



CHIFFRES CLÉS

Dimensions : longueur **1,8 km**, largeur **10 m**, **11** issues de secours réparties tous les **150 m**

Dates : premières concertations en **2006**, début des travaux en **2010**, mise en service fin **2013**

Fréquentation : **1 500** utilisateurs/jour en semaine et jusqu'à **7 000** le week-end, avec en moyenne **2/3 de cyclistes** et **1/3 de piétons**, + **1 bus** toutes les **10 à 15 min**

pour les plus gros blocs. Les 60 % restants ont été acheminés en sortie immédiate du tunnel sur les berges de la Saône, pour y être triés, concassés et transférés par voie d'eau en direction d'un autre centre de stockage en grande périphérie de Lyon. Ces matériaux seront utilisés pour les besoins régionaux.

Au final, quasiment tous les matériaux d'excavation auront été recyclés, dans des boucles courtes et propres.

Quelle a été la perception des riverains pour le traitement des matériaux ?

T. K. : Une large partie des matériaux a été réutilisée pour le tunnel ou les réalisations environnantes, limitant de fait les rotations des camions. Si le concassage des blocs de granit sur les berges de la Saône a occasionné des nuisances de bruit et de poussières dans un premier temps, des dispositifs d'aspersion et le confinement du concasseur avec des caissons ont très vite été mis en place avec de très bons résultats en terme de perception si l'on en croit les enquêtes réalisées auprès des riverains.

Quelles autres ressources locales ont été utilisées pour ce tunnel ?

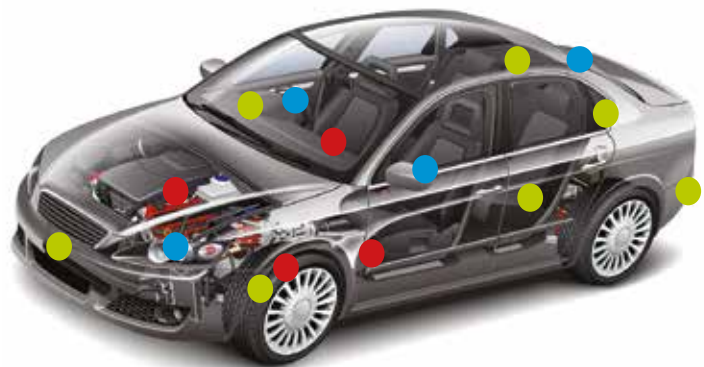
T. K. : Ce tunnel connecte la vallée du Rhône et la vallée de la Saône. Les architectes ont souhaité donner une résonance à l'histoire de ces deux territoires en habillant les têtes de tunnel par d'imposants blocs de pierre d'ornement issus des carrières de Bugéy d'une part et par un parement issu du Val de Saône d'autre part. Là encore, la richesse du territoire a été valorisée.

LE SAVIEZ-VOUS ? L'AUTOMOBILE, PLUS ÉCOLOGIQUE GRÂCE AUX MINÉRAUX INDUSTRIELS

Associés aux métaux ou aux plastiques, les minéraux industriels confèrent des propriétés inégalées de résistance et de légèreté. Des atouts particulièrement intéressants pour l'industrie automobile qui cherche à réduire la masse des véhicules pour limiter la consommation de carburant et réduire les émissions de CO₂. Des développements regardés avec attention par de nombreux autres secteurs au premier rang desquels l'aéronautique.

Les minéraux industriels sont tout simplement indispensables au secteur de l'automobile. Deux chiffres pour s'en convaincre : une voiture contient jusqu'à 150 kg de minéraux dans ses pièces détachées et près de 42 % de la production de talc en France sont consommés par l'automobile. « Grâce à leurs propriétés de résistance et de légèreté, les minéraux industriels permettent de construire des moteurs plus petits tout aussi performants mais aussi des moules très sophistiqués pour les réaliser », rappelle Sébastien Jallon, secrétaire général du MIF (Minéraux industriels de France). Une des vertus du talc par exemple est de renforcer les plastiques dont on sait combien ils s'affirment de plus en plus comme le matériau prédominant à l'intérieur des véhicules mais aussi de plus en plus en substitution de l'acier pour des éléments de carrosserie. Au final, ces roches représentent un tel potentiel d'innovation pour répondre aux enjeux économiques et écologiques d'avenir, qu'elles font l'objet de toutes les attentions. Au point de justifier des centres de recherche à l'instar de celui dédié au talc près de Toulouse, région phare de l'aéronautique.

MINÉRAUX INDUSTRIELS : OMNIPRÉSENTS AU CŒUR DE VOTRE VOITURE



● **La silice**

pare-brise, lunette arrière, phares, rétroviseurs

● **Le talc**

pare-chocs avant et arrière, garniture portières, plage arrière, pneus, joints de portières, câbles électriques, tableau de bord

● **Le carbonate de calcium**

pneus, tableau de bord, moquettes, garnitures moteur et portières, pare-chocs avant arrière, sous-haillon

Les autres minéraux présents dans une voiture :

kaolin (anticorrosion) et calcaire (opacité) dans les peintures, mica (isolant phonique) dans les non-tissés de l'habitacle, feldspath et chaux dans les composants en verre, silicium et chaux dans les moteurs (aluminium, acier), argile dans les bougies...