

Modification du tracé de la **Route Départementale RD301 à Saint-Victor**



Mai 2025 - Conception / réalisation / illustrations : **lissen** - Crédits photos : Imerys

**DU 19 MAI
AU 13 JUIN 2025**

Dossier de concertation publique
en application de l'alinéa 3 de l'article L103-2 du Code de l'urbanisme



Avant-propos

« La modification du tracé de la RD301 en un coup d'œil »

> CONTEXTE DE LA CONCERTATION

Dans le cadre du projet EMILI (Exploitation de Mica Lithinifère par Imerys), reconnu d'intérêt national majeur et stratégique au niveau européen, le site de *La Loue*, situé sur la commune de Saint-Victor (03), a été retenu pour accueillir l'usine de conversion du mica en hydroxyde de lithium.

Ce projet industriel ambitieux, structurant pour la filière des batteries électriques françaises et européennes, s'inscrit pleinement dans les objectifs de souveraineté énergétique et industrielle de la France.

Afin de permettre la réalisation de cette usine et de son raccordement ferroviaire au Réseau Ferré National, **une modification du tracé de la route départementale RD301** est nécessaire. Cette route, qui traverse aujourd'hui la future emprise de l'embranchement ferroviaire, ne peut être maintenue en l'état sans engendrer des conflits d'usage majeurs entre les trafics routier et ferroviaire.

> LES ENJEUX DE LA MODIFICATION DU TRACÉ DE LA RD301

Les enjeux sont multiples : ils sont à la fois techniques, environnementaux, économiques et sociaux. La conception du nouveau tracé doit prendre en compte la diversité des activités existantes (entreprises, équipements publics, habitat pavillonnaire), la qualité des milieux naturels traversés, ainsi que la mémoire du site marqué par un passé industriel.

Le présent dossier de concertation est réalisé en application de l'article L.103-2 alinéa 3 et de l'article R103-1 alinéa 2 du code de l'urbanisme selon lesquels :

Article L.103-2 alinéa 3 : « Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat »

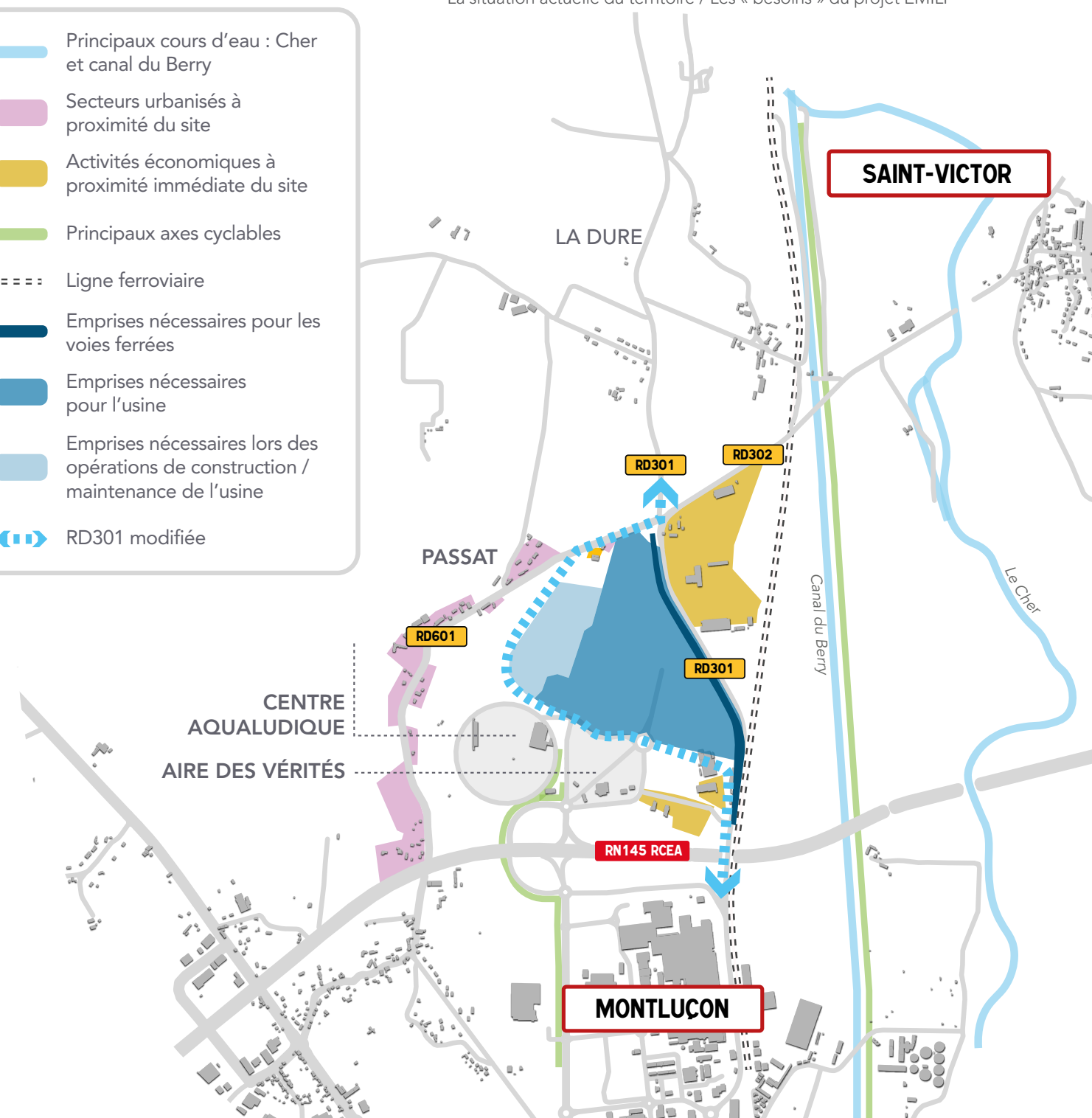
Article R103-1 alinéa 2 : « La réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants »

Cette concertation a pour objectif d'associer les habitants, les usagers, les associations, les collectivités locales et l'ensemble des parties prenantes à la définition du futur tracé de la RD301. Elle se déroulera du 19 mai au 13 juin 2025.

> LES OBJECTIFS

Cet aménagement routier vise plusieurs objectifs :

- Garantir la desserte ferroviaire sécurisée et fonctionnelle de l'usine de conversion.
- Préserver le fonctionnement global du réseau routier local, dont la RD301 est un axe structurant (près de 6 000 véhicules/jour).
- Limiter l'impact du projet sur l'environnement, les zones humides, les milieux naturels, les activités économiques existantes et les terres agricoles.
- Favoriser une intégration harmonieuse du projet dans le tissu urbain et paysager de Saint-Victor.



> LE PROJET EMILI

Le projet EMILI, « Exploitation de Mlca Lithinifère par Imerys » a été retenu parmi 4 projets nationaux comme d'intérêt national majeur dans le cadre de **la Loi du 23 octobre 2023 relative à l'industrie verte** et est reconnu comme projet stratégique au sens du « Critical Raw Material Act » par l'Union Européenne depuis le 25 mars 2025.

Le projet repose sur l'extraction de granite sous le site des Kaolins de Beauvoir à Échassières puis la conversion du mica qu'il contient en hydroxyde de lithium. Il permettra la production de 34 000 tonnes d'hydroxyde de lithium par an permettant ainsi aux usines de fabrication de batteries françaises et européennes d'équiper l'équivalent de 700 000 véhicules électriques par an.

Suite à l'étude de différentes possibilités d'implantation, le site de La Loue à Saint-Victor a été retenu par Imerys pour accueillir l'usine de conversion du mica en hydroxyde de lithium.

Le projet EMILI a fait l'objet d'un débat public organisé du 11 mars au 31 juillet 2024. À son issue, un compte rendu et un bilan ont été rédigés par le président de la Commission particulière du débat public et publiés le 30 septembre 2024.

Ce projet EMILI sera réalisé en conformité avec la norme internationale IRMA (« Initiative for Responsible Mining Assurance ») pour une exploitation minière responsable. Il s'agit de l'un des référentiels les plus exigeants en termes de critères d'évaluation des performances notamment environnementales.

Un des piliers du projet, afin de limiter son impact environnemental, sera celui du transport :

- des matériaux extraits entre le site d'extraction et le site de conversion, d'une part ;
- des réactifs nécessaires à la conversion du mica en hydroxyde de lithium d'autre part.

Pour cela, Imerys mettra en œuvre les dispositions suivantes :

- Limiter le transport au strict nécessaire : le mica et les autres composants du granite seront séparés sur le site d'extraction. Les résidus de cette 1^{ère} étape seront réintroduits dans la mine ou stockés dans le fond de fouille de la carrière de kaolin afin de combler les excavations déjà réalisées. Seule une partie de ces matériaux sera évacuée du site d'extraction au bout de 10 années d'exploitation afin d'être stockée dans des carrières existantes.
- Utiliser des modes de transport ayant un moindre impact environnemental :
 - Étape 1 : entre le site d'extraction et le site de chargement des trains, les matériaux seront transportés dans des canalisations souterraines.
 - Étape 2 : entre le site de chargement des trains et le site de La Loue, les matériaux seront transportés par voie ferrée sur le Réseau Ferré National.
 - Les réactifs les plus consommés seront également approvisionnés par voie ferrée depuis d'autres sites français ou européens.

Tous les détails du projet EMILI sont disponibles sur le site internet de la Commission nationale du débat public.

> LE SITE DE LA LOUE

Situé sur la commune de Saint-Victor à la limite de Montluçon et de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) / Route Nationale 145, le site de *la Loue* présente une superficie compatible avec les emprises nécessaires à la création de l'usine de conversion de mica en hydroxyde de lithium et à la mise en œuvre des voies ferrées nécessaires à sa desserte.

Néanmoins, ce site présente les spécificités suivantes qui seront prises en compte lors de la conception, de la construction et du fonctionnement de l'usine :

- Le site accueille déjà :
 - À sa périphérie ouest diverses zones pavillonnaires.
 - Diverses entreprises que ce soit des industries (miroiterie, métallerie notamment), des entreprises du domaine de la construction (couverture, équipement) ou des services (transport, dépannage, hôtellerie et restaurants).
 - Le complexe sportif de *la Loue* générant un flux de visiteurs régulier.

- Le site conserve les marqueurs de son histoire, notamment :
 - De la zone de stockage de munitions qui a existé pendant la Première Guerre mondiale, le site servant alors de stockage à une usine d'armement située à l'emplacement actuel de l'usine Dunlop. Un atelier SNCF était également implanté sur la partie est du site.
 - Des jardins ouvriers installés à l'issue de la Première Guerre mondiale.
 - Des impacts de bombes datant la Seconde Guerre mondiale.
 - De la piste d'essais de pneumatiques créée dans les années 60 / 70.
 - Des habitations construites dans les années 70/80 puis détruites dans les années 2000 / 2010.
 - Du remblai général d'environ 1m50 d'épaisseur et des dépôts réalisés dans les années 2000 / 2010.



