

Élargissement de l'A57

Cadence soutenue pour les travaux

OCTOBRE 2022

Supplément publicitaire gratuit de NIM-MEDIA Groupe Nice-Matin. Ne peut être vendu séparément. Ne pas jeter sur la voie publique.

P4

Les avancées
du chantier
secteur par
secteur

P10

10 ans de
politique
zéro accident

P12

À la découverte
des métiers du
chantier

Des avancées notables sur de multiples opérations

Des « travaux tous azimuts », c'est le maître mot de cette année 2022, où les opérations ont débuté quasiment sur la totalité des 7 km d'élargissement entre Benoit Malon et Pierre Ronde.



Salvador NUNEZ,
Directeur Opérationnel

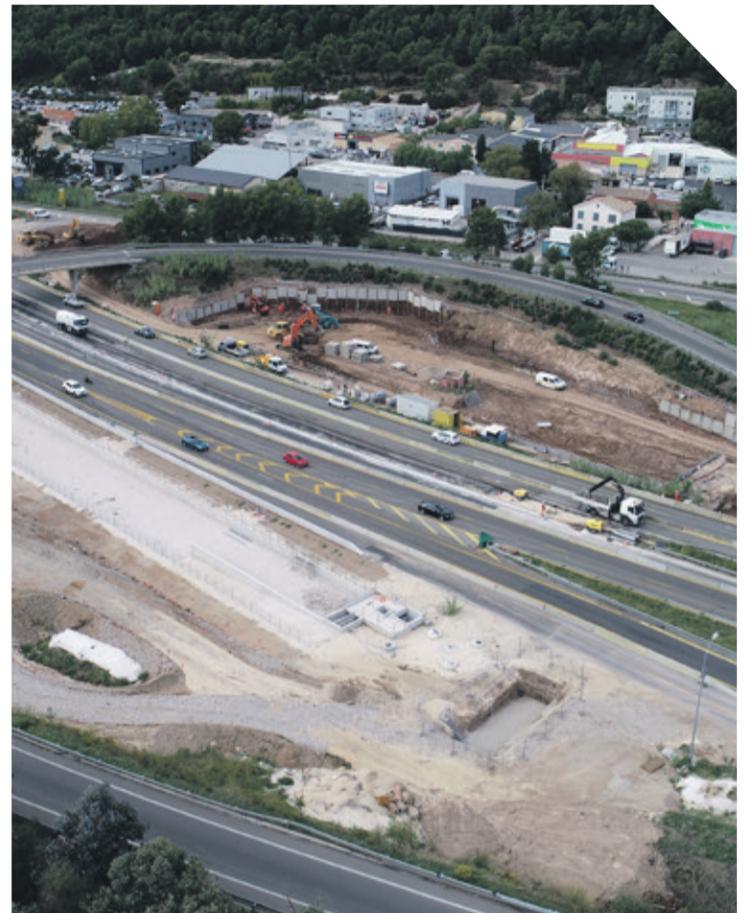
« Après 18 mois de travaux, ce que l'on peut surtout et avant tout constater, c'est que nous continuons à rester dans le planning donné, malgré la difficulté du chantier au milieu d'une circulation très dense. Tant que nous parviendrons à dérouler ce qui est prévu dans un contexte aussi complexe, en soit, ce sera une forme de performance. Ce qui est primordial à nos yeux, c'est également que

l'on parvienne à maintenir un niveau de congestion et des temps de parcours qui restent comparables à ceux qui existaient avant le chantier. Notre objectif est de ne pas empirer les choses.

Ces derniers mois, la sécheresse nous a compliqué les choses, cela nous a grandement contraint, mais au travers de cette expérience difficile, nous sommes parvenus à imaginer autre chose et finalement à nous améliorer. Et c'est là tout l'enjeu pour moi ; faire avancer le projet, trouver des solutions, limiter les nuisances le plus possible. Ce chantier est loin d'être fini, nous avons réalisé environ un tiers des opérations, nous devons continuer à dérouler, continuer à nous améliorer jour après jour. Nous sommes sur notre ligne de planification initiale, mais il faut que l'on demeure attentif et concentré pour maintenir ce rythme; c'est le discours que je tiens à mes équipes. Il n'y a pas lieu de s'emporter dans des pseudos victoires, nous sommes simplement dans l'exercice de nos missions. On constate que les avancées sont conformes malgré les difficultés rencontrées.

Nous entendons également poursuivre le travail collaboratif avec toutes les forces représentatives du territoire, les services de l'État, la Métropole, les collectivités, les riverains ainsi que les associations les représentant. Être présent sur le terrain, côtoyer les difficultés, écouter, être au contact des habitants, essayer de solutionner ce que nous pouvons, je pense que nous sommes dans le vrai. Quand nous pouvons apporter des solutions, nous ne faisons pas qu'essayer, nous le faisons; c'est ma manière d'œuvrer depuis toujours. Nous travaillons en transparence, quand nous ne pouvons pas, nous expliquons pourquoi.

Ce chantier avance bien, nous sommes attentifs à bien faire, à tenir nos engagements; la résilience des équipes, c'est sa capacité à tenir sur la durée malgré les difficultés, à avancer avec implication et humilité.»



Tous les secteurs sont désormais en chantier. À Sainte-Musse, où se sont concentrées les plus importantes opérations sur le début de chantier, la partie Sud de l'ouvrage est désormais aboutie, ce qui va permettre la poursuite des travaux sur les voies situées au centre.

La construction de plusieurs ouvrages au niveau des échangeurs se poursuit. Dans le secteur des Fourches notamment, le nouveau tablier du pont est en place depuis cet été, tandis que les travaux de finition continuent dans l'objectif d'une mise en service au premier trimestre 2023.

Au niveau du pont de l'échangeur de La Palasse, d'importants travaux de terrassements sont en cours avec la construction d'un mur de soutien en terre armée.

