

A57

Benoît Malon/Pierre Ronde Élargissement à 2x3 voies

P4/6

**La comodalité
au cœur du projet**

P7

**Déconstructions :
priorité à
la sécurité**

P8/9

**Protection
acoustique :
améliorer
l'existant**

Améliorer la fluidité et la sécurité de l'A57

Le projet prévoit l'élargissement à 2x3 voies de la section entre Benoît Malon et Pierre Ronde. Un chantier important pour le territoire et ses habitants, s'inscrivant dans la reconfiguration de l'accès Est de l'agglomération.

Mise en service à la fin des années 60, l'A57 constitue un maillon majeur de la traversée de l'agglomération toulonnaise, ainsi que de l'accès Est de Toulon en provenance de Hyères via l'A570 et de Nice via l'A8. La capacité de celle-ci comme celle de ses échangeurs est devenue insuffisante.

Dans le cadre du Plan de Relance Autoroutier, VINCI Autoroutes a été chargé par l'État de mener les études jusqu'à l'obtention de la déclaration d'utilité publique (obtenue le 27 novembre 2018) et de conduire les travaux d'élargissement à 2x3 voies de l'A57, entre l'échangeur de Saint-Jean-du-Var (Benoît Malon) et Pierre Ronde qui débiteront début 2021.

“

Cette opération à Toulon est la plus importante du réseau ESCOTA. Elle est avant tout utile. Nous réalisons ces travaux pour le territoire, pour les riverains et les usagers, c'est la finalité de notre métier.

”

Salvador Nunez,
Directeur de la Maitrise
d'Ouvrage ESCOTA



“

Nous mettons tout en œuvre pour une réalisation exemplaire des travaux, mais la priorité sera de limiter les impacts autant que possible ; là est notre véritable défi.

Michel Castet,
Directeur d'Opérations A57

”

Le projet d'élargissement vise notamment à améliorer les conditions de circulation, la fluidité et la sécurité pour **les 110 000 véhicules qui circulent en moyenne tous les jours sur l'A57**. Les travaux seront également l'occasion de mettre à niveau la section aux normes environnementales les plus récentes. L'intégration de l'autoroute et des giratoires en entrée de ville sera également améliorée grâce à de nombreux aménagements

paysagers. Durant les travaux d'élargissement, la circulation sur la section sera maintenue mais dans une configuration différente. Des modalités spécifiques pourront être mises en place de manière ponctuelle, mais l'objectif est de limiter au maximum les désagréments pour les automobilistes.

La comodité au cœur du projet

Une solution sur-mesure pour la métropole toulonnaise a été développée afin de permettre la circulation des transports en commun sur une bande d'arrêt d'urgence aménagée.

Conformément aux attentes de la concertation de 2018, les transports en commun font partie intégrante du projet d'élargissement de l'A57. **La Bande d'Arrêt d'Urgence sera aménagée de manière à être circulée par les bus et autocars, dans les deux sens de circulation. Lorsque le trafic sera dense, les transports en commun emprunteront cette voie réservée**, afin de permettre une meilleure fluidité des flux.

Les différents types de trafics circuleront donc simultanément. Un système d'enroisement est en cours de définition afin d'assurer la sécurité de tous. Toute la section concernée est sous surveillance vidéo, 24h/24, avec un pilotage depuis le PC sécurité également en charge de la surveillance des deux tubes du tunnel.



Ces travaux s'accompagnent de **la création d'un arrêt de bus sur l'A57, qui à terme, permettra la liaison avec un pôle d'échanges multimodal dans le quartier Sainte-Musse** dans le cadre du futur Transport en Commun en Site Propre (TCSP) et d'une future halte ferroviaire.

Les passerelles et ponts existants seront réaménagés pour assurer la liaison entre les quartiers.

Un projet d'élargissement largement approuvé par la population

Comme chaque année, depuis 3 ans, une enquête menée par Kantar Public évalue la perception de la population au sujet du projet d'élargissement de l'A57. Elle a été réalisée par téléphone du 16 au 28 avril 2020, auprès de 705 individus âgés de 18 ans et plus, résidant dans les communes de Toulon, La Garde et La Valette-du-Var.

Avec **une hausse de 4 points, 79% des habitants estiment l'élargissement nécessaire**, notamment afin d'améliorer les conditions de trafic. C'est la plus forte raison d'adhésion, avec **86% des sondés qui associent le projet à un futur désengorgement de l'est toulonnais. 83% imaginent par ailleurs des bénéfices en termes de fluidité et 78% un gain en sécurité.**

Ces principales raisons d'adhésion occupent également le trio de tête des préoccupations des habitants (respectivement 86%, 83% et 78%) et positionnent de cette manière le chantier d'élargissement de l'A57 comme la solution majeure à la problématique de circulation de l'aire toulonnaise.