Sommaire



— P. 8 à 9 ● **1 Le cadre contractuel et le financement de l'opération**

— P. 10 à 13 ● **2 Les objectifs de la modification du tracé de la RD301**

- > PERMETTRE LA CONSTRUCTION DE L'USINE DE CONVERSION DU PROJET EMILI
- > TENIR COMPTE DU FONCTIONNEMENT ACTUEL DU SITE DE LA LOUE

— P. 14 à 33 ● **3 Le projet soumis à la concertation**

- > LA ZONE D'ÉTUDE
- > L'INSERTION DE L'OPÉRATION DANS LE TERRITOIRE
- > LE MILIEU PHYSIQUE
- > LE MILIEU NATUREL
- > LE MILIEU HUMAIN
- > SYNTHÈSE DES ENJEUX DE LA ZONE D'ÉTUDE
- > LES SOLUTIONS ENVISAGEABLES
- > ÉTUDE ET COMPARAISON DES SOLUTIONS PRÉFÉRENTIELLES
- > LE CALENDRIER GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION

— P. 34 à 35 ● **4 Participez à la concertation**

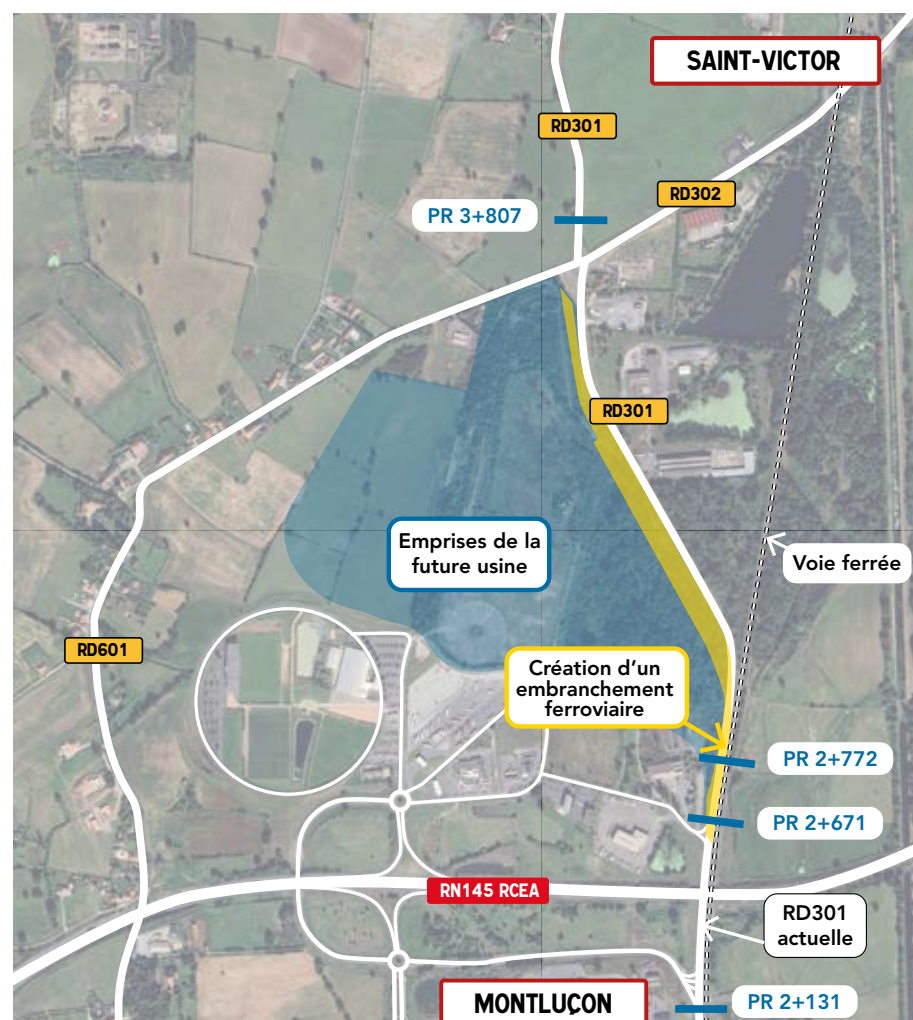




1

Le cadre contractuel et le financement de l'opération

Le Département de l'Allier souhaite permettre l'installation de l'usine de conversion du projet EMILI au lieu-dit de *La Loue* sur la commune de Saint-Victor. Pour cela, en tant que propriétaire et gestionnaire de la Route Départementale RD301 dont une section sera directement impactée par le projet EMILI, le Département de l'Allier envisage de modifier le tracé de cette route départementale sur un linéaire d'environ 1 700 mètres.



Le projet EMILI nécessite en effet la création d'un embranchement ferroviaire pour relier l'usine au Réseau Ferré National. Cette nouvelle infrastructure viendra croiser l'actuel tracé de la RD301 sur plus de 100 mètres (entre les Points Repères PR 2+671 et 2+772 environ). Toutefois, les contraintes techniques du site et les besoins d'emprise liés à la future usine rendent nécessaire la modification de la RD301 sur un linéaire plus long, compris entre les Points Repères PR 2+131 et PR 3+807 environ.

Le montant prévisionnel des travaux est d'environ 6,6 M€ TTC (valeur 2024).

Considérant que la modification du tracé de la RD 301 revêtait un intérêt direct pour l'activité du projet EMILI la société Imerys a proposé au Département de l'Allier de contribuer volontairement et matériellement à la réalisation de cette opération en assurant le financement de 100% des études et des travaux correspondants.





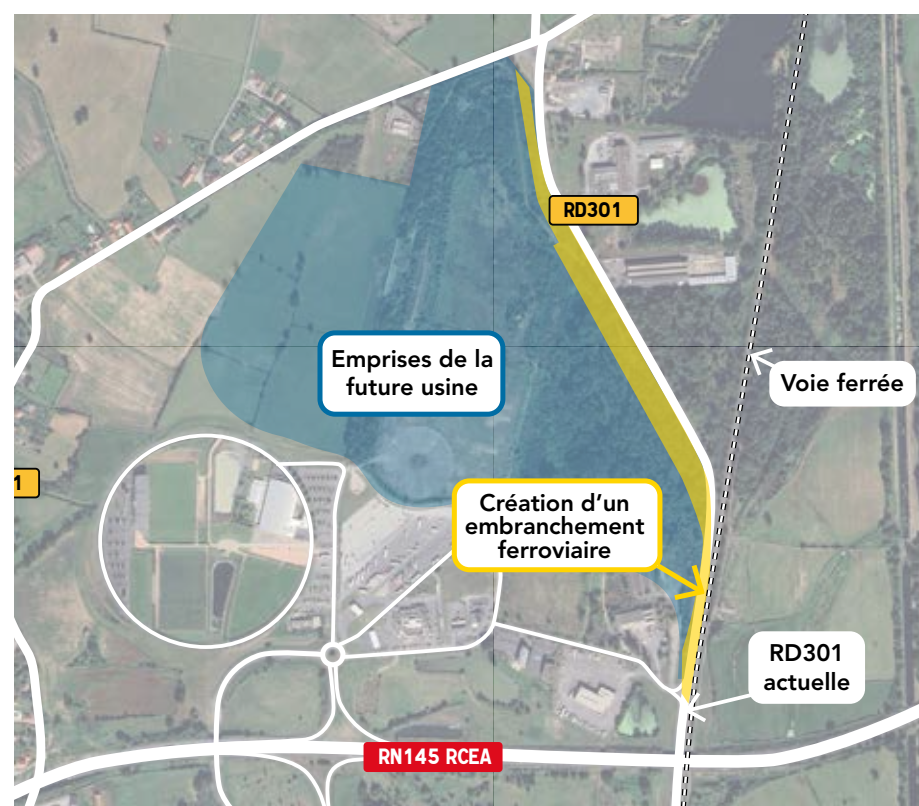
2

Les objectifs de la modification du tracé de la RD301

> PERMETTRE LA CONSTRUCTION DE L'USINE DE CONVERSION DU PROJET EMILI

À l'issue du débat public, l'organisation retenue pour la logistique liée au transport des matériaux et réactifs du projet EMILI impose de créer un embranchement ferroviaire, également appelé Installation Terminale Embranchée (ITE) pour desservir le site de la future usine de conversion depuis le Réseau Ferré National.

La RD301 étant située entre la ligne ferroviaire 695 000 reliant notamment Bourges et Montluçon et le site de la future usine, le futur faisceau ferroviaire créé pour la desservir devra immanquablement franchir la RD301 sur un linéaire important, supérieur à 100 mètres.



Zone concernée par le futur embranchement ferroviaire

La superposition de ces deux infrastructures est incompatible : il serait dangereux et techniquement irréalisable de faire cohabiter la circulation routière, les convois et le stationnement ferroviaire sur cette même emprise.

En effet :

- La section de la RD301 interceptée par le futur embranchement ferroviaire supporte actuellement un **trafic de près de 6 000 véhicules par jour**, soit un véhicule toutes les 15 secondes en heure de pointe.
- Les trains circuleront à **vitesse très limitée** (10 km/h) au droit de l'embranchement ferroviaire avec le Réseau Ferré National et pourront être amenés à **stationner** au niveau du croisement avec la route afin de pouvoir accéder au Réseau Ferré National.
- Avec des convois de plus de **300 mètres de long**, le temps de franchissement pourrait atteindre **2 minutes**, générant des conflits d'usage et des risques d'accident significatifs.

Les éléments de sécurité et de fonctionnalités ci-dessus rendent impossible tout maintien en place de la RD301 dans sa configuration actuelle.

Pour l'ensemble de ces motifs, et dans l'optique d'assurer la sécurité des usagers de la route et la fonctionnalité de la RD301, le département de l'Allier envisage de modifier le tracé actuel de la RD301 afin de permettre la desserte ferroviaire de la future usine de conversion du projet EMILI depuis le Réseau Ferré National.





> TENIR COMPTE DU FONCTIONNEMENT ACTUEL DU SITE DE LA LOUE

Comme évoqué dans la 1^{ère} partie du présent dossier de concertation, l'usine de conversion du projet EMILI occupera les emprises d'une ancienne friche industrielle aux multiples « vies » passées située au lieu-dit de *La Loue* à Saint-Victor.

Pour cela, le partie usine de conversion du projet EMILI fera l'objet d'une conception afin d'allier efficacité industrielle tout en limitant au maximum tous ses impacts environnementaux. L'objectif de cette partie du projet EMILI est donc d'inscrire l'usine de conversion et toute ses fonctionnalités ; qu'elles soient industrielles ou fonctionnelles ; dans un « tissu local » urbain et professionnel existants tout en respectant au maximum son environnement et son fonctionnement.

Pour cela, outre les recherches et études bibliographiques, une évaluation de l'ensemble des caractéristiques du site a été ou est en train d'être réalisée :



Des inventaires de la biodiversité du site sont en cours de réalisation afin de déterminer les mesures d'évitement, de réduction et de compensation adéquates pour que le projet impacte la biodiversité le moins possible.



Des inventaires des espèces floristiques et faunistiques envahissantes du site sont également en cours de réalisation afin de définir leur niveau de dissémination et les stratégies à retenir pour les éradiquer.



Une analyse sécuritaire et sanitaire des boisements présents sur le site a été réalisée afin de définir leurs enjeux écologiques et d'identifier leur potentiel de valorisation lorsqu'ils devront être abattus dans le cadre du projet.



La qualité de l'air et l'ambiance acoustique du site ont fait également l'objet d'un diagnostic afin d'avoir une vision de l'environnement actuel du site.