Les bassins de protection de la ressource en eau, pour la plupart souterrains, connaissent des avancées conséquentes, tout comme la mise en place progressive des écrans acoustiques sur l'ensemble des secteurs.

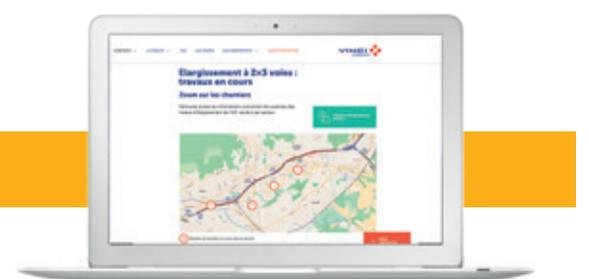
À Tombadou, la reconfiguration complète de l'échangeur s'est concrétisée avec la mise en place d'un nouveau tracé pour le rétablissement d'une route départementale ; de la même manière, un nouveau giratoire a également vu le jour du côté de La Bigue.

L'élargissement du côté Nord de l'A57 entre l'aire de La Bigue et Pierre Ronde est achevé.



www.a57-toulon.fr

Toutes les informations et actualités du chantier, régulièrement mises à jour.
Découvrez la page spéciale travaux pour connaître le détail des opérations en cours par secteur.



Élargissement de l'A57 : un chantier hors normes

LA PAROLE AUX SERVICES DE L'ÉTAT



Evence RICHARD
Préfet du Var

« Déclaré d'utilité publique fin 2018, l'élargissement de l'A57 entre Benoît Malon et Pierre Ronde a débuté concrètement au printemps 2021. Celui-ci s'est progressivement imposé dans le paysage de l'Est toulonnais et quiconque traversant le secteur peut constater l'ampleur des travaux en cours. **Il s'agit d'un chantier véritablement hors-norme.**

Nous, services de l'État, veillons au respect du cahier des charges. Un chantier d'une telle ampleur dans un environnement aussi contraint, en milieu hyper-urbain, s'inscrit dans des dispositions spécifiques. Il doit être réalisé dans les meilleures conditions possibles pour les usagers, mais également pour les riverains, tout en respectant les coûts et les délais établis préalablement.

Des points d'étapes sont régulièrement réalisés au sein des comités techniques et des comités de pilotage mais également au jour le jour dans le cadre des relations quasi-quotidiennes entre les services de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) du Var et VINCI Autoroutes. Ces échanges confirment tous la bonne marche du chantier. »



Rencontre avec Laurent BOULET

« Le préfet du Var nous a confié la mission de suivre le chantier de l'élargissement de l'A57, pas en tant que maître d'ouvrage ou maître d'œuvre, mais parce que l'État ne peut ignorer un tel aménagement qui impacte la vie de nos concitoyens. **Nous sommes particulièrement attentifs aux problématiques de trafic ; nous veillons à la manière dont le chantier est programmé et réalisé afin de nous assurer que celui-ci impacte le moins possible la circulation.** Nous veillons notamment à ce que toutes les mesures soient prises pour limiter la gêne aux automobilistes et garantir leur sécurité. D'autre part, notre rôle est également de nous assurer de la bonne prise en compte des populations en présence, particuliers ou professionnels, riverains du chantier. »

« Notre accompagnement est global : des échanges réguliers associant tous les acteurs lors de comités techniques très formels, ainsi que des discussions à bâtons rompus tous les jours en parallèle de l'avancée du chantier. **Se voir est un impératif. Nous travaillons main dans la main avec les services de VINCI Autoroutes et sa Direction d'Opérations A57.** Nous n'intervenons pas auprès des entreprises qui réalisent les travaux, mais le travail collaboratif avec le maître d'ouvrage est essentiel.

Sur un grand chantier tel que celui-ci, il y a des grains de sable tous les jours ; l'ajustement est permanent. Deux exemples : nous connaissons une importante problématique de sécheresse cette année, en parallèle la consommation

d'eau sur un chantier est une réalité. Un arrêté préfectoral est tombé en début d'été ; si on s'en tenait strictement à celui-ci, le chantier aurait été mis à l'arrêt. C'était impossible et pour autant, il fallait bien prendre en compte cet état de fait et agir face à la sécheresse. VINCI Autoroutes a exposé très rapidement la problématique, proposé des mesures pour mieux cibler la consommation, la limiter à de l'eau brute, la réduire de 50% et mettre en place des mesures complémentaires. Ensemble, nous avons trouvé des solutions. Ces efforts menés par le maître d'ouvrage VINCI Autoroutes, ces échanges en confiance, sont notre quotidien et cela change tout.

De la même manière, lorsqu'il y a eu quelques décalages dans les opérations menées au niveau de Sainte-Musse, les équipes travaillent au-dessus des voies ferrées, nous avons alerté le Préfet et celui-ci a contribué à trouver un accord avec la SNCF pour obtenir quelques créneaux supplémentaires de nuit et des coupures ponctuelles de la circulation ferroviaire. Quand nous pouvons agir en facilitateur, nous le faisons bien évidemment, en bonne intelligence.

C'est ensemble que nous sommes le plus efficace, en travaillant conjointement et en confiance. C'est véritablement le cas ici. La communication avec VINCI Autoroutes est fluide ; la confiance partagée. J'ajouterai que nous avons les mêmes préoccupations. En qualité de services de l'État, notre objectif est que le chantier se passe bien, que les délais soient respectés. Lorsque l'on parle de prise en

compte des nuisances, pour les usagers et les riverains, là aussi nous sommes entendus ; il y a une véritable volonté de bien faire de la part de VINCI Autoroutes, il y a un vrai respect de l'utilisateur et du riverain. Tout le monde va dans le même sens. Ces échanges en transparence, cela crée des synergies et ce sera assurément un facteur de réussite. »

« Certains chantiers se font dans la défiance absolue. Cette confiance instaurée, ici, est extrêmement facilitatrice, cette dimension humaine est primordiale pour celles et ceux qui œuvrent pour l'élargissement, mais également pour le chantier lui-même.

