté puisque nous avons le linéaire dont nous avons besoin pour pouvoir charger les trains, ce que nous ne pouvions pas trouver sur le site de Commentry. Nous avons regardé Saint-Pourçain également. Nous nous sommes posées toutes ces questions.

**Mme Dominique SIMON – CPDP**

Parlons de la ligne ferroviaire.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Sur cette dernière séquence, nous sommes donc sur les questions de la ligne ferroviaire que nous avons déjà commencé à aborder au démarrage, et puis sur la question du transport routier également.

**Mme Aurélie CHAMBON – Intervenante dans la salle**

Nous avons encore une question sur la canalisation.

**M. Étienne JOSSE – Intervenant dans la salle**

J'entends qu'il est très compliqué de transporter le minerai de Echassières à Montluçon. Je vous propose donc un plan C qui est de ne pas faire ce projet puisque, de toute façon, c'est une aberration écologique. C'est une aberration vis-à-vis de l'environnement et ce serait le plus simple. Pour faire le lien avec la dernière séquence, j'ai posé des questions sur l'état de la voie ferrée et je pense que c'est le moment d'y répondre.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

C'est une très bonne transition. Pour l'état de la voie ferrée, je vous laisse intervenir.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Je pense que nous pouvons passer la parole à SNCF Réseau.

**M. Maxime LAFILLE – SNCF Réseau**

Pour les deux questions et interventions qui avaient trait à la voie ferrée, je reprends un petit peu les mots de la semaine passée du délégué interministériel qui était intervenu. Il y a des besoins en travaux. Certaines zones entre la section de Montluçon jusqu'à Gannat sont plus dégradées que d'autres. Il y a plusieurs sous-parties qui composent toute cette section. En l'absence de travaux, il y a des abaissements de vitesses qui ont déjà été matérialisés cette année, en juin dernier, le mois passé. Il n'est pas interdit qu'il y en ait d'autres si nous ne planifions pas et si nous ne réalisons pas ces travaux. Je cite à nouveau le délégué interministériel qui a dit qu'il y a des besoins et qu'ils sont indéniables. Nous, pour SNCF Réseau, ce sont des éléments que nous avons portés à la connaissance de nos partenaires habituels qui financent ces parties du réseau, dont l'État et la région. Il y aura un cadre financier à trouver pour ces travaux-là. Ensuite, charge à SNCF Réseau, qui en sera le maître d'ouvrage, qui les réalisera dans des temps que nous souhaitons – et c'est l'objectif commun - en cohérence avec l'horizon d'exploitation du projet EMILI. Je ne sais pas si vous aviez des questions plus précises ou plus orientées. N'hésitez pas.

**M. Étienne JOSSE – Intervenant dans la salle**

Je n'ai pas eu la réponse à la question que j'ai posée. Je vous ai demandé quelles étaient les limitations actuelles, quelles sont les limitations qui sont prévues à court ou moyen terme s'il y en a vu l'état de la voie, ce qu'il se passera à un an, deux ans ou trois ans s'il n'y a pas de travaux, si elle peut supporter les convois de fret ou non, si elle peut supporter les convois de voyageurs ou non. Globalement, vous répondez dans un langage qui est très beau et très bien, mais il n'y a pas de faits. Je voudrais des faits. Si nous ne faisons pas de travaux, en 2027, est-ce que nous pourrions prendre le train ou non ? Je suis certain que vous avez une bonne partie de la réponse.