Des inventaires des périmètres et des fonctionnalités des zones humides du site ont été ou sont en cours de réalisation afin de connaître le fonctionnement hydrologique superficiel du site.

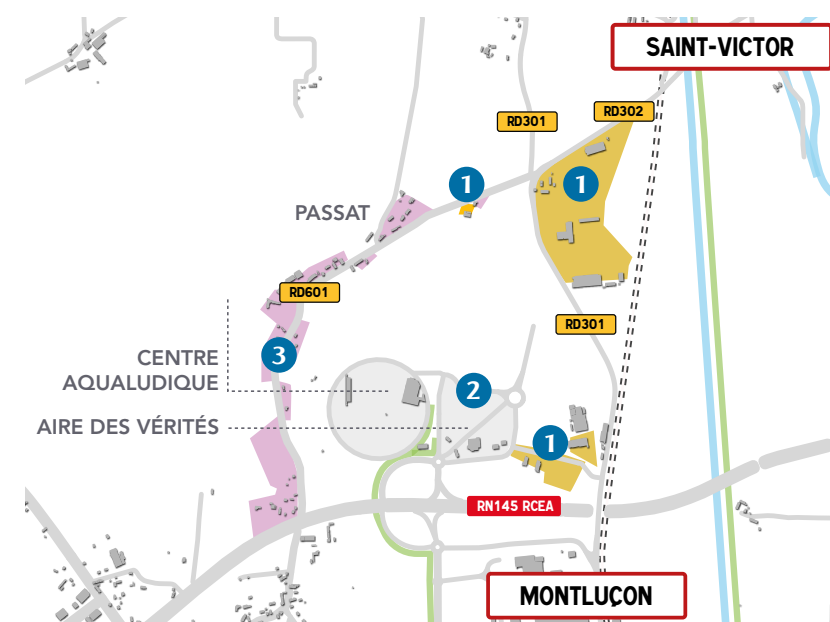
Ces éléments permettront ainsi d'avoir une vision objective du contexte environnemental du site avant la réalisation de la modification du tracé de la RD301 et du projet EMILI.

De plus, afin d'avoir une connaissance la plus exhaustive possible du site et de ses enjeux :

- Des rencontres ont été organisées avec la plupart des entreprises présentes actuellement sur le site de *La Loue* ou à ses abords immédiats.
- Des campagnes de comptages ont été réalisées par Imerys entre le 12 et le 19 février 2025 et entre le 27 mars et le 29 avril 2025 sur le site de *La Loue* et à ses abords afin d'acquérir une connaissance objective des déplacements routiers existants en complément des données locales du Département.

L'ensemble de ces éléments a permis d'identifier les spécificités suivantes qui pourraient être remises en cause par l'implantation de l'usine IMERYS :

- 1 les accès, la visibilité et le fonctionnement d'entreprises déjà présentes sur le site à préserver et pérenniser ;
- 2 l'accès, la visibilité et le fonctionnement à l'Aire des Vérités et des services, restaurants et hôtels qui y sont implantés à préserver et pérenniser ;
- 3 l'ambiance périurbaine d'un habitat en grande partie pavillonnaire à préserver.



Spécificités du site de *La Loue* potentiellement impactées par le projet EMILI

Chaque caractéristique du site fera l'objet d'analyses détaillées globales à l'échelle des composantes de l'opération de conversion que ce soit notamment celle de l'usine de conversion, celle de l'embranchement ferroviaire ou celle de la modification de la RD301. Ces études, qu'elles portent sur la biodiversité, les zones humides, l'air, la santé, les gaz à effet de serre, le bilan carbone ou encore l'acoustique, permettront de présenter une vision cumulative des incidences des composantes du projet et donc de définir les mesures d'évitement, de réduction et de compensation les plus adaptées au site.

L'analyse des incidences cumulatives des composantes de l'opération de conversion du projet EMILI permettra de définir des mesures qui limiteront ou compenseront les incidences du projet le plus efficacement possible.

La modification du tracé de la RD301 fera l'objet d'une analyse spécifique de ses impacts, complétée par une évaluation des effets cumulés avec ceux de l'usine et de l'embranchement ferroviaire, afin de fournir une vision d'ensemble des incidences de l'opération de conversion liée au projet EMILI.

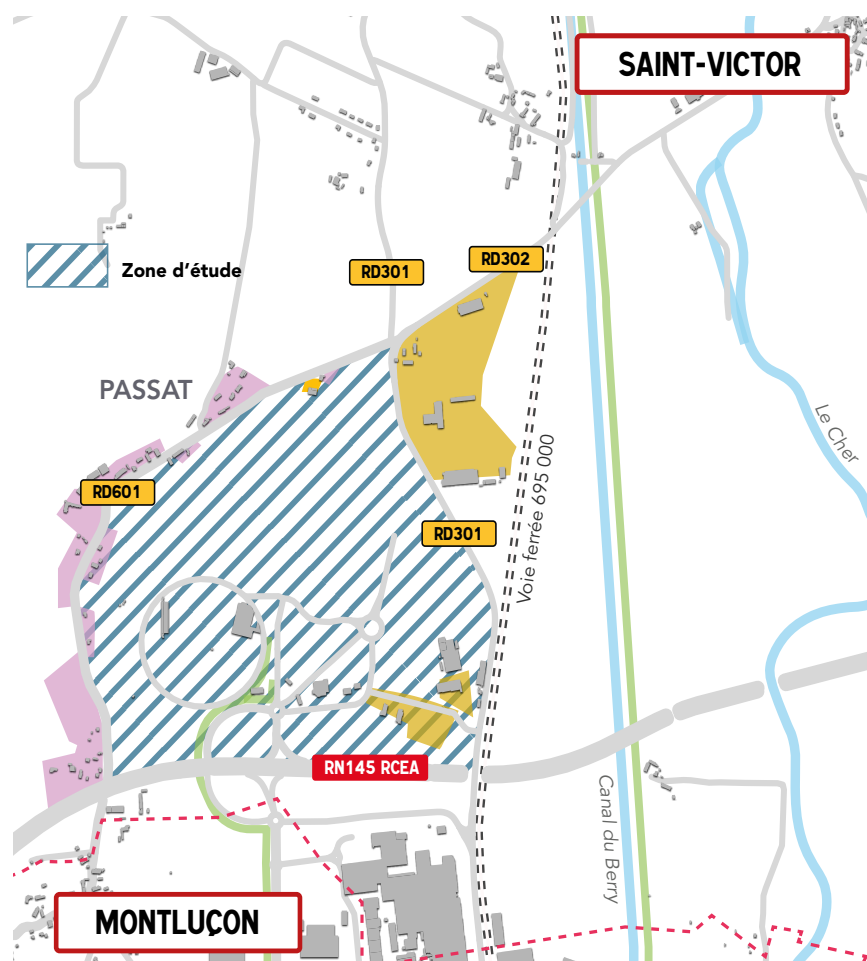


3 Le projet soumis à la concertation

Les éléments exposés dans ce chapitre proposent une synthèse des études réalisées ou en cours de réalisation.

Les caractéristiques précises du projet seront définies après la phase de concertation qui a pour but de dialoguer et collecter les avis de chacun sur les solutions envisageables afin de répondre aux divers enjeux liés à la modification du tracé de la RD301 et aux contraintes applicables.

Les enseignements de cette phase de concertation permettront au maître d'ouvrage de lancer, sur des bases partagées, les études détaillées qui définiront les caractéristiques finales de la modification du tracé de la RD301.



> LA ZONE D'ÉTUDE

La zone d'étude s'inscrit sur le territoire communal de Saint-Victor, dans un périmètre compris entre :

- La RCEA (Route Centre-Europe Atlantique) - Route nationale 145 au sud.
- Les routes départementales 601 et 302 au nord.
- La route départementale 601 à l'ouest.
- La voie ferrée 695 000 du Réseau Ferré National à l'est.

> L'INSERTION DE L'OPÉRATION DANS LE TERRITOIRE

Une opération intégrée durablement dans le territoire qui l'accueille doit tenir compte de son environnement humain, physique et naturel. Les études et diagnostics techniques sont confiés à des bureaux d'études et à des prestataires spécialisés. L'objectif est de connaître précisément l'environnement de la zone d'étude afin de considérer toutes ses caractéristiques. Les diagnostics (ou états des lieux) constituent des données d'entrée nécessaires aux études de conception qui s'inscrivent dans la démarche « Éviter, Réduire, Compenser* ».

Dans le cas de la modification du tracé de la route départementale 301, les études seront menées afin :

- de limiter ses incidences sur le fonctionnement et « l'ambiance » du site actuel de *La Loue* ;
- de limiter ses incidences sur l'environnement ;
- de limiter ses incidences sur les terres agricoles.

Après la concertation, les études seront approfondies pour optimiser le tracé de façon à éviter, réduire ou compenser le cas échéant, les incidences résiduelles sur l'environnement et proposer des mesures de compensation et d'accompagnement adéquates.

* La démarche « Éviter, Réduire, Compenser » a été établie par le Ministère de la Transition écologique et solidaire et renforcée par le Grenelle de l'environnement. Il s'agit, dès la conception du projet, d'équilibrer pertes et gains pour maintenir l'environnement dans un état équivalent ou meilleur que celui observé avant la réalisation du projet.

→ LE MILIEU PHYSIQUE

La zone d'étude se caractérise par une pente naturelle d'ouest en est avant de rejoindre la plaine du Cher. Parsemée de zones humides, la zone d'étude se situe sur son flanc est à proximité du canal du Berry et du Cher. Un réseau de fossés relie la zone d'étude au Cher, franchissant la RD301 et la voie ferrée par des ouvrages hydrauliques et le canal du Berry par un passage en siphon.

Les emprises de l'usine de conversion du projet EMIL se situent quant à elles en pied du versant existant à l'ouest de la zone d'étude.

Le remblai de la ligne ferroviaire 695 000 du Réseau Ferré National permet de « protéger » les emprises de la RD301 actuelle des crues du Cher d'après le Plan de Prévention des Risques inondation de la rivière Cher et de ses affluents sur le territoire de l'agglomération montluçonnaise mais un risque de remontée de nappe existe au niveau de la zone d'étude.

La zone d'étude se situe en zone de risque moyen de retrait / gonflement d'argiles avec des risques forts sur sa partie nord-ouest.



→ LE MILIEU NATUREL

Les milieux d'intérêt écologique répertoriés lors des inventaires réalisés dans la zone d'étude correspondent principalement à des milieux humides boisés et prairiaux.

Seule une Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type II, intitulée « Vallée du Cher » (Code 83 00 20 592) concerne directement la zone d'étude.

La ZNIEFF type I « Vallée du Cher en aval de Montluçon » (Code 83 00 20 374) s'étend à proximité, à l'est, de la zone d'étude.

Un site classé Natura 2000 au titre de la Directive Habitats est présent à 5,8 km au sud de la zone d'étude. Ce site ; la zone des « Gorges du Haut-Cher » ; est une zone de conservation qui comprend le Cher et son lit majeur. La zone d'étude étant située au-delà du lit majeur du Cher et à l'opposé du centre urbain de Montluçon, il n'existe pas d'interaction fonctionnelle entre la zone d'étude et ce site Natura 2000.