J'ai eu l'occasion par le passé de travailler sur différentes opérations autoroutières, j'ai donc un œil technique aiguisé sur ce type de chantier. C'est très complexe, d'autant plus en pleine ville. Je dois dire que c'est assez impressionnant. **Dans les prochains mois, des ouvrages vont apparaître, d'autres vont être démolis, nous rentrons véritablement dans une phase spectaculaire où la ville se transforme à vitesse accélérée.** Il y a une forme d'émerveillement pour nos yeux de techniciens, mais la particularité c'est que chacun pourra être témoin de ces changements. »



Laurent BOULET,
Directeur Départemental
des Territoires et de la Mer
(DDTM Var)



Les avancées du chantier secteur par secteur

Les opérations se sont multipliées sur l'ensemble de la zone en travaux. Tour d'horizon des étapes en cours et à venir.



La plupart des chantiers ont commencé et de nombreuses avancées sont désormais particulièrement visibles aux abords de l'A57 ; le chantier bat son plein !



Michel CASTET,
Directeur
d'Opérations A57



BENOÎT MALON / LA PALASSE

- L'un des bassins de protection de la ressource en eau est en cours d'achèvement, tandis que les terrassements de trois autres bassins multifonctions ont débuté dans ce même secteur.
- Sur le côté Nord de l'autoroute, la mise en place d'écrans acoustiques provisoires a démarré depuis plusieurs mois. Les travaux de démolition des murs actuels et la création des fondations des nouveaux sont en cours depuis cet été. Les avancées se font de manière progressive, chaque dizaine de mètre présentant des configurations spécifiques.
- La remise aux normes du passage souterrain de la Barentine est désormais achevée ; depuis fin juin, il a été ouvert à nouveau à la circulation piétonne et est désormais accessible aux personnes à mobilité réduite.
- L'élargissement au niveau du pont de l'échangeur de La Palasse a débuté par des travaux sur les côtés. Un mur de soutènement en terre armée est en cours de construction.



SAINTE-MUSSE

- Après la pose de poutres et le coulage du tablier, la partie Sud du pont permettant à l'A57 d'enjamber la voie ferrée Marseille/Vintimille a été finalisée. Cet ouvrage a permis un nouveau basculement de la circulation le 30 septembre au matin ; c'est le sens Toulon/ Nice qui a été repositionné dans sa configuration antérieure aux travaux sur un ouvrage reconstruit et élargi. Les travaux peuvent se poursuivre sur les voies au centre dégagées momentanément de toute circulation. Le sens Nice/Toulon reste, quant à lui, sur l'ouvrage provisoire mis en circulation en septembre 2021.



C'est une nouvelle configuration que l'on observe aujourd'hui depuis fin septembre.



Mathilde FROMENT
Directrice
d'Opérations
Adjointe A57

« Nous avons rencontré plusieurs aléas dans ce secteur, certaines opérations ont pris plus de temps que ce qui avait été programmé initialement; nous avons dû adapter les opérations et en collaboration avec la DDTM et la SNCF, nous avons pu obtenir un accord pour quelques interruptions temporaires supplémentaires de la circulation ferroviaire nécessaire à la poursuite des travaux.

Au-delà de la complexité de travailler en zone urbaine et au-dessus des voies ferrées et de plusieurs voies circulées, la complexité réside également dans la co-activité. En effet, dans le même secteur, il y a notre chantier de l'A57 ainsi que celui de la halte ferroviaire sous maîtrise d'ouvrage SNCF. »



Depuis le 30 septembre au matin, les automobilistes sortant de Toulon circulent sur la nouvelle partie de l'A57 élargie. Ainsi la partie centrale est libre de toute circulation afin de procéder à des travaux d'élargissement à nouveau situé au-dessus de la voie ferrée.



Enfin, les travaux de la future halte ferroviaire ont démarré en début d'année. Cet important chantier, connexe à celui de l'A57, est sous maîtrise d'ouvrage SNCF en collaboration avec les collectivités territoriales. Il consistera à construire un bâtiment, des quais, une passerelle, ainsi que la reprise de travaux sur les rails existants.

Les futurs arrêts de bus situés sur l'A57 seront reliés à la future halte ferroviaire afin de rendre possible la combinaison de plusieurs modes de transports en commun pour se déplacer dans l'aire toulonnaise.

LES CONSIGNES À SUIVRE À L'APPROCHE D'UNE ZONE DE TRAVAUX



LA PEINTURE JAUNE AU SOL SIGNALA LES ZONES DE TRAVAUX

- Le nombre existant de voies est conservé dans chaque sens de circulation, mais leur largeur est réduite.
- La vitesse a été abaissée, par arrêté préfectoral, à 70 km/h.
- Dans le secteur de Sainte-Musse, la vitesse est limitée à 50 km/h dans les 2 sens de circulation.
- Les zones de chantier sont accessibles uniquement aux personnels habilités.
- La vigilance et la prudence de chacun sont indispensables afin d'assurer la sécurité de tous : automobilistes, ouvriers, femmes et hommes en jaune.





TOMBADOU

- Les travaux du plus important bassin de l'opération d'élargissement se poursuivent. Le coulage de la boîte béton permet d'avancer vers la fin de l'étape prévue mi-2023, avec un nouveau giratoire qui prendra place par-dessus, côté Sud.
- La reconfiguration complète de l'échangeur progresse :
 - la moitié du nouveau giratoire au Nord est en service.
 - depuis ce giratoire, une nouvelle route de rétablissement permet d'aller vers la Rue de Nice.

