

# Chantier de l'A57

## L'élargissement prend forme

OCTOBRE 2023

P4

**Les avancées  
du chantier  
secteur par  
secteur**

P10

**Le travail  
collaboratif  
avec les services  
de l'État**

P12/14

**Rencontre  
avec le maître  
d'œuvre  
et l'exploitant**



# À mi-parcours, le chemin est encore long !

La moitié du chantier est désormais derrière nous. Tous les ateliers de travaux sur l'ensemble des 7 km concernés par l'élargissement de l'A57 avancent à grands pas. Rencontre avec Salvador Nunez, Directeur opérationnel.



Salvador NUNEZ,  
Directeur Opérationnel

« Le rythme des travaux est soutenu ; nous avons passé un gros morceau avec cette première moitié du chantier réalisé, mais le chemin est encore long. **Nous sommes à l'heure vis-à-vis du planning prévisionnel, avec l'implication de toutes les équipes, en confiance, nous poursuivons l'effort.** Notre but, au-delà de la stricte réalisation de l'élargissement, est de ne pas dégrader davantage la situation. Les travaux ne doivent pas faire plus de congestions, c'est l'objectif que nous nous sommes fixés depuis le début. Pour l'instant, nous y sommes globalement parvenus, je ne peux pas dire toujours, mais de manière factuelle, avec nos remontées de chiffres précis, cela reste minime. C'est très complexe, mais nous nous efforçons de garder le cap à l'aide de mesures contraignantes pour les équipes sur le terrain et d'adaptations quotidiennes. **Sur un linéaire de près de 7 km complètement en travaux et en pleine ville, maintenir cet équilibre est un véritable exercice de style !**

Nous allons progressivement entrer au cours de l'année qui vient dans de nouvelles avancées avec des progressions dans plusieurs zones et nous pouvons l'espérer, avec quelques améliorations en vue. Nous travaillons avec les services de l'État sur des scénarios potentiels pour que certaines sections finalisées en termes d'élargissement puissent ouvrir provisoirement à la circulation dans leur configuration à 3 voies. **Nous sommes contraints réglementairement d'attendre que l'ensemble du chantier soit terminé, mais nous œuvrons pour le faire progressivement,** en restituant ce que l'on a modifié au fur et à mesure de l'avancement du chantier. Si tel est le cas, nous ferons en sorte de ne pas augmenter la congestion, sachant que tous les secteurs ne sont pas encore à 3 voies. Nous allons tout mettre en œuvre pour que cela puisse se concrétiser, mais bien entendu c'est la préfecture qui aura la décision finale.

Par ailleurs, les échanges se poursuivent avec fluidité avec l'ensemble des collectivités dans une continuité bénéfique tout comme avec les services de l'État présents dans le Var.

Nous pouvons également compter sur les équipes de l'exploitation qui interviennent en permanence pour permettre aux entreprises de travailler la nuit et d'intervenir en journée, dès que cela est nécessaire.

La tâche est encore longue, à la fin 2023, il nous restera environ deux ans. Nous poursuivrons les travaux de nuit pour les opérations les plus lourdes et les plus impactantes et ce jusqu'à la fin du chantier ; ces nuits sont essentielles à la bonne avancée des travaux.

Deux ans, c'est à la fois long, notamment pour les usagers et riverains, j'en conviens, mais c'est également très court pour la masse d'opérations à réaliser. Attentifs et engagés, nous maintenons le rythme. J'en profite d'ailleurs pour remercier les usagers et riverains de leur compréhension. »

## UNE ADHÉSION MASSIVE qui progresse en phase de chantier

Tous les ans, l'enquête menée par Kantar Public évalue la perception des habitants du territoire au sujet du chantier d'élargissement de l'A57. Cette nouvelle vague d'enquête terrain s'est déroulée par téléphone, du 2 au 20 mai 2023, auprès de deux échantillons représentatifs de la population : 703 personnes âgées de 18 ans et plus, résidentes des communes de Toulon, La Valette-du-Var et La Garde pour le périmètre immédiat du chantier, et ensuite auprès de 517 personnes résidentes dans les 32 communes situées dans un périmètre élargi non loin du chantier, aussi bien à l'Est qu'à l'Ouest de la métropole.





88%  
DES SONDÉS  
SONT FAVORABLES

88% des sondés sont favorables à l'élargissement. Après 2 années de chantier, l'approbation progresse encore de 3 points ; 46% se disent même tout à fait favorables (+ 9 points par rapport à 2022).