Des inventaires sont encore en cours de réalisation afin de recenser la faune et la flore présentes dans la zone d'étude. **Notamment, les inventaires concernant les chiroptères ne sont pas finalisés à la date de rédaction du présent document.**



Brome à deux étamines (*Anisantha diandra*)
(Biotope/A.Delattre)



Orge faux-seigle (*Hordeum secalinum*)
(Biotope/A.Delattre)



Mousse fleurie (*Crassula tillaea*)
(Biotope/A.Delattre)



Lotier ténu (*Lotus tenuis*) (Biotope/A.Delattre)



Petite Ratoncule (*Myosurus minimus*)
(biotope/a.Delattre)



Renoncule trichophylle (*Ranunculus trichophyllus*)
(Biotope/A.Delattre)



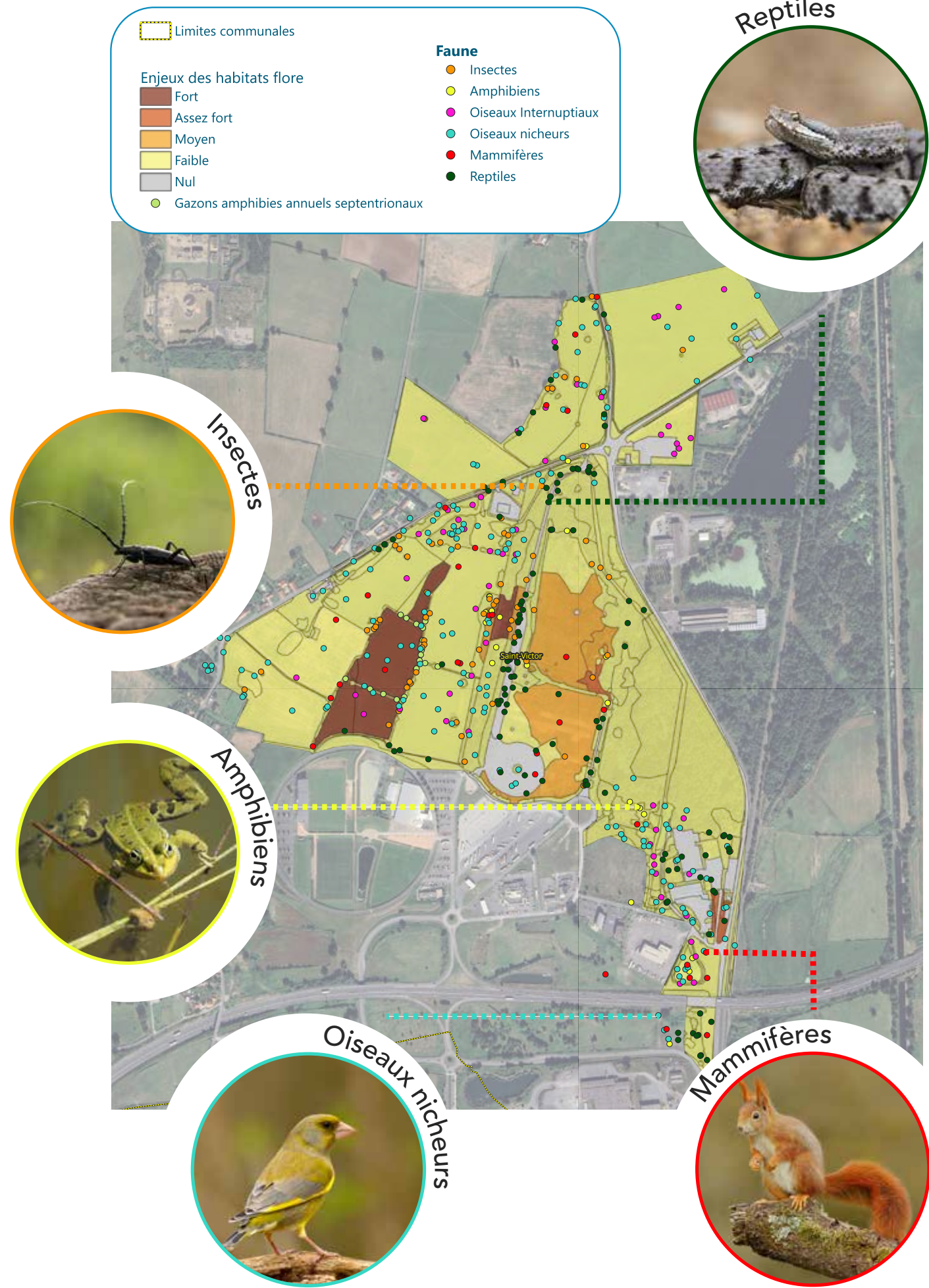
Riccie flottante (*Riccia fluitans*)
(Biotope/A.Delattre)



Molène effilée (*Verbascum virgatum*)
(Biotope/A.Delattre)

Les inventaires ont notamment permis de recenser :

- 217 espèces végétales dont 8 espèces végétales patrimoniales et 19 espèces végétales exotiques à caractère envahissant.
→ Enjeux fort
- 82 espèces d'insectes, dont 3 espèces d'intérêt communautaire et 2 protégées
→ Enjeux fort
- 9 espèces d'amphibiens dont 5 espèces remarquables
→ Enjeux moyen à localement fort
- 5 espèces de reptiles protégées dont l'une est remarquable
→ Enjeux moyen à localement faible
- 59 espèces d'oiseaux dont 45 espèces remarquables et 2 espèces à enjeu fort, 5 espèces à enjeu assez fort et une à enjeu moyen.
→ Enjeux assez fort à localement fort
- 9 espèces de mammifères, parmi lesquelles 3 espèces remarquables, dont 2 protégées.
→ Enjeux faible à localement moyen



Le contexte de la zone d'étude laisse supposer une forte probabilité de présence de zones humides, en lien avec la plaine alluviale de la rivière Cher, située à environ 600 mètres à l'est. Cette plaine se trouve à un niveau topographique inférieur de seulement 5 à 6 mètres par rapport à la majeure partie de la zone d'étude.

La carte des remontées de nappe illustre globalement la probabilité de remontée de nappe et d'inondation de cave au niveau de la zone d'étude. Les observations réalisées sur place notamment pendant l'hiver 2024 / 2025 attestent de la présence de zones inondées pendant des durées importantes de plusieurs semaines voire plusieurs mois, notamment au niveau de la frange boisée séparant la friche industrielle et la prairie située à l'ouest de la zone d'étude.

À l'issue de l'ensemble des différentes analyses (habitat, sol), une majorité des emprises de la zone d'étude peut être caractérisée comme un ensemble de zones humides au titre de l'arrêté du 24 juin 2008 modifié par l'arrêté du 1er octobre 2009 précisant les critères de définition et de délimitation des zones humides en application des articles L. 214-7-1 et R. 211-108 du Code de l'environnement.

Les zones humides identifiées correspondent à plusieurs systèmes : d'une part, il semble exister un front de sources dans le secteur ouest de la zone d'étude. Ces zones humides correspondent à un système hydro géomorphologique de versant. D'autre part, le secteur plus plat qui concerne le reste de la zone d'étude est caractéristique d'un système hydro géomorphologique de plateau.



→ LE MILIEU HUMAIN

En termes d’occupation des sols, la zone d’étude accueille :

- À son extrémité ouest, diverses zones pavillonnaires.
- Diverses entreprises, que ce soit des industries (miroiterie, métallerie), des entreprises du domaine de la construction (couverture, équipement) ou des services (transport, dépannage, hôtellerie et restaurants).
- Le complexe sportif de l’agglomération et ses nombreux visiteurs venant se détendre et faire du sport.

Le projet de création de l’usine de conversion et de modification du tracé de la RD301 se localise sur différents zonages du PLUi de l’agglomération de Montluçon à savoir :

- Une grande partie de la zone d’étude est en zone AUc - Zone à urbaniser réservée aux commerces, loisirs, logements, équipements publics.
- Une petite partie au sud de la zone d’étude est en zone U – Urbaine.
- Une partie située à l’ouest de la zone d’étude est en zone A – Agricole.

La zone d’étude est entourée d’infrastructures de mobilités à savoir :

- À l’ouest et au nord, les routes départementales 601 et 302 ; des routes départementales qui peuvent être qualifiées de locales vue la faiblesse de leur trafic.
- À l’est, la route départementale 301 ; route qui peut être qualifiée de structurante vu que son trafic journalier est en moyenne de 6 000 véhicules environ. Cet axe routier longe la ligne 695 000 du Réseau Ferré National qui relie notamment Bourges et Montluçon. Celle-ci a fait l’objet d’une régénération en 2023, ce qui lui a permis de retrouver sa vitesse nominale de 120 km/h.
- Au sud, les voiries internes de l’aire de service des vérités puis la RCEA, Route Nationale 145 et ses bretelles d’accès.

La zone d’étude, situé à l’entrée nord de l’agglomération de Montluçon accueille également de nombreux réseaux dont des réseaux structurants et en particulier :

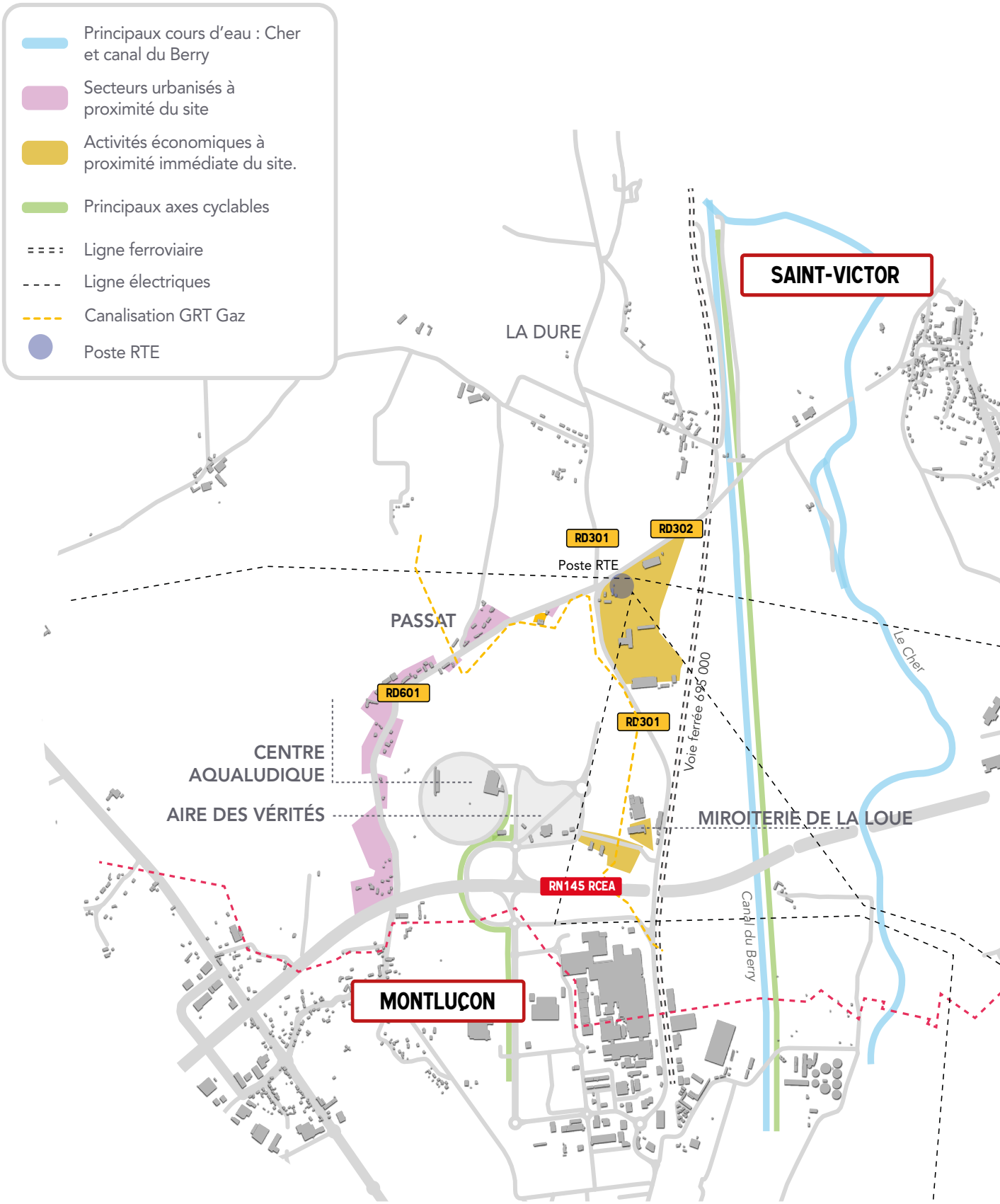
- Une canalisation de gaz naturel de transport, qui traverse la zone d’étude de part en part.