Depuis le 31 août 2022, l'accès en provenance du réseau secondaire depuis la Rue de Nice (RD97) en direction de l'autoroute A57 vers Toulon est définitivement fermé à la circulation.

De ce fait, les conducteurs doivent :

- soit depuis le giratoire du Docteur Guy-Jean Scarrone, descendre par l'avenue du Mirasouléou vers Les Armaris puis remonter le même boulevard pour accéder à l'A57 par la bretelle du sens Nice/Toulon ;
- soit, par le réseau secondaire, descendre le boulevard Picot pour rejoindre Saint-Jean-du-Var et le centre-ville de Toulon.

En phase définitive, le nouveau giratoire, en cours de construction au Nord de l'A57, permettra de redistribuer les flux et d'emprunter l'A57 en direction de Toulon directement en bas de l'avenue du Mirasouléou, sans aller faire un demi-tour au rond-point des Armaris vers Sainte-Musse. Ce nouvel accès devrait être mis en service courant octobre.



Configuration provisoire de l'échangeur



LES FOURCHES

- Du 8 au 13 août, les équipes ont mis en place les poutres du futur pont. Au nombre de 20, ces poutres de 41 m de long et 23 tonnes chacune ont été acheminées à l'aide d'un camion d'une longueur équivalente à une piscine olympique puis installées avec précision, une à une, grâce à une grue de 200 tonnes. Ces importants travaux ont nécessité une coupure de la circulation et ont, par conséquent, été réalisés durant 4 nuits.
- Le ferrailage et le coulage du tablier en béton mèneront l'ouvrage vers les travaux de finition en vue d'une mise en service fin 2022 / début 2023. La démolition du pont existant constituera l'étape suivante, permettant ainsi la construction d'un second ouvrage.





LA BIGUE

- Depuis juin 2022, le nouveau giratoire au Nord a été mis en circulation provisoirement permettant ainsi d'assurer les liaisons depuis la RD 97 vers la route du Revest notamment sans passer par l'ancien giratoire.
- La construction d'un écran de protection acoustique au niveau du lotissement du Clos des Oliviers est terminée. Une piste cyclable a été aménagée à l'arrière de celui-ci. Prochaine étape: préparation de l'aménagement paysager avec des premières plantations prévues l'hiver prochain.

LA BIGUE / PIERRE RONDE

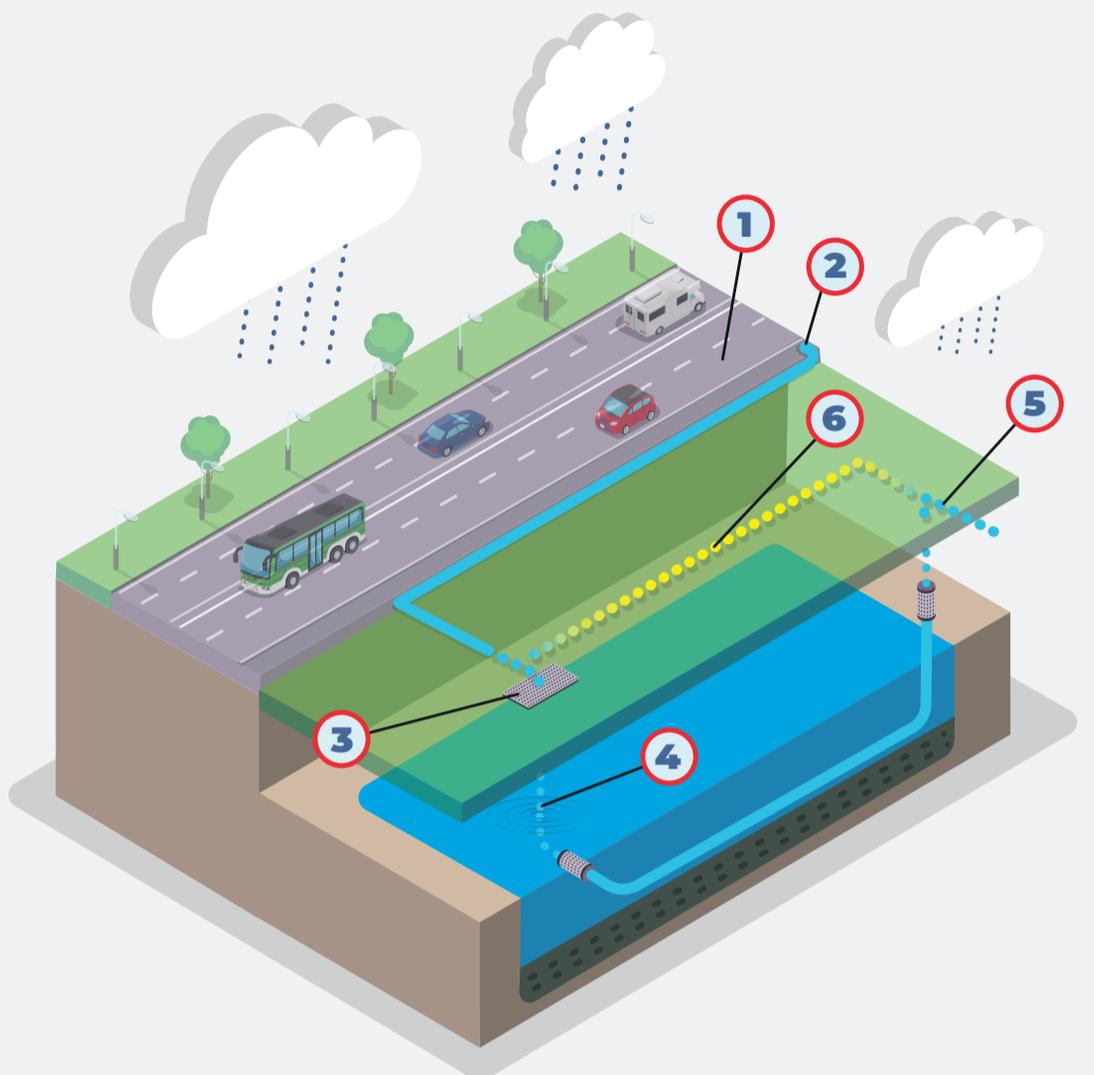
- Les travaux de reconfiguration sur le côté Sud de l'A57 sont terminés, tout comme le bassin à ciel ouvert à proximité de l'échangeur de Pierre Ronde. L'élargissement se poursuit dans le terre-plein central en vue d'un basculement d'une partie de la circulation en fin d'année.