PLUS DE  
8 PERSONNES  
SUR 10

Plus de 8 personnes sur 10 le jugent nécessaire (soit 85%), en projetant les futurs bénéfices en matière notamment de désengorgement et d'amélioration des conditions de trafic.

SEULEMENT  
47% DES SONDÉS

Seulement 47% des sondés sont au courant que le projet intègre un dispositif spécifique permettant la circulation des transports en commun sur une bande d'arrêt d'urgence aménagée et deux arrêts de bus directement connectés au pôle d'échange multimodal avec la nouvelle halte ferroviaire dans le secteur de Sainte-Musse.



***Vous informer,  
une priorité***

3 AGENTS DE LIAISON À VOTRE ÉCOUTE

Une équipe joignable  
du lundi au vendredi de 8 h à 18 h



Mæva  
LINE

SECTEUR :

TOULON / LA BARENTINE /  
LA VALETTE-DU-VAR NORD /  
SAINTE MUSSE / TOMBADOU

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



Gregory  
KAYAL

SECTEUR :

LA VALETTE-DU-VAR SUD /  
LA COUPIANE / LA GARDE

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



Claude  
SANCHEZ

SECTEUR :

TOULON /  
SAINT-JEAN-DU-VAR

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

**SUR LES ONDES DU 107.7**

Un décrochage spécial Toulon a été mis en place.

Du lundi au vendredi, entre 7 h et 10 h, puis entre 17 h et 20 h, retrouvez l'information en temps réel sur les conditions de trafic dans l'agglomération toulonnaise et l'actualité du chantier.



**UN SITE INTERNET DÉDIÉ À L'OPÉRATION**



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.

[www.a57-toulon.fr](http://www.a57-toulon.fr)