Pour l'heure, moins d'1 habitant sur 2 est au courant de l'aspect novateur du projet, qui intègre un dispositif spécifique permettant la circulation des transports en commun sur une bande d'arrêt d'urgence aménagée. Seulement 19% des personnes interrogées savent que c'est VINCI Autoroutes qui mènera les travaux.

De la même manière, le financement est plus largement attribué aux collectivités locales (46%), alors que **l'investissement est en réalité financé à 100% par VINCI Autoroutes.**



LE SAVIEZ-VOUS ?

Une bande d'arrêt d'urgence aménagée pour la circulation des transports en commun est plus large qu'une BAU classique. On la nomme également VRTC pour Voie Réservée pour les Transports en Commun.

Ce type de partage de voirie innovant est à l'ordre du jour dans de nombreuses régions où les autoroutes sont fortement encombrées ; utiliser l'autoroute autrement, c'est aussi optimiser sa capacité.

L'expérience est menée depuis dix ans dans l'Isère, à proximité de Grenoble ou encore dans L'Essonne où une gare autoroutière située sur l'A10 à Briis-sous-Forges accueille des autocars qui relient des communes non desservies par les transports en commun à des pôles multimodaux permettant l'accès au RER ou au métro en empruntant l'autoroute.

8 HABITANTS SUR 10 favorables AU PROJET

89% DES HABITANTS SONDES PENSENT QUE LE PROJET EST "une bonne chose"

Du projet au chantier

Depuis la Déclaration d'Utilité Publique intervenue fin 2018, différentes étapes préparatoires ont débuté. Les équipes de la direction d'Opérations A57 passent progressivement de la phase d'études « projet » à l'opérationnel.

Les acquisitions foncières bientôt finalisées

Afin d'être en mesure de débiter les travaux d'élargissement début 2021, VINCI Autoroutes devait, d'ici la fin 2020, acquérir de l'espace supplémentaire au-delà de ses emprises existantes. Dans

le cadre de l'enquête publique, 120 propriétaires privés étaient directement concernés par ces acquisitions. «Aujourd'hui, **97% des parcelles nécessaires sont acquises. 45% des 97% l'ont été à l'amiable sur les communes de Toulon et La Valette-du-Var.** L'objectif est donc quasiment atteint.» indique Valery Engelhard,

Responsable foncier du projet.

Une enquête parcellaire complémentaire s'est achevée début octobre. Elle précise des besoins fonciers supplémentaires sur de petits morceaux de parcelles, souvent des bandes, ici et là nécessaires dans le cadre des ajustements du chantier. Ces compléments d'espaces sont

nécessaires aux futurs travaux de manière définitives ou provisoires pour la seule durée du chantier. Dans ce dernier cas, VINCI Autoroutes propose de rédiger des conventions d'occupations amiables, afin d'éviter l'expropriation quand cela est possible.



Le marché de travaux généraux en cours d'analyse

Les futurs travaux font l'objet d'un marché spécifique avec appel d'offres. Les différentes entreprises ou groupements soumissionnaires ont rendu leurs offres à la fin de l'été. La phase d'analyse des offres est actuellement en cours de finalisation. «On étudie quelle entreprise ou quel groupement d'entreprises propose la meilleure solution possible pour mener à bien les futurs travaux d'élargissement. La méthodologie, le phasage des opérations,

les moyens mis en œuvre et le prix sont quelques-uns des critères étudiés.» indique Michel Castet, Directeur d'Opérations A57, qui limite ses commentaires afin de respecter la confidentialité imposée par la procédure en cours.

Une commission prévue courant novembre désignera l'attributaire d'ici la fin de l'année. La prochaine étape sera l'installation du groupement désigné et le lancement des travaux préparatoires dès le début de l'année 2021.

Dans cette phase d'analyse, le

groupement SETEC-VERDI intervient en qualité de maître d'œuvre aux côtés des équipes de la Direction d'Opérations A57. Ils accompagnent VINCI Autoroutes depuis les phases de conception, jusqu'au suivi des travaux et à terme la réception de ces derniers.

«Dès le choix du groupement d'entreprise validé, nous serons en mesure de préciser les modalités de lancement des travaux, ainsi que le planning précis des différentes étapes. Au début de l'année, nous pourrons présenter le

phasage des opérations.» précise Michel Castet.

Mathilde Froment, Directrice d'Opérations adjointe complète : «Nous devons travailler sur différents secteurs de manière simultanée, parfois sur le côté extérieur de l'A57, parfois au niveau du terre-plein central, mais encore une fois, c'est le groupement d'entreprises désigné qui permettra de préciser les modalités.»