LE SAVIEZ-VOUS ?

Le chantier d'élargissement est aussi l'occasion d'une requalification environnementale, et permettra notamment une meilleure préservation de la ressource en eau. Il intègre en ce sens la création de 12 bassins multifonctions de collecte et de traitement des eaux. À l'issue du chantier, 10 bassins souterrains et 2 bassins aériens, actuellement en cours de création, seront pleinement opérationnels.

OBJECTIFS D'UN BASSIN MULTIFONCTIONS: écrêtement des crues, traitement de la pollution chronique et accidentelle



LE POINT SUR LES ISOLATIONS DE FAÇADES

Destinée à compléter la protection acoustique des riverains à proximité de l'A57, l'isolation de façade consiste à remplacer les fenêtres sur tout ou partie des faces des logements identifiés dans le cadre d'un audit. Près de 94% des 3 300 propriétaires potentiellement éligibles ont désormais été contactés par les services de VINCI Autoroutes. Plus de 1200 audits ont été réalisés et près de 900 conventions de travaux signées. Les travaux d'isolation de façade ont d'ores et déjà été réalisés dans 650 logements. C'est un chantier dans le chantier!



POLITIQUE SÉCURITÉ

10 ANS DÉJÀ !



La politique Maîtrise d’Ouvrage Zéro accident est une démarche sécurité initiée en 2012 par la direction de la Maîtrise d’Ouvrage sur ses chantiers. L’objectif est simple : la mise en place de process complémentaires pour limiter au maximum les risques sur les chantiers.



« Parce que la sécurité ce n’est pas que des chiffres, c’est surtout des femmes et des hommes, nous luttons tous les jours contre le risque et les mauvaises habitudes » clame Olivier Chaumerlhac, responsable prévention sécurité pour VINCI Autoroutes. « Nous avons souhaité aller au-delà de la réglementation et du code du travail ; cela représente effectivement des contraintes supplémentaires mais les résultats sont là : nous avons divisé par 2 notre taux d’incidence en 10 ans. Ce n’est pas dû au hasard, c’est un travail collectif sans relâche, au quotidien, que nous devons poursuivre. »

Le zéro accident est un objectif mais cela doit devenir la norme. Pour y parvenir :

- Tout salarié travaillant ou intervenant sur le chantier reçoit un accueil sécurité et doit obligatoirement passer la **formation « APTE VA »** : Autorisation Pour Travailler Ensemble sur VINCI Autoroutes.
- **Le recours aux intérimaires** est limité à 30 % des effectifs et la sous-traitance limitée au rang 1.
- **Des sauveteurs secouristes du travail** sont obligatoirement présents dans toutes les équipes travaux.
- **Des contrôles permanents** sont effectués en interne et par des prestataires extérieurs. Des contrôles inopinés viennent compléter la présence sur le terrain.
- **Des sanctions** qui vont de l’arrêt d’un atelier à des pénalités financières ou à l’exclusion d’un compagnon ou d’une entreprise.
- **Les mesures sont contractuelles** et adaptées à chaque chantier, sa typologie, son environnement et bien entendu sa complexité.

Autres phénomènes : les intrusions de chantier

« Par exemple, ici à Toulon, nous avons de nombreuses intrusions sur le chantier, autrement dit des véhicules qui s’introduisaient dans les zones de travaux. Cela peut être dramatique. Nous avons donc imaginé des dispositifs spécifiques, des « filets anti-intrusion » et en parallèle, nous avons adapté une règle en obligeant l’utilisation du gyrophare à l’intérieur des zones de chantier ; nous pouvons ainsi distinguer un véhicule habilité au chantier (avec gyrophare) d’un véhicule qui n’a rien à y faire et qui est donc potentiellement dangereux. Après 6 mois de test, cela a été généralisé. »



« La maîtrise d'ouvrage zéro accident, c'est d'abord l'idée que tous les acteurs du chantier sont aux premières loges du risque et doivent être traités de la même façon avec le même niveau d'exigence. La sécurité sur les chantiers est déterminée par l'exigence du maître d'ouvrage. Un maître d'ouvrage exigeant, c'est une entreprise sans accident. »



Pierre Coppey,
Président de VINCI Autoroutes

« Les exigences de sécurité que l'on met dans nos marchés, sont intégrées dans le bordereau de prix ; nous payons pour ce niveau d'exigence. Cela passe par la responsabilisation de chacun, également par le contrôle. Cela veut dire de la formation, beaucoup de dialogue, cela veut dire aussi des contrats qui évoluent, de la présence sur le terrain, du contrôle et parfois aussi des sanctions.



Christophe Hug
Directeur général adjoint en charge
de la Maîtrise d'Ouvrage

Nous avons besoin d'avoir des équipes qui sont sensibilisées, actives, déterminées sur ce sujet de la sécurité, qui ont développé leur culture avec nous et avec d'autres maîtres d'ouvrage. Finalement, le grand progrès, c'est d'arriver à une évolution globale du secteur des TP sur le sujet. »



En 2012, l'origine de cette démarche était avant tout et par-dessus tout de faciliter une prise de conscience face à l'accidentologie dans l'univers des travaux publics ; une situation qui était inacceptable et face à laquelle nous devons agir. Ce qui est le plus représentatif, c'est qu'aux termes de ces 10 années d'efforts auprès des entreprises et prestataires, on peut dire que la prise de conscience est effective de la part de l'ensemble des acteurs et c'est un véritable saut qualitatif vis-à-vis de l'objectif initial. Toutefois, rien n'est jamais terminé et il faut continuer le travail.