# Les avancées du chantier secteur par secteur

**Partout les travaux avancent. Tour d'horizon des opérations en cours et des étapes à venir.**

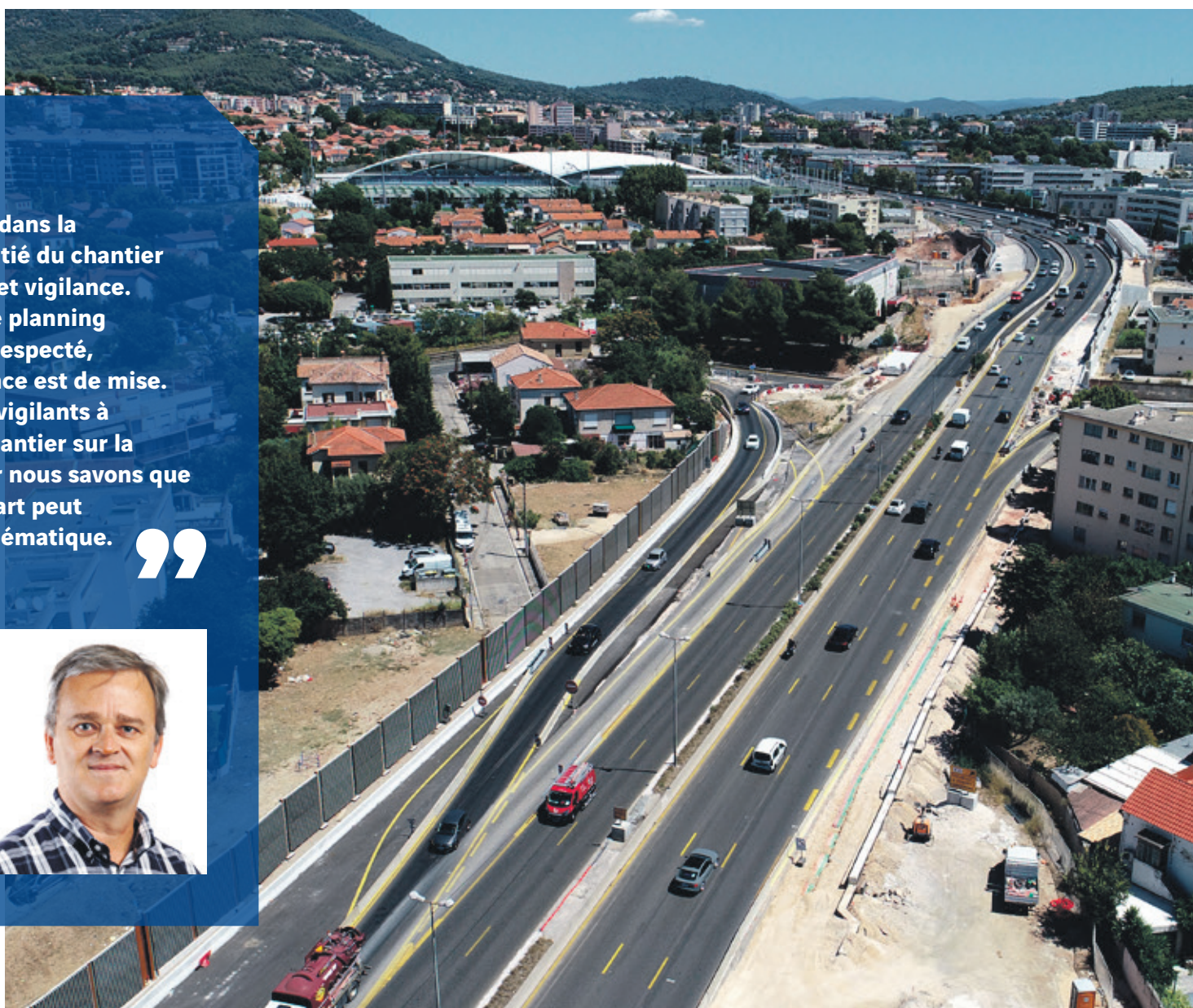


“

Nous entrons dans la deuxième moitié du chantier avec sérénité et vigilance. Sérénité car le planning contraint est respecté, mais la vigilance est de mise. Nous restons vigilants à l'impact du chantier sur la circulation car nous savons que le moindre écart peut être très problématique.

”

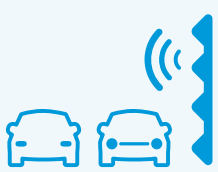
Michel CASTET,  
Directeur  
d'Opérations A57



## BENOÎT MALON / LA PALASSE

- Les travaux au niveau de l'échangeur de Benoît Malon vont débuter. Avec une densité urbaine très importante, il y a, dans ce secteur, de nombreux réseaux d'électricité, d'eau, de gaz ou encore de télécommunications à déplacer. À cela s'ajoute la rénovation du pont et son élargissement (côté Toulon) durant plusieurs semaines. La réflexion sur les modalités précises de phasage des travaux est en finalisation afin de limiter le plus possible l'impact sur la circulation. C'est une importante étape qui va débuter dans les prochaines semaines et pour plusieurs mois.
- Au Nord, entre Benoît Malon et La Palasse, les écrans acoustiques seront terminés au cours de l'automne. La réalisation des chaussées élargies et des dispositifs d'assainissement seront les prochaines étapes. Au Sud, les travaux vont se poursuivre au niveau de la voirie parallèle à l'A57 dénommée "passage de la Barentine".
- L'année 2024 verra le lancement des travaux de mise aux normes entre l'échangeur de Benoît Malon et le tunnel : remplacement des éléments d'équipements (barrière de fermeture, interruptions de terre-plein central - ITPC - qui permet en cas d'accident de basculer d'une chaussée à l'autre notamment) et de signalisation.
- Cette année sera également consacrée à la reconfiguration de la zone du terre-plein central. Il s'agira de finaliser l'élargissement de l'A57 au centre, entre les sens de circulation dans ce secteur.
- La bretelle de sortie de l'échangeur de La Palasse dans le sens Toulon/Nice a connu d'importants réaménagements. Ces travaux ont été réalisés cet été, sous fermeture totale de la circulation, profitant du trafic estival moins contraint qu'en période scolaire classique. L'élargissement du pont va se poursuivre dans les prochains mois avec probablement quelques opérations coup de poing, notamment pour la réalisation de l'étanchéité du pont de l'A57 ou encore la jonction au niveau de la chaussée entre la partie élargie et la partie nouvelle.





**70%**  
**DES ÉCRANS**  
**ACOUSTIQUES**  
**SONT DÉSORMAIS**  
**EN PLACE**

Durant l'été, les équipes ont mis les bouchées doubles ! Les écrans sont particulièrement visibles désormais dans de nombreux secteurs. Ici, sur l'A57, le choix a été fait d'organiser les opérations différemment afin de réduire les nuisances dès la phase travaux et donc de mettre en place les écrans au plus tôt. La couleur définitive sera marron foncé, ceux étant gris seront peints en marron prochainement.