Une chose est sûre, les premiers travaux débiteront dès le premier trimestre 2021.



Une équipe qui se structure

Compte tenu du calendrier du projet, le début du chantier se rapproche. L'équipe de la Direction d'Opérations A57 s'est élargie en conséquence, passant d'une organisation « études » à une organisation « travaux ». Le passage vers une phase plus opérationnelle s'est accompagnée de l'arrivée de nouveaux intervenants expérimentés ces derniers mois : **Mathilde Froment**, a rejoint l'équipe en qualité de Directrice adjointe d'Opérations ; **Olivier Chaumerlhac**, a pris en charge les aspects sécurité, **Pierre Zerbi** et **Daniel Devèze**, conducteurs d'opérations, en plus du suivi des travaux, auront à gérer

l'interface avec l'exploitant autoroutier. Le volet isolation de façade étant un véritable chantier dans le chantier, une responsable dédiée au sujet a pris également ses fonctions il y a quelques mois ; il s'agit de **Sophie Ogier**.

Du côté de la maîtrise d'œuvre, là aussi l'équipe s'étoffe en vue du démarrage prochain des travaux. Le groupement SETEC-VERDI, basé à Marseille et Vitrolles installera une partie de son équipe dédiée au chantier d'élargissement de l'A57 sur la base vie toulonnaise des entreprises qui réaliseront les travaux.



Michel Castet,
Directeur d'opérations



Mathilde Froment,
Directrice adjointe d'opérations



Daniel Devèze,
Conducteur d'opérations



Pierre Zerbi,
Conducteur d'opérations



Sophie Ogier,
Conductrice d'opérations
acoustiques



Emilie Wiczorek,
Conductrice d'opérations
environnementales



Valery Engelhard,
Responsable foncier



Olivier Chaumerlhac,
Responsable
prévention sécurité



Sophie Lethuin-Farge,
Responsable communication



Sophie Lechardeur
Assistante de gestion



Karine Revel,
Secrétaire



Khadra Messaoudi,
Secrétaire



Anaïs Martinez,
Secrétaire foncier

Les déviations de réseaux avancent à grands pas

Depuis la mi-2017, certains réseaux d'eau, d'électricité, de gaz ou de télécommunications ont été déviés pour les besoins du futur chantier. Il s'agit de réseaux en dehors de l'emprise autoroutière, sur des terrains communaux principalement.

- **Depuis le 26 octobre, un chantier de déviations des eaux usées a débuté dans l'impasse Pierre Flory, qui jouxte l'A57 au niveau de La Valette-du-Var** ; il devrait durer 3 mois environ. «*Nous en profitons pour dévier le réseau télécom également dans ce secteur*» détaille Pierre Zerbi, conducteur d'opérations. Un système d'alternat a été mis en place afin de gérer les flux de

circulation vers les commerces, la résidence senior et les habitations desservis par cette impasse.

- Un autre chantier aura prochainement pour objectif de dévier une conduite de gaz pour la faire passer sous l'autoroute. Les modalités et conditions de travaux sont en cours de définition avec GRDF.

- **À proximité de l'hôpital de Ste-Musse, la rue André Blondel** va également faire l'objet d'une attention particulière en cette fin d'année 2020. Une déviation du réseau des eaux usées doit intervenir au niveau de la voie réservée aux bus. L'opération devrait être finalisée dans le courant du premier trimestre 2021.

Sur l'intégralité des emprises du chantier d'élargissement, on dénombre une centaine de déviations de réseaux à effectuer. La majeure partie de celles-ci se fera durant la phase de chantier : «*L'idée est de mutualiser les travaux pour éviter de creuser plusieurs fois dans le même secteur. Cela semble de bon sens, mais en milieu ultra-urbain, avec une autoroute assez ancienne, nous ne sommes pas à l'abri de découvrir d'autres réseaux non identifiés. Il faudra aussi jongler avec des contraintes bien particulières, des lignes sensibles, des conduites classées «secret défense» de l'arsenal...* C'est encore une fois l'environnement du chantier qui en fait sa complexité» explique Emilie Wiczorek.



100
DÉVIATIONS
DE RÉSEAUX
À EFFECTUER



SAINTE-MUSSE, un secteur au centre de toutes les attentions

À proximité de l'Hôpital de Sainte-Musse se situe l'un des points névralgiques du chantier. Dans ce secteur, l'autoroute passe au-dessus des voies de chemin de fer et de la rue André Blondel. Pour pouvoir élargir l'autoroute, il est donc indispensable d'élargir l'ouvrage en amont ; ces travaux débuteront dès le début 2021.