Depuis le début du chantier de l'élargissement de l'A57 en 2021, plus d'un million d'heures travaillées ont été cumulées; en ce moment, ce sont entre 400 et 500 personnes qui œuvrent sur et pour le chantier de jour et de nuit. À date, on dénombre un seul accident avec arrêt (entorse du genou). Les contrôles sur le terrain sont nombreux :

- 100 visites réalisées par le coordonnateur sécurité prévention,
- 250 visites prévention sécurité conduites par le maître d'ouvrage ou ses représentants,
- 482 visites internes menées par les services prévention des entreprises intervenantes sur le chantier,
- 800 procédures analysées.



Les 10 ans de la politique ont été célébrés à la base vie du chantier d'élargissement de l'A57 en juin à Toulon. 290 ouvriers et compagnons présents ont échangé sur la sécurité et la prévention.

À la découverte des métiers du chantier de l'A57

Les travaux publics sont un univers où se côtoient énormément de métiers distincts. Sur le terrain, dans les bureaux, on étudie, on imagine, on met en place, on construit, on coordonne, on ajuste. Nous vous proposons dans cette page de découvrir quelques-uns des métiers qui participent à l'élargissement de l'A57, au travers de quatre portraits.



THOMAS DEVINS,



ENTREPRISE
NGE



FONCTION
Directeur de travaux



FORMATION
Ingénieur méthode (planification), puis adjoint directeur de travaux.



CHANTIERS PRÉCÉDENTS

- A13 en Normandie
- Aménagement du Pont de Tancarville
- Élargissement de l'A9 à Perpignan
- Bifurcation de Narbonne A9-A61

« Je suis en charge du **pilotage de l'ensemble des entreprises qui interviennent sur l'élargissement**, concrètement cela se traduit par la coordination des métiers intervenants sur l'opération : terrassement, chaussées, assainissement, génie civil et équipements (glissières de sécurité notamment). Mon temps se répartit entre nos bureaux à la base vie et sur le terrain au plus proche des différentes équipes. **La bonne gestion de la co-activité est essentielle dans ce type de grande opération.** Il en découle les plannings du chantier et mon rôle, en relation avec VINCI Autoroutes et les collectivités dont Toulon Provence Méditerranée, est de m'assurer que les travaux soient exécutés en temps et en heure. Cela passe par une bonne communication en interne et le fait que les consignes soient correctement comprises par tous afin de pouvoir tenir nos engagements, c'est véritablement ma priorité au quotidien. Techniquement cela reste un chantier classique, mais **sa localisation en revanche est hors du commun.** Espaces très restreints, fort trafic en présence, avoir un phasage cohérent est primordial. »

...



CYRILLE ORHANT,



ENTREPRISE
GUINTOLI
(filiale NGE)



FONCTION
Chef d'équipe balisage



FORMATION
Licence conduite de projet en Travaux Publics.



CHANTIERS PRÉCÉDENTS

- Élargissement de l'A13 en Normandie
- A48 entre Lyon et Grenoble
- Déplacement de l'A9 à Montpellier

« Notre mission consiste à **isoler le chantier de la circulation afin de garantir la sécurité à la fois des compagnons œuvrant sur le chantier, mais également des usagers.** Pour cela, nous mettons en place des blocs en béton qui viennent séparer l'autoroute et les zones des différents ateliers. En amont, nous mettons également en place la signalisation provisoire.

À chaque changement de phase, à chaque nouvelle étape du chantier, **nous intervenons sous coupure de circulation la nuit**, afin de permettre la mise en place d'un alternat de circulation ou en cas de basculement de circulation en fonction de l'évolution du chantier. Dans certains secteurs, les travaux se déroulent au niveau du terre-plein central, puis sur les côtés, au niveau de la bande d'arrêt d'urgence ; les différentes étapes nécessitent donc de déplacer ces blocs de séparation et redéfinir la mise en protection des nouvelles zones d'intervention. Par exemple, récemment dans le secteur de Tombadou, au niveau du supermarché Casino, les travaux de création d'un nouveau giratoire ont nécessité plusieurs changements de circulation sur trois à quatre semaines consécutives.

Quotidiennement, il y a également des changements de portes, c'est-à-dire que l'on modifie l'entrée des zones de chantier sur l'autoroute, en déplaçant des blocs, afin de permettre le passage de certains engins nécessaires à la poursuite des travaux dans cette même zone.

Autre aspect de nos missions, nous fabriquons sur place, à la base vie, les panneaux provisoires - les grands panneaux jaunes de signalisation - afin **d'être autonomes et réactifs.** Nous assemblons des lames de 30 cm et nous imprimons le message pour les différentes mises en place nécessaires.

Nous sommes deux équipes de trois personnes ; l'une de jour, l'autre de nuit afin d'assurer toutes les interventions nécessaires à l'avancée du chantier.

Ce qui est complexe ici, c'est bien entendu l'importance du trafic et le manque d'espace pour travailler. Nous sommes en co-activité permanente entre les différents ateliers, les différents métiers qui interviennent, les différentes phases qui s'enchaînent dans chaque secteur. »

...