- Un poste RTE nommé poste de la Dure et diverses liaisons très haute tension aériennes et souterraines dont une de 63 000 volts survole la zone d’étude.
- De nombreux réseaux de différentes natures (électricité, gaz, télécom, fibre optique, eau potable, eaux usées, eaux industrielles) qui sont implantés soit sous la route départementale actuelle, soit traversent tout ou partie de la zone d’étude.

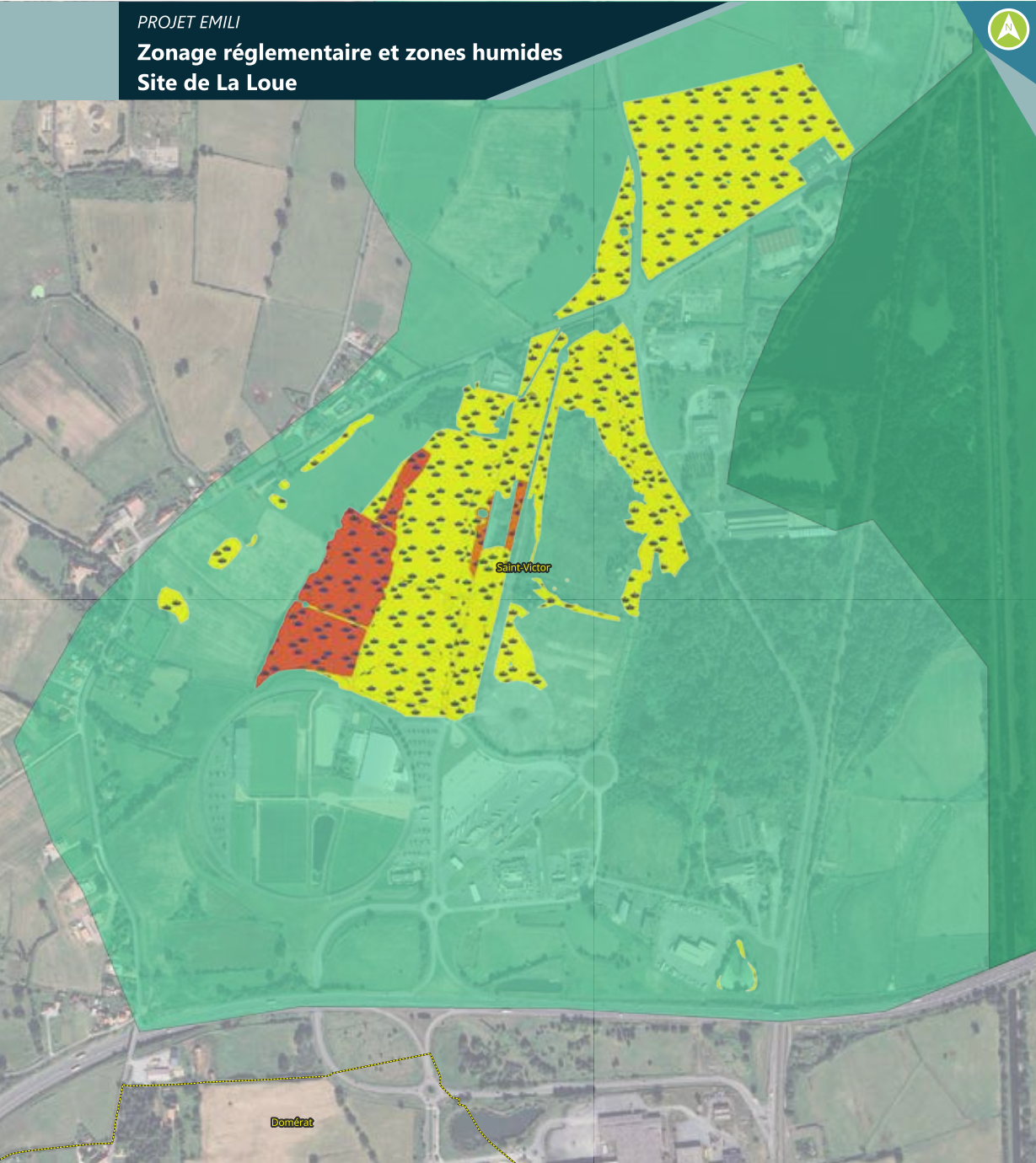
Comme évoqué dans la 1^{ère} partie du présent dossier, le sol du site de *La Loue* supporte divers signes d’une activité humaine passée mais à ce jour, malgré des recherches au droit des emprises de l’usine pilote d’EMILI, aucun vestige archéologique n’a été identifié.

Dans le détail, les principaux signes d’une activité humaine passée au niveau de la zone d’étude sont les suivants :

- De nombreux ouvrages en béton enterrés ou non datant des différents usages de la zone d’étude depuis le début du 20^{ème} siècle notamment (stockage de munitions, atelier ferroviaire, jardins ouvriers, piste d’essais de pneumatiques, habitations, ...).
- De nombreux impacts de bombes datant de la seconde guerre mondiale. Le repérage de ces engins explosifs a fait l’objet de diverses études entre 2020 et 2023.
- Des remblais réalisés dans les années 1990 et 2000 qui présentent des qualités techniques et physico-chimiques hétérogènes. La caractérisation et la sectorisation des sols rencontrés font l’objet de diverses études depuis 2023.