Nous allons créer un ouvrage provisoire avant de procéder à la démolition de l'actuel et d'en construire un neuf. Il est à noter que les caténaires de la voie ferrée sont accrochées sous l'ouvrage de l'A57. La difficulté sera principalement d'ordre organisationnelle, car les travaux les plus importants



qui nécessiteront des coupures ponctuelles de la circulation ferroviaire ne pourront être programmés seulement sur des plages horaires très précises, où les trains ne circuleront pas.

Ces créneaux d'interruption temporaire de circulation ont été programmés il y a déjà 3 ans avec les services de la SNCF ; la circulation de TGV sur ces voies demandant des autorisations spécifiques.

Déconstructions : priorité à la sécurité

Sur l'intégralité du secteur concerné par l'élargissement, 27 bâtis doivent être démolis d'ici la fin du mois de mars 2021. Près de la moitié ont déjà eu lieu. Retour en images sur l'une d'entre elle afin de découvrir les mesures de sécurité mises en place.

29 juillet 2020, dans le secteur de La Valette-du-Var, entre l'échangeur du Tombadou et des Fourches, rue Paul Eluard. Une équipe de 5 personnes s'affairent pour démolir un bâti en bordure de l'A57.

Un chargé de sécurité est également présent pour veiller aux mesures spécifiques imaginées. « **Lorsque l'on est en présence d'une interface aussi proche de l'autoroute, la sécurité devient un enjeu majeur et VINCI Autoroutes met tous les moyens en œuvre pour limiter les impacts pour les riverains et les usagers.** » insiste Pierre Zerbi, conducteur d'opérations.

Un jour pour démolir et quatre jours supplémentaires, une fois le bâtiment à terre, sont nécessaires pour trier et déblayer les gravats. Le bois et le fer sont évacués, tandis qu'une partie des gravats est concassée sur place et sert à niveler le terrain. À l'issue de l'opération, la parcelle est clôturée pour la sécuriser.



Des brumisateurs

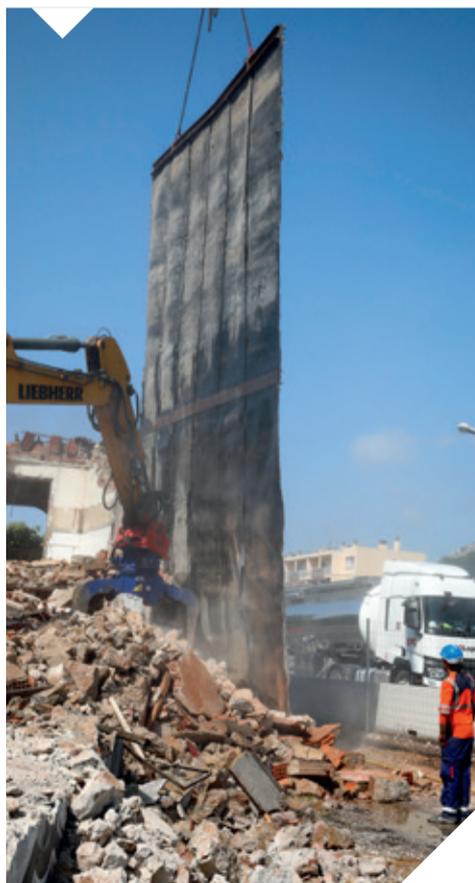
Déconstruire un bâtiment est synonyme de poussière. Pour limiter ce phénomène, des brumisateurs ont été installés durant toute la durée de l'opération afin d'éviter que celle-ci se déplace dans les airs. Des brumisateurs complémentaires ont été rajoutés dès le deuxième jour de travaux et jusqu'à la fin de la phase de concassage afin de répondre aux demandes des riverains mais également pour éviter la propagation de poussière vers les voies de l'A57.

D'autres déconstructions sont prévues en cette fin d'année :

4 bâtis au niveau de la commune de La-Valette-du-Var et un petit collectif rue de la Tour d'Auvergne à Toulon ; tandis que 4 bâtis situés à proximité du rond-point de la Bigue et un bâti sur l'avenue de la Palasse à Toulon sont programmés pour le premier trimestre 2021. Certaines de ces démolitions nécessiteront des mesures d'exploitation plus contraignantes en fonction de leur proximité avec l'A57. Pour l'une d'entre elle notamment, la voie de droite pourrait être isolée ou alors profiter d'une fermeture temporaire de l'A57 de nuit ; ce sera le cas pour la démolition du Garage Marino situé entre les échangeurs du Tombadou et des Fourches, en direction de Nice en fin d'année.