BAPTISTE DEGOMBERT,



ENTREPRISE
GUINTOLI
(filiale NGE)



FONCTION
Conducteur d'engin



CHANTIERS PRÉCÉDENTS

- Contournement à Haguenau en Alsace
- Travaux d'aménagement de l'A150 à Rouen
- Tramway de Valenciennes
- Travaux du métro du Grand Paris

« J'ai commencé en 2009 chez GUINTOLI en tant que conducteur d'engin et je suis en train d'évoluer vers un poste de chef d'équipe dans le cadre du chantier de l'A57. Ici, nos opérations de terrassement interviennent en amont de la construction des bassins de protection de la ressource en eau, ou des murs anti-bruit, mais également des bretelles d'accès en cours d'aménagement. Le fait de travailler en milieu urbain complique de manière considérable les opérations de terrassement ; tous les réseaux de la ville sont là : fibre optique, câbles EDF basse et haute tension, eau potable, gaz, cela complique tout. Nous disposons de pelles à chenille avec option GPS, cela nous permet d'être autonomes et d'avancer sans la présence permanente du géomètre. **Tout est paramétré et simplement contrôlé à l'issue des différentes étapes.**

Aujourd'hui, les terrassements mobilisent une soixantaine de personnes sur les différents secteurs ; plusieurs équipes se relaient. Par exemple, sur la construction d'un mur en terre-armée au niveau du pont de Sainte-Musse, deux équipes enchaînaient en poste, de 6 à 14h puis de 14 à 22h afin de respecter les délais vis à vis des coupures de la circulation ferroviaire programmées. Les prochaines grosses opérations de terrassement à venir sont en lien avec la démolition de certains anciens ouvrages. J'habite à Reims, partir à l'autre bout de la France pour des chantiers d'aménagement est mon métier ; **on arrive et on repart, mais on a laissé quelque chose, on aura participé à un grand projet. Il y a véritablement une fierté de participer.** Fierté supplémentaire cette année, mon fils a rejoint les équipes GUINTOLI et travaille ici, sur le chantier de Toulon ; on peut dire, dans mon cas, que c'est devenu une histoire de famille !

Ce chantier m'a permis en plus de découvrir une région magnifique et je crois que le Var est l'un des plus beaux départements dans lequel j'ai eu l'occasion de travailler. »

...



OLIVIER CLAPPE,



ENTREPRISE
GUINTOLI
(filiale NGE)



FONCTION
Responsable laboratoire



CHANTIERS PRÉCÉDENTS

- Élargissement de l'A63 dans les Landes
- LGV Tours-Bordeaux
- LGV Paris-Strasbourg
- Tramway du Grand Paris

« Je gère le laboratoire terrassements de l'A57. En amont des travaux, quel que soit le secteur, nous intervenons afin de procéder à une reconnaissance géotechnique. Il s'agit de sondage réalisé entre 2 et 10 m de profondeur selon la nature du projet à réaliser. Nous étudions les matériaux du sol et du sous-sol, nous mesurons l'hydrométrie, nous vérifions leur conformité vis-à-vis du cahier des charges, nous classifions (argile, sable, roche ...) ceux que nous allons devoir extraire dans le cadre du creusement d'un bassin de protection de la ressource en eau par exemple. Les classer pour les réutiliser le plus possible ailleurs sur le chantier ; le but est véritablement **d'optimiser leur réutilisation. C'est quelque chose qui a toujours été fait sur les chantiers, mais depuis quelques années, la démarche va bien plus loin. Sur le chantier de l'A57, 94% des matériaux extraits sont réutilisés.**

Nous procédons également à différents essais in situ, vérification de compactage, de portance, analyse granulométrique (...). **Nous sommes en quelque sorte un trait d'union entre ce qu'il se passe sur le terrain et la maîtrise d'œuvre.**

Nous avons un devoir de traçabilité également, sur la nature des matériaux, leurs localisations initiales, leurs destinations finales et dans quelles conditions ils ont été mis en place. Nous vérifions aussi les matériaux que nous devons ramener sur le chantier, pour exemple, en-dessous des couches de chaussées, sont disposés des matériaux plus nobles, aux propriétés plus spécifiques, des calcaires notamment, qui viennent de la carrière Someca au Revest. Nous sommes une petite cellule de 3 à 4 personnes. Récemment un nouvel opérateur et un nouveau technicien ont été recrutés en intérim ; je me charge actuellement de les former à nos métiers ; l'idée est de les fidéliser avec un contrat à la clef. »

...

Une base vie au cœur du chantier

En plus de la Direction d'Opérations A57 située à Cuers, le chantier dispose d'une base vie installée au niveau de Tombadou, à proximité directe de l'A57 et des travaux.

Sur près de 4 hectares, une construction modulaire accueille l'ensemble des intervenants du chantier ; une sorte de quartier général pour les 400 compagnons et l'encadrement d'une cinquantaine de personnes du Groupement NGE réalisant les travaux.

« Bureaux, lieux de stockage, zones de parking mais également lieu de convivialité, la base vie est une petite ville en réalité. Elle accueille tous les intervenants et les différents métiers. C'est un point d'entrée obligatoire pour toutes celles et tous ceux qui travaillent sur cet élargissement ; le point de départ de toutes les opérations. En moyenne, 400 personnes sont présentes sur le site, c'est un lieu qui ne s'arrête jamais, qui fourmille 24h/24. La base vie se vide uniquement du vendredi soir au lundi matin, sauf bien entendu en cas d'opérations réalisées le week-end, ce qui n'est pas rare !

L'implantation de la base vie est un point extrêmement stratégique. Ici - et c'est une chance -, nous sommes au milieu du chantier, à proximité directe d'un échangeur sur un espace appartenant à la Métropole Toulon Provence Méditerranée qui nous a été concédé temporairement, le temps des travaux. »

Christophe Junca

Responsable sécurité du Groupement NGE



Chaque métier intervenant dans le cadre des travaux (terrassement, assainissement, ouvrage d'art, chaussées, équipements, fondations et signalisation) dispose d'une zone de stockage de 2 500 m². La base vie est sous vidéo-surveillance en permanence et dispose d'un gardiennage, nuit et jour, semaine et week-end.