> SYNTHÈSE DES ENJEUX DE LA ZONE D'ÉTUDE



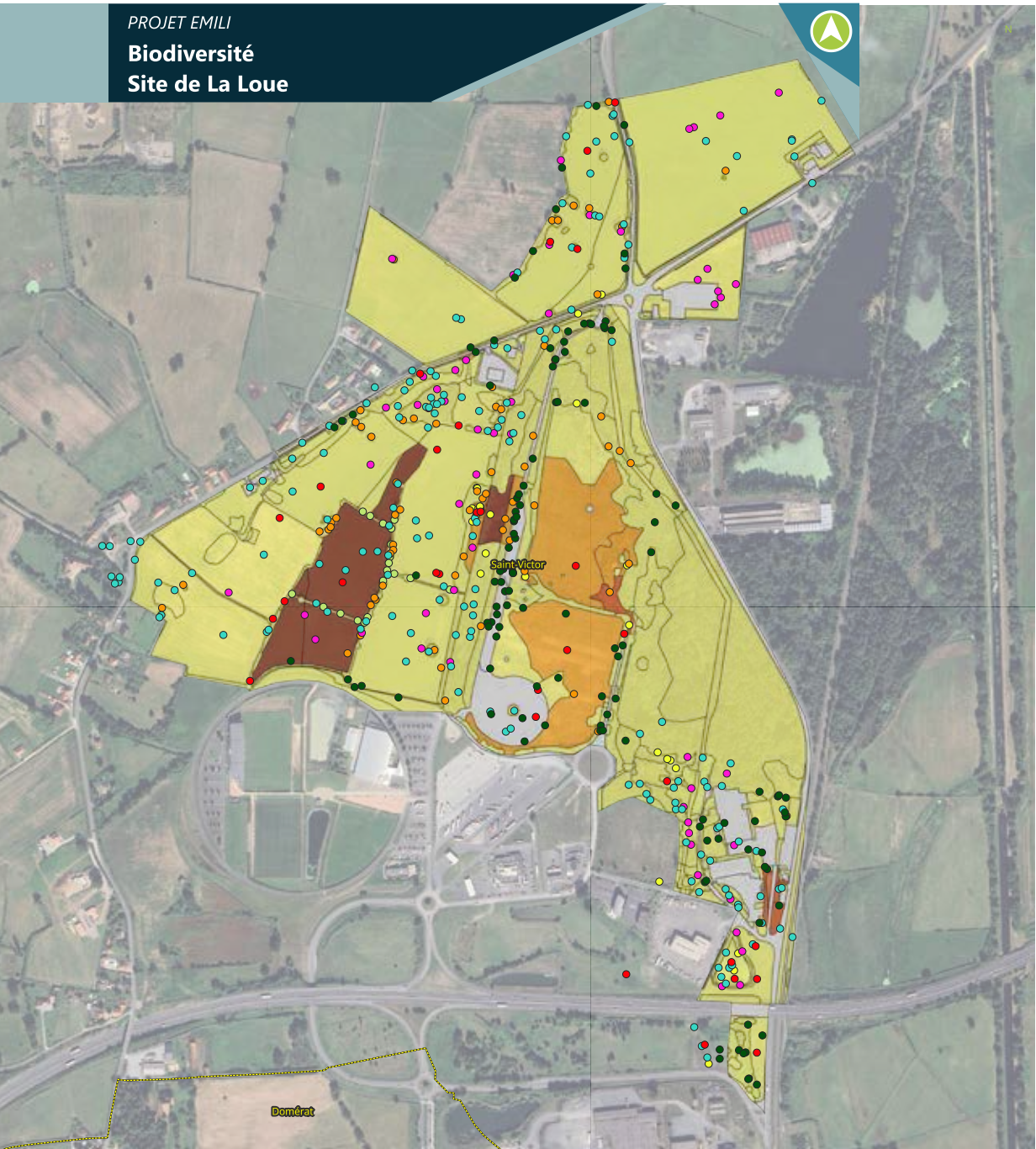
Légende

- Territoire**

 - Limites communales
- Zones humides observées**

 - Enjeu Faible
 - Enjeu Moyen
 - Enjeu Fort
- Espaces naturels et protégés**

 - ZNIEFF 1
 - ZNIEFF 2



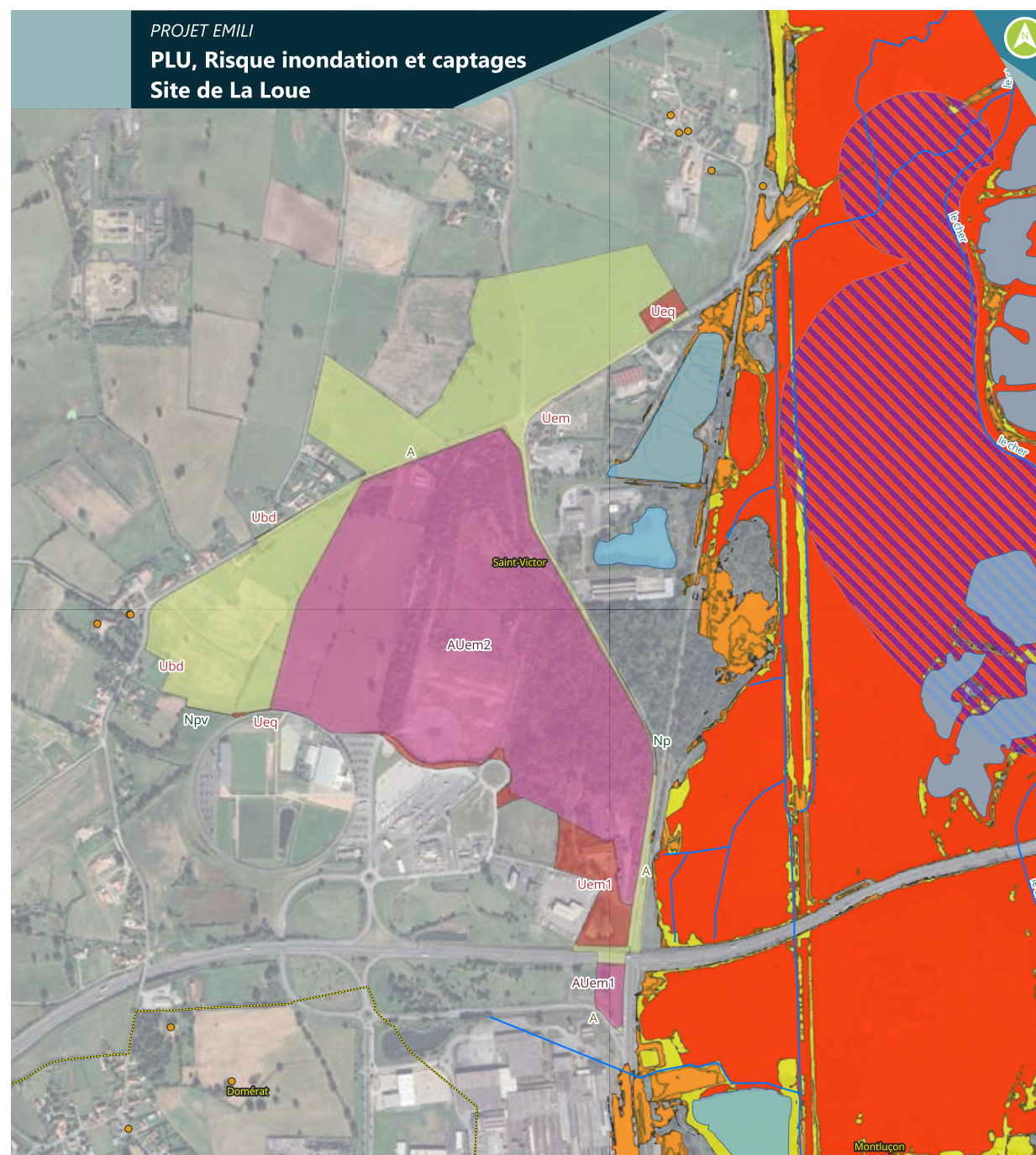
Légende

- Limites communales

Enjeux des habitats flore

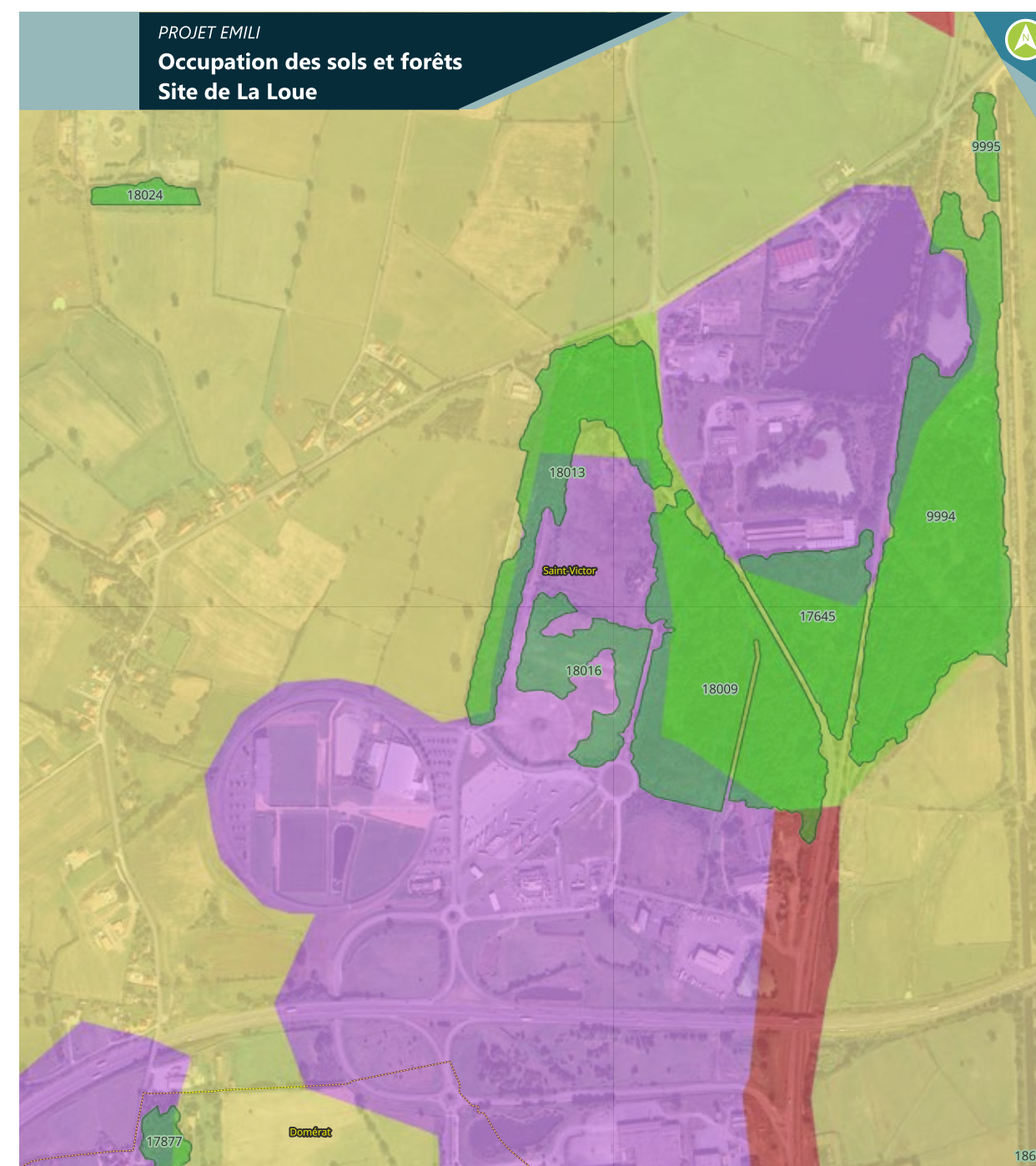
 - Fort
 - Assez fort
 - Moyen
 - Faible
 - Nul
 - Gazons amphibies annuels septentrionaux
- Faune**

 - Insectes
 - Amphibiens
 - Oiseaux Interruptiaux
 - Oiseaux nicheurs
 - Mammifères
 - Reptiles



Légende

- Limites communales
- Cours d'eau
- PLUi Montluçon**
 - 07 - Bâtiments
 - A - Zone Agricole
 - AUc - Zone à urbaniser réservée aux commerces, loisirs, logements, équipements publics
 - N - Zone naturelle
 - U - Zone urbaine
- Eaux superficielles**
 - Plan d'eau
- Captages**
 - Périmètre de protection rapproché
- TRI**
 - Inondation risque faible
 - Inondation risque moyen
 - Inondation risque fort



Légende

- Limites communales
- Forêt**
 - Forêts
- Occupation des sols**
 - 112 - Tissu urbain discontinu
 - 121 - Zones industrielles ou commerciales et installations publiques
 - 122 - Réseaux routier et ferroviaire et espaces associés
 - 231 - Prairies et autres surfaces toujours en herbe à usage agricole
 - 242 - Systèmes culturaux et parcellaires complexes
 - 243 - Surfaces essentiellement agricoles, interrompues par des espaces naturels importants
 - 324 - Forêt et végétation arbustive en mutation

> LES SOLUTIONS ENVISAGEABLES

Vu les spécificités de la zone d'étude, à savoir :

- Qu'elle est située entre une frange habitée majoritairement pavillonnaire à l'ouest et par une voie ferrée à l'est.
- Qu'elle est située entre les RD601 et RD302 au nord et la RCEA – RN145 au sud.
- Que la préservation et la pérennisation de chaque entreprise présente sur le site de La Loue et de chaque fonctionnalité du site existant sont des objectifs fondamentaux du projet.

Vu les spécificités du procédé de conversion du projet EMILI, à savoir :

- Que les installations industrielles de l'usine de conversion et celles correspondant à l'embranchement ferroviaire nécessitent des emprises importantes.
- Que le stockage provisoire de certains matériels, équipements et les installations nécessaires aux travaux de construction puis d'entretien de l'usine nécessitent des emprises complémentaires importantes.

Le nombre de solutions envisageables pour permettre le rétablissement de la RD301 au droit de l'embranchement ferroviaire nécessaire à la desserte de l'usine du projet EMILI est limité.

Nous pouvons ainsi envisager les solutions suivantes :

- La solution 0 – Sans modification du tracé de la RD301.
- La solution 1 – Construction d'un passage à niveau.
- La solution 2 – Coupure de la RD301.
- La solution 3 – Construction d'un autopont.
- La solution 4 – Modification de l'itinéraire de la RD301.

> LES SOLUTIONS NON RETENUES

La solution 0 – Sans modification du tracé de la RD301 et sans ITE

Cette solution consiste à ne pas modifier le tracé de la RD301 et donc à abandonner le transport ferroviaire des matériaux et réactifs du projet EMILI.
Cette solution remettrait en cause les orientations retenues à l'issue du débat public du projet EMILI réalisé en 2024.

Abandonner le mode ferroviaire pour transporter les matériaux et réactifs nécessaires à la fabrication de l'hydroxyde de lithium et les résidus issus du procédé de conversion aurait pour conséquence :

- La multiplication des poids-lourd sur les routes locales mais aussi régionales. En effet, le concentré de mica issu de la mine doit être acheminé jusqu'à l'usine de conversion depuis la mine de Beauvoir mais les réactifs nécessaires au procédé de conversion sont à approvisionner depuis des sites distants en France voire hors de France. Les résidus du procédé de conversion, qui représentent plusieurs centaines de milliers de tonnes par an, sont également à évacuer de l'usine de conversion.