Un tapis de protection

En complément de la « grignoteuse » qui œuvre, une grue tend ce que l'on nommera un « tapis de protection ». D'une largeur de 6m et d'une hauteur de 10 m, ce tapis rigide pèse 1,3 tonnes. Son objectif est simple : éviter les projections d'éventuels gravats durant la démolition. Son utilisation permet également d'éviter de neutraliser une voie de l'A57 et ainsi de moins impacter la circulation sur l'autoroute.



ACTEUR

PIERRE ZERBI, CONDUCTEURS D'OPÉRATIONS A57



Après une dizaine d'année passée sur le réseau des Autoroutes du Sud de la France, où il a occupé notamment un poste de conducteur de trafic au Poste de Contrôle d'Orange, Pierre Zerbi a rejoint le réseau ESCOTA en 2012. Responsable péage adjoint, il a ensuite élargi ses missions

à des chantiers autoroutiers et a œuvré sur le chantier d'élargissement de l'A52 à proximité d'Aubagne entre les péages du Pont de l'Étoile et Pas-de-Trets.

Natif de La-Seyne-sur-Mer, ce varois d'origine met désormais ses expertises et sa connaissance de l'exploitation autoroutière au service de l'élargissement de l'A57, où les travaux devront cohabiter avec la circulation dense en présence.

Protection acoustique : améliorer l'existant

Le projet d'élargissement prévoit l'installation d'écrans acoustiques au bord de l'A57. Afin de compléter le dispositif de réduction des nuisances sonores, plus de 3300 logements sont potentiellement éligibles par des isolations de façade. Un véritable chantier dans le chantier.



8km 
DE PROTECTIONS
ACOUSTIQUES

736 
BÂTIMENTS
IDENTIFIÉS


+ DE 3 300
DE LOGEMENTS
POTENTIELLEMENT ÉLIGIBLES
À DES TRAVAUX D'ISOLATION
DE FAÇADES

Outre les 8 kms de protection dite « à la source », c'est-à-dire des écrans acoustiques de 2,50 m à 4 m de hauteur selon les secteurs, un programme spécifique d'isolation de façade inédit par son ampleur est prévu. **« Il est de notre devoir de protéger les riverains. Ici, c'est un programme d'une ampleur colossale ; son envergure est clairement une première sur le réseau ESCOTA. »** précise Sophie Ogier, conductrice d'Opérations en charge du volet acoustique de l'A57.

De nombreux bâtiments se situent à proximité de l'A57. Cet environnement hyper-urbain a été pris en compte dans la définition du projet d'élargissement et plus précisément de son volet acoustique. En matière de réduction des nuisances sonores, la réglementation est stricte et impose à VINCI Autoroutes de prévoir les protections nécessaires. La première étape a consisté à définir le niveau de bruit actuel aux abords de l'autoroute. A la suite de ces différentes études, les solutions possibles ont été modélisées afin d'appréhender l'alternative la meilleure, à savoir l'association

des écrans acoustiques couplée à un programme d'isolation de façades des bâtis impactés. De plus, une cartographie a été réalisée permettant de connaître le périmètre et l'ensemble des bâtis identifiés par cette opération spécifique.

Les riverains dont les bâtis sont potentiellement concernés par les travaux d'isolation de façades recevront la venue d'un maître d'œuvre spécifique. Ce dernier programmera un rendez-vous

afin de réaliser un bilan sonore du bâti concerné.

A la suite de ce bilan, le maître d'œuvre indiquera si le riverain et son bâti sont ayants droits ou pas aux travaux. Si c'est le cas, il se chargera de lancer les demandes de devis auprès de prestataires référencés. Après l'acceptation des travaux par le propriétaire, une convention de financement sera établie, lançant ainsi la réalisation des travaux avec le prestataire

Avec une hauteur variant de 2,50 m à 4 m selon les secteurs, les écrans acoustiques qui seront mis en place seront composés de panneaux en béton de bois. Leur aspect sera similaire à ceux présents sur la portion de l'autoroute A50 afin d'assurer une continuité visuelle dans la traversée de Toulon.



retenu. Le maître d'œuvre se chargera du suivi du chantier jusqu'à la réception des travaux finaux. Ainsi, l'ensemble de l'opération est piloté par un interlocuteur unique. Les propriétaires n'ont aucune démarche à faire que ce soit pour se faire connaître en vue de l'état des lieux ou dans l'avancée de leur dossier et la réalisation des travaux s'ils sont bénéficiaires du programme d'isolations de façades. L'ensemble de la prestation est financé par VINCI Autoroutes. Étant donné l'ampleur de la tâche, la zone d'intervention a été divisée en **5 secteurs géographiques**.