- 1** Zone de tri des déchets : ils sont répartis selon leur nature (bois, carton, plastique, ferraille, DBI pour déchets banals inertes, aérosols...) afin d'être réutiliser ou valoriser.
- 2** Afin de protéger les habitations à proximité, un bardage de 4m de hauteur a été mis en place pour isoler la base vie du chantier de ses riverains les plus proches.
- 3** Zone de stockage des séparateurs modulaires de voies (SMV). Ce sont les blocs béton qui permettent d'isoler les zones de chantier de la circulation sur l'A57.
- 4** Ici sont entreposés tous les éléments de signalétique provisoire, autrement dit les panneaux jaunes.
- 5** Zone NGE Génie Civil* : pour tout ce qui concerne les ouvrages (ponts).
- 6** Zone AGILIS* : entreprise du groupe NGE spécialisée dans les équipements de sécurité, l'assainissement de surface, les écrans acoustiques et la signalisation (horizontale et verticale).
- 7** Zone Inéo : ici sont stockés les candelabres et autres éléments de l'éclairage public qui ont été démontés pour les besoins du chantier.
- 8** Zone EHTP* : sont notamment entreposés ici tous les éléments pour tous les travaux concernant l'hydraulique et l'assainissement.
- 9** Zone de concassage et de recyclage des matériaux issus des terrassements.
- 10** Service mécanique : une équipe est dédiée à l'entretien courant des camions et petits engins de chantier. Elle s'adapte aux horaires de l'exploitation.
- 11** Zone NGE Fondations* : ici sont entreposés des armatures et toutes les fournitures nécessaires aux travaux de fondation et de confortement.
- 12** Bureaux de la Maitrise d'Œuvre.
- 13** Bureaux sur 2 niveaux : près de 1 100 m².
- 14** Cantonnement : près de 500 m² sont dédiés au confort et la vie des compagnons. On trouve un réfectoire, des vestiaires, des sanitaires.
- 15** Deux laboratoires : l'un dédié aux travaux de terrassement et d'assainissement, le second pour les chaussées.
- 16** Zones de stationnement véhicules légers et poids lourds disposant de 4 bornes de recharges électriques.

* Filiales NGE

DIRECTION D'OPÉRATIONS DE L'A57 : une équipe d'experts dédiée.

Installée à Cuers, la Direction d'Opérations de l'A57, également désignée « DO A57 » compte une quinzaine de collaborateurs, qui œuvrent au pilotage quotidien de tous les volets de ce chantier hors norme.

VINCI Autoroutes en tant que Maître d'Ouvrage, finance l'investissement, pilote les études et dirige la conception et les travaux d'élargissement. Sous son pilotage, le Maître d'Œuvre – le groupement SETEC/VERDI – réalise les études de conception et veille à la bonne exécution des travaux. Enfin, un groupement d'entreprises du groupe NGE, désigné par VINCI Autoroutes après des appels d'offres européens, réalise les différents travaux, dans les conditions de coût, de qualité et de délais fixés par le maître d'ouvrage. Une équipe dédiée a donc été constituée ; cette DO A57 a en charge les volets techniques, fonciers, administratifs, financiers et se charge également de la communication du chantier d'élargissement.

Un binôme à la direction :



Michel Castet et **Mathilde Froment**, respectivement directeur d'opérations et directrice adjointe d'opérations, pilotent l'équipe. Mathilde dispose d'une responsabilité complémentaire sur le pilotage spécifique des travaux sur les ouvrages d'art.

4 conducteurs d'opérations :



Emilie Wiczorek gère les volets environnementaux du chantier : assainissement provisoire, bassins de protection de la ressource en eau, aménagements paysagers et écrans acoustiques.



Daniel Devèze s'occupe des travaux sur le tracé existant de l'autoroute et les parties élargies, ainsi que des mesures d'exploitation (fermetures de l'A57 de nuit).



Benoît Lethuin assure à la fois la liaison avec l'exploitation sur les données trafic et l'interface avec le tunnel de Toulon, ainsi que la relation avec les collectivités territoriales au niveau des conventions. Il est assisté d'**Eric Boisguerin** en charge des

reportings de la circulation et des données trafic.



Pierre Zerbi a en charge le volet dévoiement de réseaux qui se poursuit avec l'avancée du chantier, mais également les travaux au niveau des échangeurs et le rétablissement des voiries.

Des référents thématiques :



Valéry Engelhard, responsable foncier, accompagne la mise en place juridique des conventions temporaires d'occupations, ainsi que les relations avec les riverains. Il est assisté d'**Anaïs Martinez**.



Sophie Lethuin-Farge, responsable communication, met en œuvre l'ensemble des actions d'information sur le chantier auprès des usagers, des riverains, du grand public ainsi qu'auprès des élus et des médias. Elle est assistée d'**Alexandre Victorin**.



Karine Revel et **Isabelle Gervais**, officient en tant qu'assistantes administratives auprès de l'équipe.



Sophie Lechardeur prend en charge la gestion financière et celle des marchés ainsi que la partie qualité.



Olivier Chaumerlhac est quant à lui responsable prévention sécurité. Il veille à la bonne application des règles au quotidien. Il est assisté d'**Eric Boisguerin** qui est également référent sécurité.

La plupart des intervenants ont déjà œuvré conjointement par le passé, dans le cadre d'autres chantiers d'aménagement, notamment le déplacement de l'A9 à Montpellier, l'élargissement de l'A9 entre Perpignan et la frontière espagnole ou encore celui de l'A63, entre les Landes et les Pyrénées-Atlantiques.

Quand allez-vous percuter ?

**Respectez
le corridor
de sécurité.**



À l'approche d'un
véhicule d'intervention :

**Je ralentis.
Je change de voie.**

VINCI
AUTOROUTES

VINCI
AUTOROUTES

FONDATION
Pour une conduite responsable