**M. Maxime LAFILLE – SNCF Réseau**

Oui, j'ai une bonne partie de la réponse et ce n'est pas quelque chose qui est secret défense ou quoi que ce soit. Les premières limitations de vitesse qui ont été mises cette année au service 2024 concernent le tronçon Commentry-Lapeyrouse qui est sur l'une des deux voies puisqu'il y a cette partie en double voie qui est la voie numéro 2. La voie numéro 1 avait été régénérée il y a quelque temps dans le cadre d'un premier plan Rail. Actuellement, la voie numéro 2 circule à 60 kilomètres par heure au lieu de 100. C'est donc un abaissement de vitesse qui est assez net. Concernant le processus de gestion des voies, nous y réalisons de la maintenance annuelle. La maintenance, au bout d'un moment, intervient sur le réseau et a ensuite ses limites. C'est pour cette raison que nous cherchons à faire des travaux de régénération comme nous cherchons à les planifier. C'est ce dont on discute. Ensuite, sur votre question, les trains de voyageurs circulent actuellement et circuleront aussi dans le futur. Nous cherchons à planifier ces travaux et à les réaliser pour ne pas subir de prochains abaissements de vitesse qui pourraient être plus contraignants et qui dégraderaient la qualité de service. À l'heure actuelle, concernant cet abaissement de vitesse à 60 kilomètres par heure sur Commentry-Lapeyrouse comme je vous l'ai dit, comme je l'ai dit, nous en restons là. Il n'y a pas de nouveauté pour le service de l'année prochaine ou le service de l'année 2006. C'est quelque chose qui sera surveillé cycliquement. C'est la manière dont nous travaillons. À l'heure actuelle, c'est quelque chose qui se matérialise puisque les convois ralentissent dans ce sens sur Commentry-Lapeyrouse. Sur la partie voie unique, puisque la section de ligne passe à une seule voie entre Lapeyrouse jusqu'à Gannat, pour l'instant, il n'y a pas d'intention d'abaisser la vitesse sur les deux prochains services. C'est une zone que nous avons également expertisée cette année. Nous cherchons à y faire des travaux également avant l'horizon de la mise en exploitation du projet, le 28 ou le 29, dixit le maître d'ouvrage. Pour l'instant, je dirais que l'on

en reste là. Ce sont des renseignements qui ne sont pas confidentiels. SNCF Réseau ne cherche pas à les dissimuler. De toute façon, c'est la manière dont circulent les trains et tout le monde le constate.

**Mme Patricia DUPUY – Intervenante dans la salle**

Êtes-vous en train de nous dire que les travaux qui sont réellement nécessaires pour conserver le trafic voyageurs entre Montluçon et Gannat sont liés à la réalisation ou non du projet Imerys ?

**M. Maxime LAFILLE – SNCF Réseau**

Non, car ils ne sont pas directement payés par Imerys, comme nous l'avons compris. Ce sont des travaux qui seront à faire financer, et très certainement avec une intervention première et importante de l'État. Le projet d'Imerys sur la zone est simplement un facteur qui met un peu plus en lumière cette section par rapport à d'autres et dans un timing plus contraint. Par contre, SNCF Réseau soumettra ces travaux au cofinancement en disant qu'il y a des besoins. La régénération de ces parties du réseau, comme nous l'avons expliqué plusieurs fois, sont soumises à des cofinancements, soit de l'État et de la région.

**Mme Patricia DUPUY – Intervenante dans la salle**

Imaginez que le projet d'Imerys ne se fasse pas. Est-ce que la régénération de la ligne aura lieu quand même ?

**M. Maxime LAFILLE – SNCF Réseau**

Comme je vous l'ai dit, la régénération de la ligne est soumise à des cofinancements. SNCF Réseau n'a pas la main dessus, ne complète pas et ne met pas l'argent à 100 %. Ce n'est pas SNCF qui paie les coûts d'investissement. Nous les proposons au financement. On dit qu'il y a des besoins de régénération, sinon on ne peut pas tenir le trafic et l'assurer en toute sécurité. C'est justement pour cette raison que nous abaissons la vitesse. C'est pour abaisser le risque. Je ne peux pas vous dire s'ils seront réalisés ou non puisque je ne représente pas le financeur. C'est une notion qui est assez importante entre le financement et le maître d'ouvrage.

**M. Daniel REBOUL – Intervenante dans la salle**

Vous nous dites qu'il n'y a pas de limitation de vitesse entre Bellenaves et Gannat. Lorsque vous passez à Naves, le passage des trains est limité à 30 kilomètres par heure. J'ai un rendez-vous avec le réseau ferré pour des aménagements qui vont être faits sur des ponts qui sont en train de s'abîmer sérieusement.