**11 DES 12**  
**BASSINS**  
**MULTIFONCTIONS**  
**FINALISÉS**

Ils collectent et traitent les eaux de ruissellement, comprenant la pollution chronique, issues de la plateforme autoroutière et peuvent également servir à contenir une pollution accidentelle. Lors d'événements météorologiques particuliers, ils permettent de stocker de grandes quantités d'eau. La plupart sont enterrés et désormais invisibles.



## SAINTE-MUSSE

- L'ouvrage provisoire a été démonté durant l'été. Les remblais et tous les éléments de soutènement ont été détruits, les dalles béton et la charpente métallique déposées, puis enfin la pile centrale. Ce pont provisoire a permis durant 2 ans d'accueillir une partie de la circulation afin de permettre l'avancée des travaux sur l'autoroute existante. Son démontage avait été pensé et prévu dès sa conception.
- Sur cette fin d'année, la construction des rampes d'accès de la future et nouvelle passerelle piétonne, située entre la Palasse et l'avenue Blondel, est en cours de finalisation. Son ouverture est prévue pour début 2024. Une grosse activité est présente sur la partie Nord avec la construction du dernier bassin. Celui-ci se situera à terme sous le nouvel arrêt de bus du sens Nice/Toulon et sous le parking.
- Les futurs arrêts de bus commencent à prendre forme. La très haute glissière en béton, construite il y a quelques semaines, dans le sens Toulon/Nice, séparera la circulation des véhicules de celle des bus se rendant à la halte autoroutière. L'aménagement des futurs quais commencera au cours du premier trimestre 2024. VINCI Autoroutes, agit ici en tant que maître d'ouvrage délégué de la métropole Toulon Provence Méditerranée, qui gérera les modalités d'exploitation des transports en commun. Ces deux arrêts de bus ont vocation à être reliés au futur bus à haut niveau de service (BHNS) et à la halte ferroviaire située sous l'A57 au niveau de la rue André Blondel, afin de créer un véritable pôle multimodal.



Perspective 3D des futurs arrêts de bus du secteur de Sainte-Musse. Visuel non-contractuel.



Création  
du pont provisoire  
Été 2021



Élargissement de  
la partie Sud de l'A57  
Automne 2021



Élargissement de la partie  
Nord de l'autoroute  
Automne 2022



Déconstruction  
du pont provisoire  
Été 2023



Configuration actuelle  
du secteur de Sainte-Musse  
Juin 2023



## TOMBADOU

- Le plus important bassin de l'opération, permettant de stocker et traiter 2500 m<sup>3</sup> d'eau a été terminé. Il est désormais enterré. La prochaine étape est la construction par-dessus du nouveau giratoire Sud de l'échangeur de Tombadou.
- Le nouveau giratoire Sud sera bientôt relié au nouveau pont. Les travaux de finalisation vont intervenir en fin d'année avec notamment la réalisation des chaussées. La nouvelle configuration avec pont et giratoire sera mise en service durant l'hiver ; en suivant, l'ancien ouvrage sera démoli.



### Sécheresse, une contrainte supplémentaire sur le chantier

« Pour la deuxième année consécutive, nous connaissons une importante problématique de sécheresse dans le Var. Les nappes phréatiques sont très basses et les restrictions nécessaires. En 2022, un arrêté préfectoral avait été pris au mois d'août ; en 2023, l'arrêté est tombé dès le mois de février, puis renforcé en mai : nous sommes actuellement au niveau 2 en alerte renforcée. Cela impose des mesures drastiques en matière de réduction des consommations en eau.

Avec les entreprises, nous avons diminué de près de 80% les volumes utilisés sur le chantier ; l'effort est conséquent. L'arrosage des pistes, par exemple, est utile pour diminuer la poussière soulevée par les camions ou engins ; nous avons dû rationaliser cette pratique et la réduire au strict minimum. Nous sommes conscients des désagréments potentiels ; en parallèle, nous essayons d'adapter le planning : en juillet, par exemple, nous avons stoppé l'activité de concassage de la base vie, en raison d'une période de plusieurs jours consécutifs particulièrement venteux, afin de ne pas aggraver la situation.