En prenant les hypothèses suivantes comme ordre de grandeur des tonnages de matériaux à transporter par an au niveau de l'usine de conversion de La Loue :

- Environ 400 000 tonnes de mica.
- Environ 100 000 tonnes de gypse, un des réactifs du procédé de conversion.
- Environ 100 000 tonnes de chlorure de potassium, un autre des réactifs du procédé de conversion.
- Entre 500 000 et 600 000 tonnes de résidus à évacuer.

Cela représente :

- Pour une solution de transport routier, un besoin annuel de 44 000 trajets de poids-lourd par an soit un trafic induit d'environ 340 mouvements de poids-lourd par jour* au niveau de l'usine de conversion.
- Pour une solution de transport ferroviaire, un besoin annuel de 900 trajets de train de fret par an, soit un trafic induit d'environ 10 mouvements de train par jour au niveau de l'embranchement ferroviaire prévu à La Loue.
- Un risque de voir le trafic généré par le projet EMILI basculer vers la route alors qu'il est susceptible de contribuer à la pérennisation des lignes ferroviaires locales.
- Un impact carbone significatif. En effet, la modification du tracé de la RD301 afin qu'elle contourne l'usine et l'embranchement ferroviaire présenterait un coût carbone évalué à 1925 t CO2e selon les données du guide CEREMA : « Recommandations pour l'évaluation des émissions des Gaz à effet de serre des projets routiers – Annexe n°4 : Méthode simplifiée en émission des GES par euro investi ». Sans compter l'incidence carbone de l'adaptation des infrastructures routières existantes au trafic poids-lourd complémentaire et leur entretien complémentaire dû au trafic généré par le fret à transporter ; en retenant le principe que la voie ferrée entre les sites de chargement et de conversion du projet EMILI ne sera pas électrifiée, nous obtenons les valeurs d'incidence carbone ci-dessous d'après les ratios de l'ADEME pour le transport de marchandises :

MODE DE TRANSPORT	IMPACT CARBONE
Train / Traction diesel / Chargement dense	0.0268 kg éq CO2/t.km
Train/Traction électrique/Chargement dense	0.00367 kg éq CO2/t.km
Articulé 40 à 44 tonnes / Diesel routier, incorporation 7 % de biodiesel	10 m 0.0711 kg éq CO2/t.km
Poids-lourd à batterie selon données actuelles	-85% / véhicule diesel** 0.0106 kg éq CO2/t.km

À carburant équivalent, c'est-à-dire le transport de matériaux avec des véhicules circulant avec du carburant diesel, et en prenant un linéaire moyen aller / retour de 200 km par tonne transportée, en tenant compte uniquement du coût carbone du trajet où le véhicule est en charge nous obtenons ainsi une « économie carbone annuelle » pour la solution ferroviaire de 4 873 tonnes par rapport à la solution routière. La déviation routière est donc largement amortie au niveau de son impact carbone dès la 1ère année de mise en service de l'infrastructure.

La comparaison du transport des matériaux par le rail avec une traction diesel au transport par la route par poids-lourd équipés de batteries appelle les observations suivantes :

- Les technologies et véhicules électriques pour le fret routier sont en cours de développement et de déploiement ; des évolutions analogues sont en cours dans le domaine du matériel ferroviaire même si son déploiement semble plus lent. Des essais sont notamment en cours avec des locomotives fonctionnant sur batteries et, ou à l'hydrogène.
- Le développement des poids-lourd électriques, sur batteries, est progressif et est entravé par des coûts globaux importants.
- La mise en œuvre de batteries sur les « poids-lourd électriques » impose des temps de rechargement importants, ce qui réduit l'efficacité de ce mode de transport mais également la mise en œuvre d'équipements de chargement des batteries importants.

* : 44 000 transports PL par an / 260 jours de travail x 2 (1 aller pour arriver à l'usine, 1 retour pour en sortir).
** : donnée issue du site <https://ufe-electricite.fr/camion-electrique-demelons-le-vrai-du-faux/> pas du site de l'ADEME.

La solution 1 - Construction d'un passage à niveau

Les éléments de sécurité routière et ferroviaire, d'une part, et d'incompatibilité des trafics routiers de l'actuelle RD301 et ferroviaires du futur embranchement de l'usine, d'autre part, rendent cette solution inenvisageable.

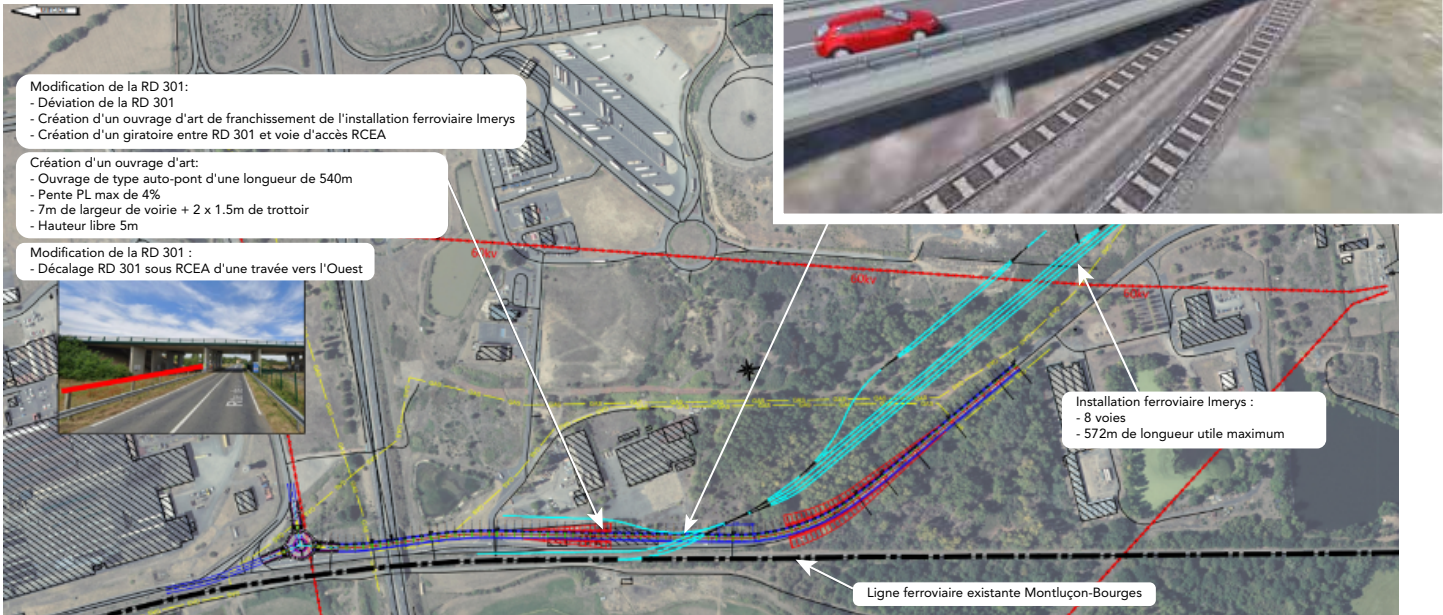
La solution 2 - Coupure de la RD301

La concertation des acteurs locaux et des institutions locales a conduit à abandonner cette solution étant donné le trafic actuel de la RD301 qui avoisine les 6 000 véhicules par jour, et la remise en cause du fonctionnement global du réseau routier local qu'entraînerait la fermeture définitive de la RD301.

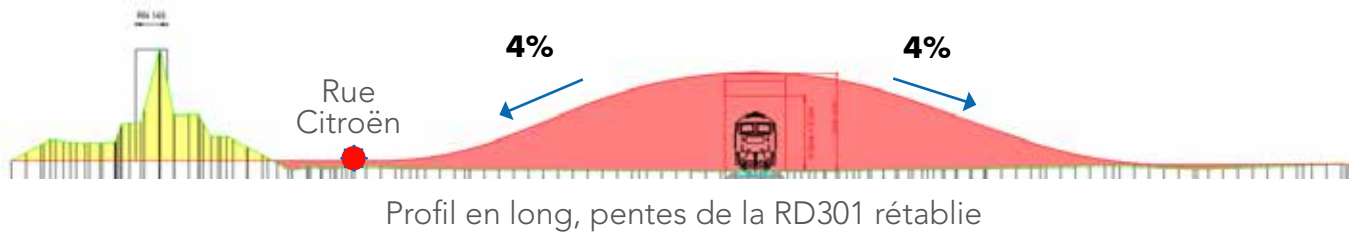
En fonction des éléments ci-dessus, seules des solutions de modification du tracé de la RD301 au droit du futur embranchement ferroviaire sont envisageables.

La solution 3 - Construction d'un autopont

Cette solution consiste à modifier a minima le tracé en plan actuel de la RD301 en créant un ou des ouvrages dénivelés permettant à la RD301 rétablie de passer au-dessus du futur embranchement ferroviaire.



Vue en plan du tracé envisagé (Tracé bleu foncé et rouge)



L'ÉTUDE ET LA COMPARAISON DES SOLUTIONS PRÉFÉRENTIELLES

Les 3 solutions ont été évaluées et comparées selon 6 critères :

Impact foncier agricole : incidences de la solution sur la surface nécessaire à la construction du barreau routier RD300B.

Géométrie / Sécurité / Confort des usagers : incidences de la solution sur la sécurité et le confort de conduite.

Incidences environnementales : incidences de la solution sur l'eau, la faune et la flore ainsi que sur le bruit, l'air, la santé.

Coût de l'opération

Incidences sur les fonctionnalités du site de La Loue : incidence sur les dessertes du site.

Cadre de vie : insertion paysagère du projet dans son environnement.

Compatibilité avec le planning de construction du projet EMILI

Chaque critère est noté suivant 6 niveaux d'appréciation :

Incidence faible ou positive	Incidence modérée	Incidence moyenne	Incidence forte	Incidence la plus élevée	Incompatibilité avec l'opération
●	●	●	●	●	●

Cette solution nécessiterait la reprise du tracé routier au nord et au sud de la RCEA – RN145 (Route Centre-Europe Atlantique) pour éloigner les voies routières rétablies des voies ferroviaires et ainsi :

- Limiter les interfaces ferroviaires lors de la réalisation des travaux de l'ouvrage devant enjamber l'embranchement ferroviaire.
- Permettre la réalisation des remblais pour l'ouvrage d'art.

Pour cela, un carrefour routier serait nécessaire au sud de la RCEA – RN145 afin de permettre le rétablissement de la RD301 modifiée sur le tracé actuel de la RD301. Afin de limiter la longueur et la portée de l'ouvrage d'art, l'embranchement ferroviaire projeté devrait être franchi avec un biais très important. Aussi, la zone boisée délimitée par la RD301 à l'ouest, les entreprises au nord et la voie ferrée à l'est serait impactée par la culée et le remblai de l'ouvrage.