Trois prestataires sélectionnés ont débuté une phase d'audit début mars 2020. La période de confinement a limité les prestations à des repérages uniquement extérieurs, mais les mesures acoustiques ont pu reprendre à l'intérieur des logements dès le mois de juin, en respectant bien entendu tous les gestes barrières nécessaires afin d'assurer la sécurité sanitaire de tous.

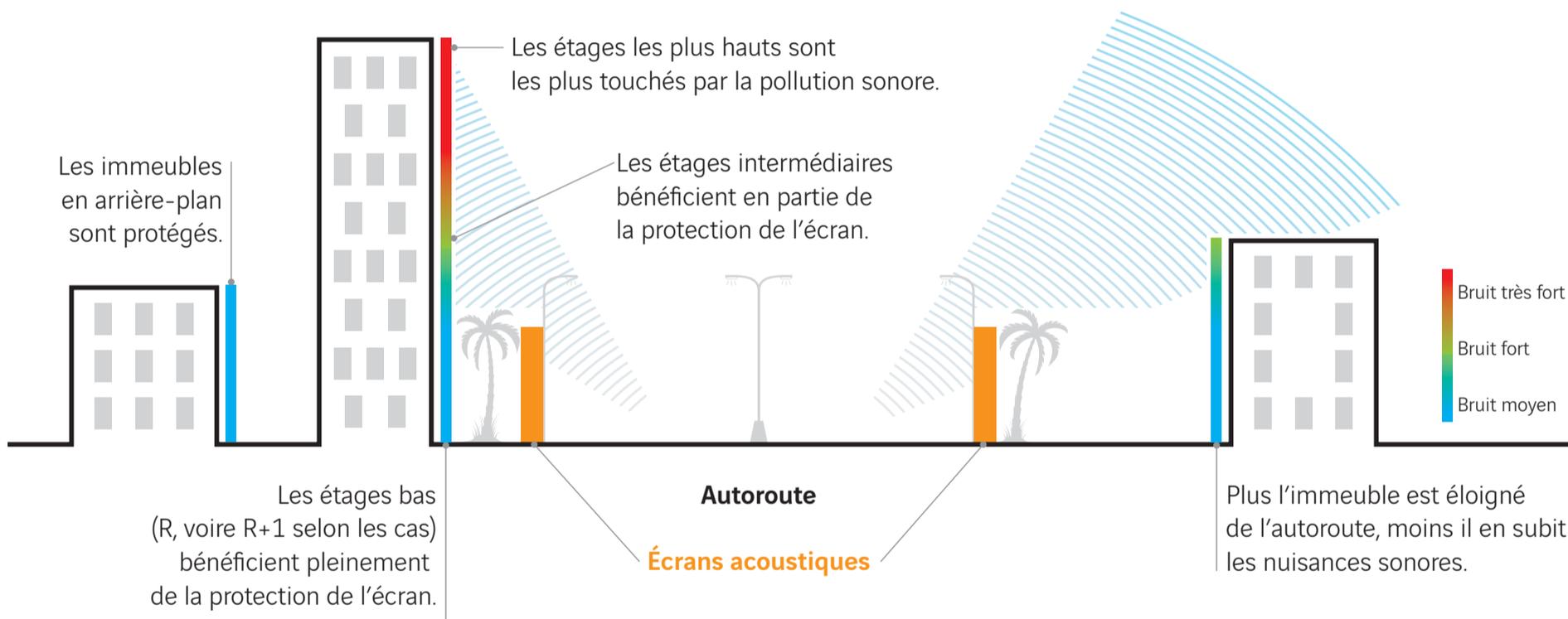
À fin septembre, **plus de 1500 prises de contact avaient été réalisées et près de 500 audits sur site, soit environ 15% des logements identifiés**.

L'ensemble des bâtiments collectifs ou individuels sont traités de manière progressive et vont s'échelonner dans le temps. «*Les résidences les plus avancées sont situées sur La Valette-du-Var, pour lesquelles les premières conventions ont d'ores et déjà été signées et les travaux commandés. Il faut compter un délai d'environ deux mois pour la fabrication sur-mesure des menuiseries, après la signature de la convention de financement ; les premières poses devraient intervenir début décembre.*» précise Sophie Ogier.

INFO PRATIQUE

Les riverains de l'A57 ayant droits concernés par les isolations de façades :

- > Vous disposerez d'un correspondant unique missionné par VINCI Autoroutes.
- > Le correspondant disposera d'une lettre d'accréditation de VINCI Autoroutes qui sera présentée lors de sa prise de contact.
- > En cas de doute ou de questions, les agents de liaison de votre secteur (coordonnées en page suivante) sont à disposition pour vous renseigner sur la procédure.



LE SAVIEZ-VOUS ?

Les écrans acoustiques agissent en tant que cloison entre la source du bruit et les bâtiments riverains à protéger : ils atténuent par absorption et réflexion la propagation directe des nuisances sonores.