**M. Maxime LAFILLE – SNCF Réseau**

Entre Gannat et Bellenaves, il y a effectivement un petit ouvrage sur lequel il y a une limitation de vitesse à 30 sur le service actuel. Nous avons planifié une intervention de maintenance – et ce n'est pas de l'investissement - qui sera réalisée cette année. Nous lèverons donc cette limitation cette année.

**M. Denis DUBRAYS – Intervenante dans la salle**

Étant jeune retraité de SNCF Réseau et ayant travaillé au début sur ce projet, malheureusement pour moi, à l'époque, nous étions en train de faire des études pour régénérer cette ligne. Nous avions un semblant de financement qui commençait à se monter et lorsque le projet Imerys est arrivé, on nous a demandé de tout stopper pour faire également des études. Certes, je reste optimiste et je me dis que même si le projet Imerys ne se fait pas, la dynamique est tout de même de régénérer cette ligne-là. J'allais aussi parler du ralentissement de 30 kilomètres par heure lié à cet ouvrage hydraulique qui est quelque peu fissuré, d'après ce que j'ai pu recueillir comme information. Ce qui me pose question, c'est qu'à cet endroit, il y a des mouvements naturels de terrain qui se font. Nous avons déjà interpellé Imerys à ce sujet. L'autoroute a été confortée aussi. Il y a eu des travaux de confortement parce qu'il y avait justement des mouvements de terrain. À l'endroit où vous allez installer votre usine, votre quai de chargement comme vous l'appeliez au départ, il y a une bonne question hydraulique aussi. Je me pose des questions sur la nécessité de mettre votre projet tel qu'il est là.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Pouvez-vous répondre, côté Imerys ?

**M. Mathias BOURRISSOUX - CPDP**

Ce seront des points de précisions, notamment parce que beaucoup de sujets ont déjà été apportés dans le débat. Si vous pouvez être brefs et renvoyer aux séquences sur lesquelles vous avez déjà exprimé un certain nombre de retours, surtout sur la prise en compte du risque inondation et de la question de la présence des nappes, par exemple, ce sera autant de temps de gagné pour pouvoir finir sur ce plan B.

### **M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Je vais utiliser quelques supports. Nous avons fait une première campagne de reconnaissance géotechnique en décembre. Ce sont ici des photos que nous n'avons pas eues l'occasion de présenter au mois de mars. Ce sont quelques photos de ce que nous avons trouvé dans le sol. Aux droits de la Fonchambert, nous avons à peu près la même chose en descendant vers le Puy de La Reine et vers Vicq. Nous avons fait des sondages carottés jusqu'à 20 mètres de profondeur. Nous n'avons pas trouvé d'eau. À mi-décembre, nous allons retourner sur le terrain pour pouvoir compléter les investigations géotechniques d'ici la fin de l'année, mais aussi pour pouvoir obtenir des données dimensionnantes pour tout ce qui est terrassement et en particulier le drainage. C'est bien quelque chose que nous avons dans notre radar et qui est documenté avec, un petit peu plus au nord, une instabilité du terrain qui semble être très superficielle avec les informations que nous avons recueillies, mais qui est à regarder. SNCF Réseau connaît aussi ce sujet AP2R de la même façon. Pour l'instant, nous ne voyons rien de rédhibitoire à l'endroit où nous voulons installer nos équipements.

### **M. David CHEVALLIER - CPDP**

Merci. Nous nous acheminons vers la toute fin. Nous allons prendre les deux ou trois dernières interventions avant de se séparer.