Les principales caractéristiques de l’ouvrage à créer sont les suivantes :

DONNÉE	VALEUR
Longueur de l’ouvrage	540 m
Pente des rampes d’accès à l’ouvrage	4% maximum
Largeur totale de l’ouvrage	10 m
Hauteur libre sous l’ouvrage	5 m

Analyse multicritère de la solution 3 :

CRITÈRES	COMMENTAIRES	
 Incidences environnementales	Les atouts : linéaire de modification de la RD301 limité. Les limites : incidences sur une zone boisée pas impactée par l’usine ; impact carbone du béton du pont. En phase exploitation, accélération et freinage de part et d’autre des rampes de l’ouvrage.	●
 Incidences sur les fonctionnalités du site de La Loue	Rétablissement de l’accès à l’entreprise de dépannage et à la miroiterie, potentiellement complexe en sortie d’ouvrage.	●
 Cadre de vie	Rajout dans un paysage de plaine d’un ouvrage de plusieurs centaines de mètres de long situé à 6 mètres de hauteur et de ses remblais d’accès.	●
 Géométrie / sécurité / confort des usagers	Sécurité du rétablissement de l’accès à la zone d’activité par la rue André Citroën questionnable	●
 Incidence agricole	Aucune incidence agricole	●
 Coût de l’opération (Valeur 2024)	40 M€ TTC	●
 Compatibilité avec le planning de construction du projet EMILI	Aucune, la construction de l’autopont durera plusieurs années et bloquera la construction de l’usine car la déviation de la RD301 alors nécessaire passera dans les emprises de l’usine	●

La solution 4 - Modification de l’itinéraire de la RD301

Cette solution ou famille de solutions repose sur une modification importante du tracé de la RD301 puisque les contraintes suivantes de la zone d’étude l’imposent :

- Le tracé de la RD301 ne peut pas être déplacé vers l’est car cela imposerait :
 - La création de 1 à 2 passages à niveau ou dénivelés sur la ligne ferroviaire 695 000 reliant Bourges et Montluçon dans un contexte hydrogéologique complexe ;
 - De franchir soit le crassier existant et notamment les zones humides qui le jalonnent, soit le canal du Berry dans le cadre d’une modification de tracé bien plus longue.
- La RD301 ne peut pas être rétablie avec une modification limitée de son tracé car celui-ci impacterait soit les installations ferroviaires, soit les bâtiments ou voiries de l’usine de conversion du projet EMILI, ce qui est incompatible avec le fonctionnement d’une usine de ce type.

Aussi, le tracé modifié de la RD301 doit contourner l’ensemble de l’usine et respecter les points de passages obligés, les contraintes techniques suivantes :

- 1

Conserver les accès à l’entreprise et l’habitation existantes.
- 2

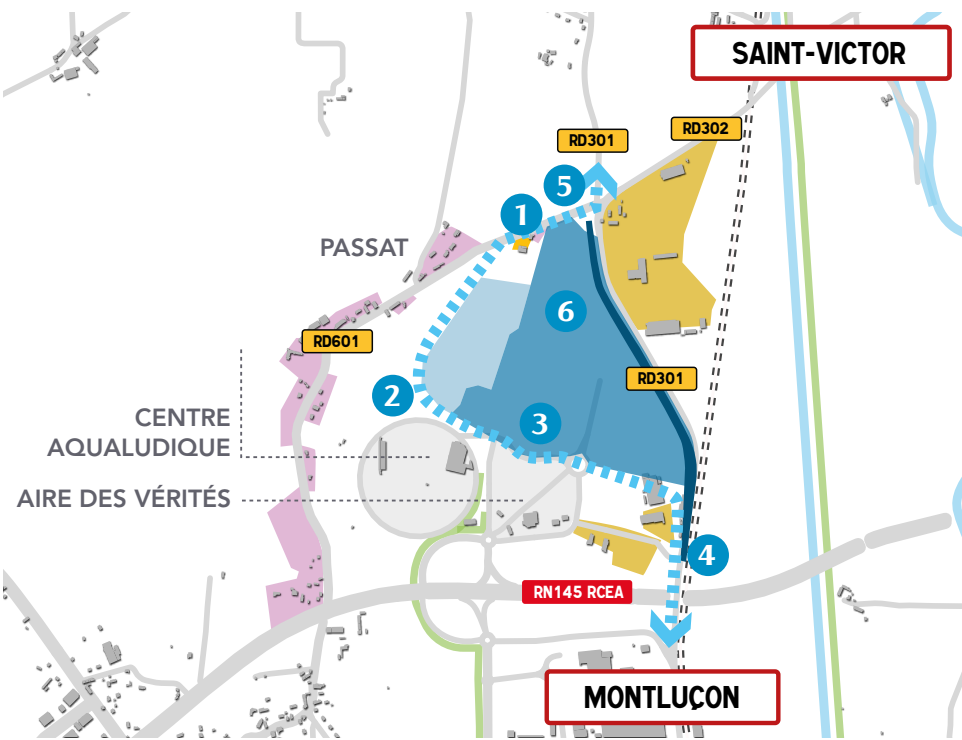
Réaliser une conception géométrique adaptée à une voie structurante d’agglomération vu le trafic que supporte la RD301 actuelle tout en limitant l’incidence agricole du projet.
- 3

Maintenir le fonctionnement du parking de l’aire des Vérités et notamment sa sortie.
- 4

Rétablir les accès aux entreprises existantes dont les plus contraignants sont la desserte poids-lourd de la miroiterie et celle du garage poids-lourd qui réalise également des dépannages.
- 5

Limiter l’incidence agricole du projet.
- 6

Permettre la libération d’une emprise suffisante pour construire et entretenir l’usine de conversion.



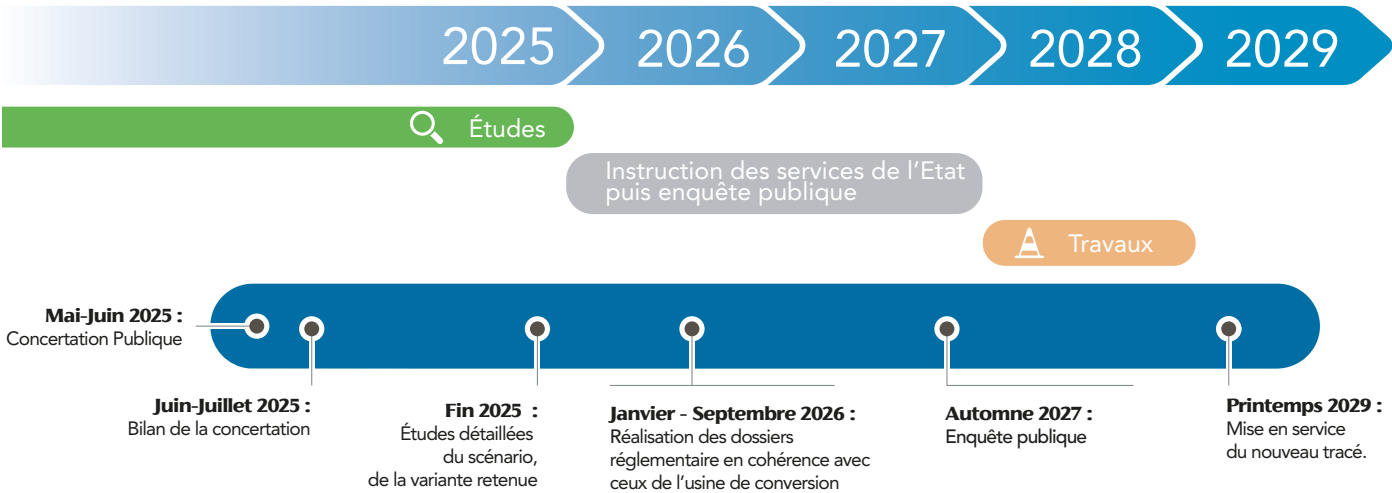
Analyse multicritère de la solution 4 :

CRITÈRES	COMMENTAIRES	
 Incidences environnementales	Les atouts : occupation principalement d'une zone de friche. Les limites : incidences sur des zones boisée et agricoles ; trafic routier rapproché des habitations existantes.	
 Incidences sur les fonctionnalités du site de <i>La Loue</i>	Rétablissement de l'accès à l'entreprise de dépannage, à la miroiterie à bien intégrer ; route rapprochée des accès à ces entreprises.	
 Cadre de vie	Tracé au niveau du terrain naturel, rasant mais infrastructures et véhicules rapprochés des habitations	
 Géométrie / sécurité / confort des usagers	Géométrie compatible avec l'usage attendu de la RD301 même si elle est contrainte principalement sur sa partie centrale en traversée de la zone d'activité existante	
 Incidence agricole	Incidences d'une zone agricole existante de surface limitée en limite d'urbanisation	
 Coût de l'opération (Valeur 2024)	6,6 M€ TTC	
 Compatibilité avec le planning de construction du projet EMILI	Nouveau tracé de la RD301 réalisable en moins de 1 an mais construction de l'embranchement ferroviaire impossible pendant cette période	

Synthèse de l'analyse multicritère de la solution 3 et 4 :

CRITÈRES	SOLUTION 3	SOLUTION 4
 Incidences environnementales		
 Incidences sur		
 Cadre de vie		
 Géométrie / sécurité / confort des usagers		
 Incidence agricole		
 Coût de l'opération (Valeur 2024)		
 Compatibilité avec le planning de construction du projet EMILI		

> LE CALENDRIER GÉNÉRAL DE L'OPÉRATION :





4 Participez à la concertation

À compter du **19 mai 2025**, et pendant toute la durée de la concertation, le public est invité à s'informer, à exprimer ses observations, ses attentes et ses propositions, afin d'enrichir la réflexion conduite par le Département de l'Allier.

Celle-ci se déroulera selon les modalités suivantes :

Pour s'informer :

Un dossier papier sera mis à la disposition du public sur les sites suivants et en fonction des horaires d'ouverture au public :

- En mairie de Saint-Victor, 7 rue André Gide, 03410 Saint-Victor.
- En mairie de Montluçon à la Cité Administrative, Esplanade Georges Pompidou, 1 rue des Conches, 03100 Montluçon.
- Au siège de Montluçon Communauté à la Cité Administrative, Esplanade Georges Pompidou, 1 rue des Conches, 03100 Montluçon.
- Au siège du département de l'Allier, 1 avenue Victor Hugo, 03000 Moulins.

Le département présentera, sur son site Internet **www.allier.fr**, sur une page spécifique dédiée à la concertation, le dossier de présentation des objectifs poursuivis et du projet.



Pour donner son avis :

Un registre papier sera mis à la disposition du public :

- En mairie de Saint-Victor, 7 rue André Gide, 03410 Saint-Victor.
- A la Cité Administrative, Esplanade Georges Pompidou, 1 rue des Conches, 03100 Montluçon (registre commun pour la mairie de Montluçon et Montluçon Communauté).
- Au siège de Montluçon Communauté à la Cité Administrative, Esplanade Georges Pompidou, 1 rue des Conches, 03100 Montluçon.
- Au siège du département de l'Allier, 1 avenue Victor Hugo, 03000 Moulins.

Des permanences d'accueil du public se tiendront :

- A la **Cité Administrative**, Esplanade Georges Pompidou, 1 rue des Conches, 03100 Montluçon, le **28 mai 2025 de 14h à 17h** (mairie de Montluçon et Montluçon Communauté) .
- Au siège du département de l'Allier, 1 avenue Victor Hugo, 03000 Moulins, le 6 juin 2025 de 9h à 12h et de 14h à 17h.
- En mairie de Saint-Victor, 7 rue André Gide, 03410 Saint-Victor, le 12 juin 2025 de 9h à 12h.

> APRÈS LA CONCERTATION :

À l'issue de la concertation, le Président du Conseil départemental arrêtera le bilan.