L'isolation de façade est utilisée pour protéger les étages plus élevés d'un bâtiment et se traduit généralement par le remplacement des menuiseries de tout ou partie des faces du logement identifié, selon des critères réglementaires définis par le Ministère de l'Écologie et du Développement Durable.

ACTEUR

SOPHIE OGIER, PROTECTION ACOUSTIQUE



Sophie Ogier a œuvré sur d'importants chantiers autoroutiers, notamment le déplacement de l'A9 à Montpellier et l'élargissement de l'A9 aux abords de Perpignan et jusqu'à la frontière espagnole. Étant donné l'importance et l'ampleur du programme de protection acoustique sur le projet d'élargissement de l'A57, c'est la raison pour laquelle cette mission de suivi s'est concrétisée en la création d'un poste à temps plein afin de superviser ce chantier dans le chantier.

Des agents de liaison au service des riverains

Voilà un an qu'ils arpentent les quartiers aux abords de l'A57, entre Benoît Malon et Pierre Ronde, les 6 agents de liaison informent sur le projet d'élargissement et recueillent toutes questions en lien avec les futurs travaux.

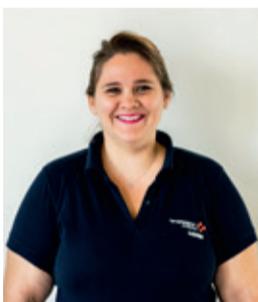


Engagée dans une démarche d'information de proximité, VINCI Autoroutes a mis en place une équipe dédiée au futur chantier. Faciliter le dialogue entre les riverains, les usagers et VINCI Autoroutes, c'est avant tout avoir des relais au quotidien sur le terrain.

« Il est indispensable d'aller à la rencontre de ceux chez qui nous intervenons et pour lesquels nous intervenons. Être à l'écoute et rester attentif, cela fait partie intégrante de notre mission et c'est pourquoi j'ai souhaité mettre en place ce dispositif pour construire également un véritable contact humain durant toute la durée de ce chantier. » insiste Salvador Nunez, Directeur de la Maitrise d'Ouvrage ESCOTA. Tous les six sont des habitants du territoire et se répartissent par secteurs géographiques.

Depuis un peu plus d'une année désormais, les échanges sont riches et nombreux.

Une question, un besoin de précisions ou tout simplement l'envie d'en savoir plus, n'hésitez pas à les contacter du lundi au vendredi de 8 à 18h.



Laure GOUBRON

SECTEUR
LA VALETTE-DU-VAR

Tel. 06 08 42 96 03
laure.goubron-ext@vinci-autoroutes.com



Cédric LE GOURRIERC

SECTEUR
TOULON / STE-MUSSE

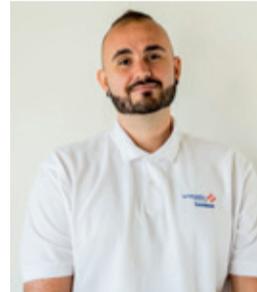
Tel. 07 84 52 24 06
cedric.legourrierc-ext@vinci-autoroutes.com



Maeva LINE

SECTEUR
TOULON / LA BARENTINE

Tel. 06 08 45 68 75
maeva.line-ext@vinci-autoroutes.com



Thomas MARMORAT

SECTEUR
ST-JEAN-DU-VAR/LA GARDE

Tel. 06 08 42 44 11
thomas.marmorat-ext@vinci-autoroutes.com



Gregory KAYAL

SECTEUR
LA GARDE

Tel. 06 08 43 48 18
gregory.kayal-ext@vinci-autoroutes.com



Claude SANCHEZ

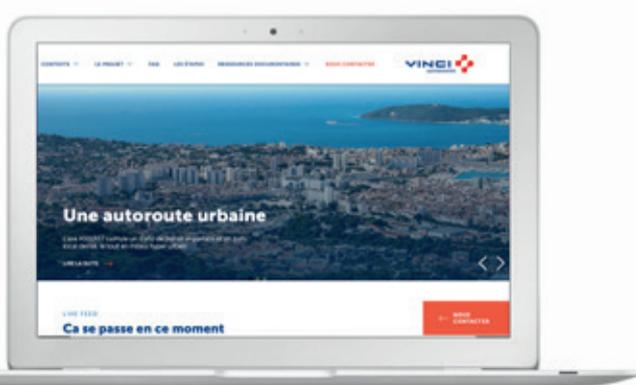
SECTEUR
TOULON / ST-JEAN-DU-VAR

Tel. 06 08 42 62 83
claudesanchez-ext@vinci-autoroutes.com

NOUVEAU SITE

www.a57-toulon.fr

Fraîchement mis à jour, le nouveau site dédié au projet présente tout ce qu'il faut savoir sur l'élargissement de l'A57, son contexte, son calendrier, ainsi que des interviews d'experts ou les coulisses du projet. Une foire aux questions rassemble les interrogations les plus courantes, recueillies notamment par les agents de liaison. Dès le début du chantier, une rubrique spécifique complètera le site afin de délivrer de l'information sur les travaux quasiment en temps réel.