### **M. Laurent INDRUSIAK – Intervenant dans la salle**

L'état du réseau est connu et nous connaissons son état de dégradation avancé depuis bien longtemps. Cela fait bien longtemps que mes camarades cheminots ont alerté sur le sujet. En vérité, le projet EMILI arrive là, à l'instant, mais c'est un non-sujet pour nous sur l'état du réseau. Il y a bien longtemps que SNCF Réseau aurait dû prendre la mesure de l'état de ce réseau-là. Nous avons un avis très tranché. On pense qu'il ne peut pas y avoir dans ce pays des territoires oubliés et il ne peut pas y avoir des petites ou des grandes lignes. C'est à l'État de financer la remise en état du réseau tel qu'il nous est présenté aujourd'hui. Il y a quand même besoin de bien mesurer ce qu'il va y avoir besoin de faire pour remettre en état le réseau tel qu'il est aujourd'hui. Sur le sillon, tel qu'il est aujourd'hui identifié, dont une partie en sens unique et l'autre en double voie, il y a 14 circulations dans un sens et 17 dans l'autre. Avec ce qui est aujourd'hui proposé par Imerys, nous allons rajouter 14 allers-retours, 7 dans un sens et 7 dans l'autre. Ce sont donc 14 passages en plus. Aujourd'hui, l'état de la voie ne le permettra pas tant dans son état matériel que même dans sa capacité à des croisements sur ces voies. Il faudra réfléchir. Je pense que ce n'est même pas de la régénération, mais une remise en état et réfléchir complètement à des gares de croisements et à une capacité. C'est un vrai sujet. Je ne doute pas qu'il y a des spécialistes qui y travaillent, mais je pense que le temps est aujourd'hui nécessaire pour aller plus vite sur ce projet. La CGT, en tout cas, nos camarades cheminots qui ne pouvaient pas être là ce soir, auraient pu parler de cela avec beaucoup plus de pertinence que moi. Ils ont fait une proposition. Ce n'est pas un plan B, mais plutôt une variante du plan A. Sur l'axe ce qui est proposé, nous pensons qu'il y a besoin, si le projet voit le jour, si vous voulez faire passer les trains tels que vous l'envisagez, avec le nombre de wagons et de trains allers-retours, il y a besoin de travailler sur le cadencement. Combien ou comment pouvez-vous fluidifier le passage sur ces voies ? Je ne sais pas si cela va plaire à tout le monde. Nous espérons d'ailleurs que le plan alternatif de plateforme de transport voit le jour. Ainsi, cela répondrait à une vraie interrogation justifiée des personnes qui habitent Saint-Bonnet. Nous pensons que la circulation des trains de nuit peut répondre à la fluidité du cadencement sur ce sillon.

### **M. David CHEVALLIER - CPDP**

Nous avons une dernière intervention. Nous allons vous donner le micro.

### **Mme Patricia LAEDERICH – Intervenante dans la salle**

Concernant les trajets de trains de feldspath, vous les faites partir par Gannat, c'est bien cela ? Si oui, pourquoi pas par Bourges maintenant que la ligne est pratiquement rétablie ?

### **M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

C'est par Gannat, puisque le feldspath serait acheminé en Italie. Cela passerait par Sibelin pour rejoindre la vallée du Rhône et pour ensuite aller sur Modane. Pour répondre à Monsieur sur les fréquences des trains, je ne sais pas comment vous êtes arrivés à quatorze. Il y a un ou deux trains de mica par jour et deux trains de feldspath.

### **M. Laurent INDRUSIAK – Intervenant dans la salle**

Je n'ai pas inventé le chiffre. Nous allons regarder, mais c'est vous qui avez parlé de sept allers-retours.

### **M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

D'accord. Peut-être pour les résidus, en fonction de leur destination. Nous serions maintenant plutôt à deux rotations pour les résidus et non pas à trois. Je pense que cela vient peut-être de là. Aujourd'hui,



nous pensons faire faire fonctionner l'installation de la chambre en période diurne au sens de la réglementation acoustique, de 7 heures à 22 heures.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Et uniquement ? Il n'y aurait donc pas de projet de circulation de nuit.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

Pour l'instant, non.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

D'accord.

**M. Guillaume RAMEAU - Imerys**

L'étude de trafic qui est en cours de mise à jour ne nous donne pas de grandes alertes sur la possibilité de s'intégrer dans la grille de circulation actuelle avec le trafic passagers. Nous sommes assez sereins là-dessus.

**M. David CHEVALLIER - CPDP**

Très bien. Je vous propose que l'on s'arrête ici pour cet atelier. Merci à tout le monde pour votre participation. Je vous rappelle la réunion qui a lieu dans moins d'une heure maintenant, la dernière réunion du débat public. J'espère que nous vous y retrouverons également. À tout à l'heure.