A50 : d'autres chantiers aux portes de Toulon

Dernière phase pour les travaux de l'échangeur d'Ollioules/Sanary-sur-Mer

Le nouvel échangeur d'Ollioules/Sanary-sur-Mer est situé entre la barrière de péage de Bandol et l'échangeur n°13 (La Seyne/Ollioules) sur l'A50. L'aménagement des deux gares de péage, des bretelles d'entrée et de sortie, ainsi que des giratoires et des cinq bassins de protection sont achevés. Des écrans acoustiques ont par ailleurs été mis en place.

Les équipes de VINCI Autoroutes travaillent actuellement sur les aménagements paysagers et la mise en place de la nouvelle signalisation directionnelle.

Le chantier sera soumis d'ici peu à la visite des services de l'État qui délivreront ensuite une décision ministérielle permettant une mise en service définitive d'ici la fin 2020.



Rénovation des chaussées entre La Ciotat et Bandol

Dans le cadre de son programme annuel d'entretien des chaussées, VINCI Autoroutes procède actuellement à la rénovation de plus de 40 km de chaussées sur l'autoroute A50. Les travaux se situent entre La Ciotat et Bandol dans les deux sens de circulation. Les opérations ont débuté le 14 septembre dernier et s'étaleront jusqu'au mois de janvier 2021. 85 compagnons œuvrent sur l'opération.

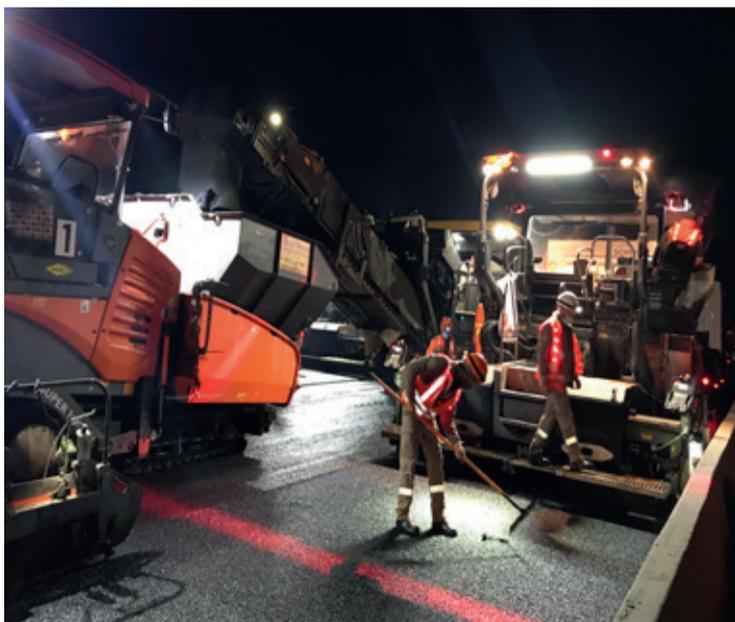
Pour minimiser la gêne à la circulation, les travaux sont réalisés de nuit. Les entrées et sorties des échangeurs de La Ciotat (n°9), Saint-Cyr-sur-Mer (n°10), La Cadière d'Azur (n°11) et Bandol (n°12), ainsi que les aires de services du Liouquet et des plaines Baronnes sont en conséquence fermées entre

21h et 5h du matin à certaines périodes.

Au terme de ce chantier, les utilisateurs de l'autoroute A50 circuleront quotidiennement avec plus de confort et de sécurité.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Dans le cadre de sa politique de préservation de l'environnement, VINCI Autoroutes recycle une partie des matériaux issus du rabotage et les réintroduit dans la fabrication du nouvel enrobé. Les différentes couches de la nouvelle chaussée peuvent être constituées jusqu'à 40 % par ces granulats recyclés.





N'APPROCHEZ PAS DE MON HOMME.

Chaque semaine, des véhicules d'intervention
sont percutés par des conducteurs inattentifs ou endormis.
Quand vous apercevez un agent sur une route ou une autoroute,
GARDEZ VOS DISTANCES.



Credits photos: Alex Geary Systemans / Getty Images

VINCI
AUTOROUTES

FONDATION
Pour une conduite responsable