À période inédite, mesures inédites. La durée de l'application de l'arrêté s'étend jusqu'au 15 octobre à minima. La bonne nouvelle est que les opérations de terrassements arrivent à leur fin presque partout, cette problématique va donc se limiter naturellement. »

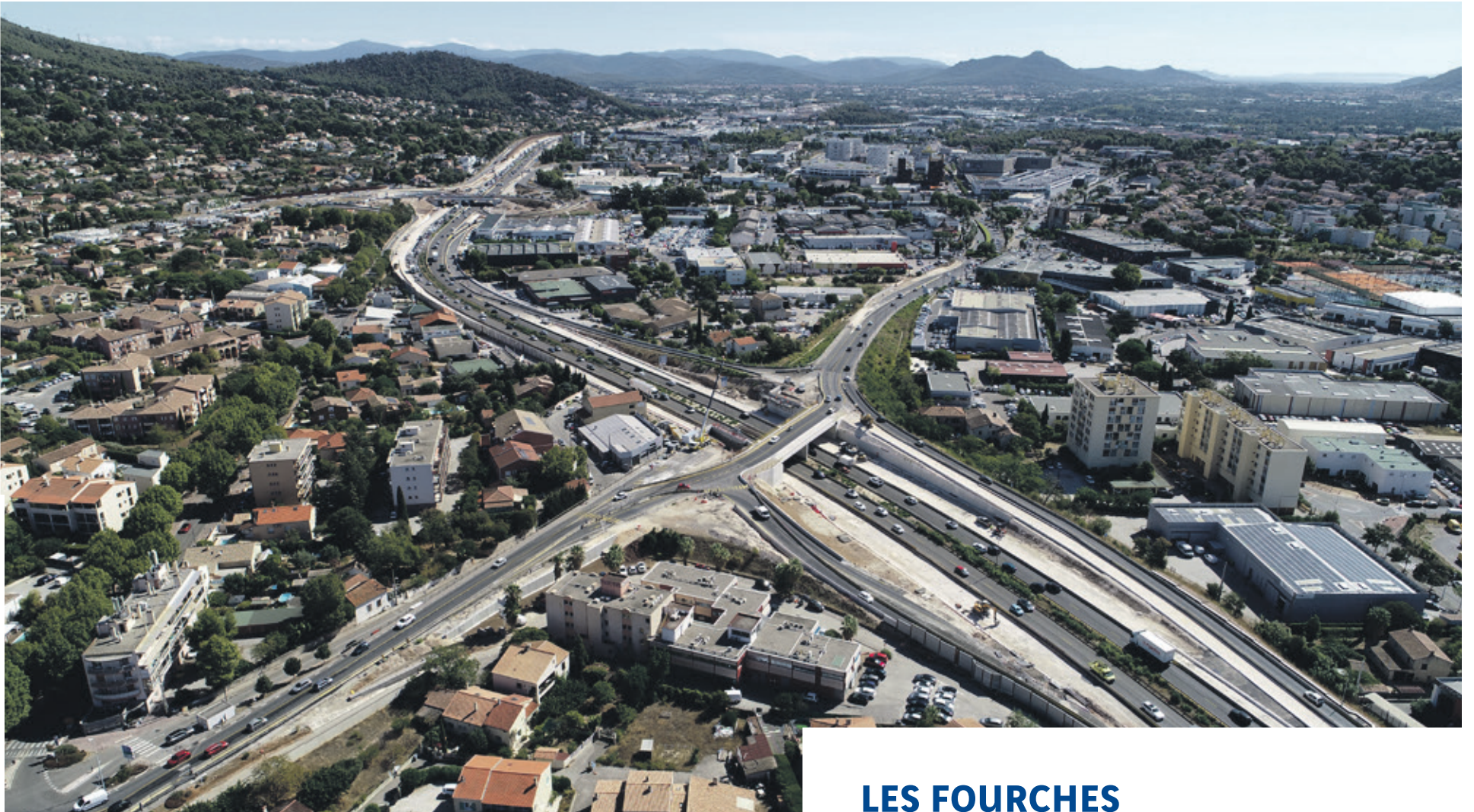


**Émilie WIECZOREK**

Conductrice  
d'opérations  
en charge du volet  
environnemental







## LES FOURCHES

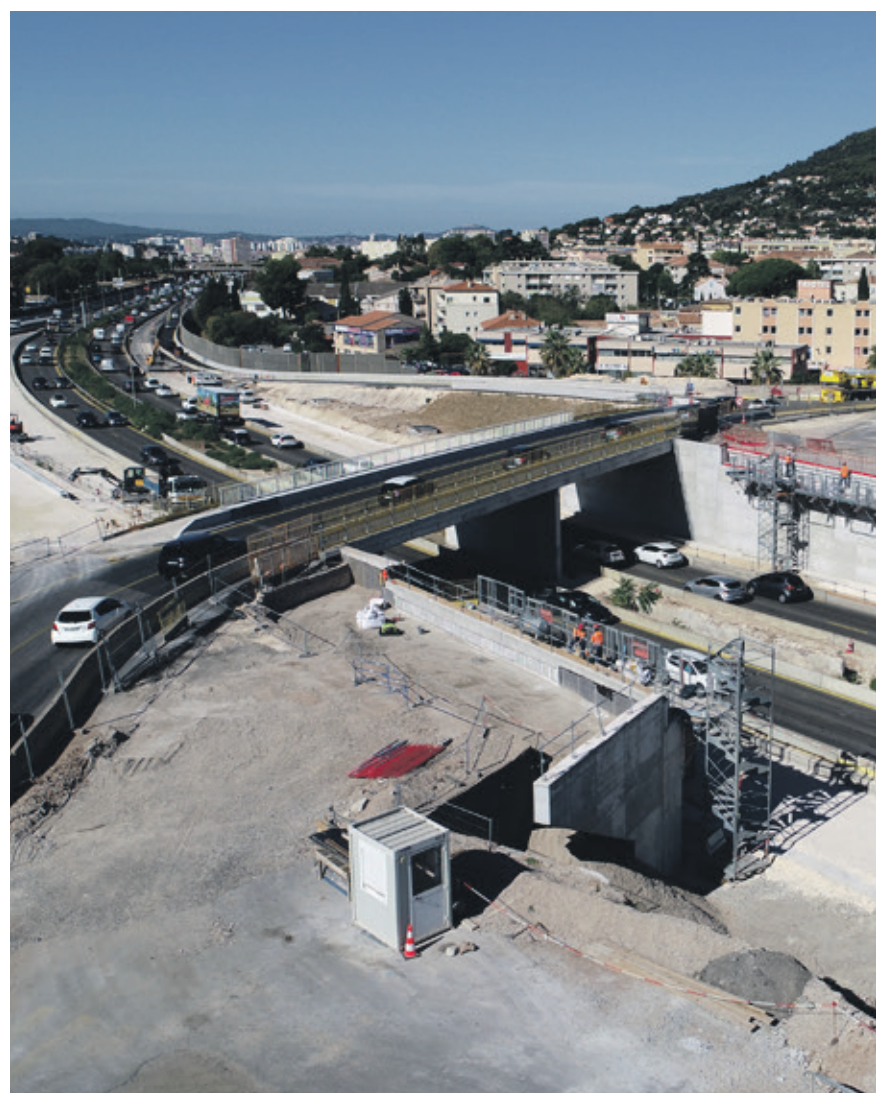
- Au Nord comme au Sud, les travaux se poursuivent après d'importantes opérations cet été au niveau de l'avenue Eugène Blanc passant par-dessus l'A57.
- Faisant suite à la démolition de l'ancien ouvrage des Fourches en février dernier, la construction du nouveau pont en lieu et place de l'ancien continue. Les appuis sur les extrémités sont d'ores et déjà réalisés tandis que les équipes travaillent actuellement sur la construction de la pile centrale. Cette opération devrait être finalisée pour le début de l'année 2024, afin de permettre la mise en place de la structure de ce nouveau pont au printemps prochain avant une mise en service prévue à l'automne 2024.



« Le phasage des opérations est particulièrement complexe. Au sein d'une même zone, nous retrouvons, souvent, une succession de tâches qui s'enchaînent avec divers métiers utilisant des engins spécifiques. Nous évitons le plus possible la coactivité, pour des raisons de sécurité, mais aussi en raison du peu d'espace disponible pour travailler et de la proximité immédiate avec l'autoroute en circulation. Bien souvent, un engin en train de travailler se voit obligé de se positionner au milieu de la piste de chantier et aucun autre engin ne peut circuler tant que la tâche n'est pas finie. Parfois les riverains ou usagers nous interrogent sur ce choix ; la réalité est que concentrer toutes les équipes sur un même secteur pour l'achever complètement et avancer ainsi le long des 7 km n'apporterait aucun intérêt, voire serait contre-productif et accidentologique pour les équipes sur le terrain. C'est ainsi que la plupart des chantiers d'élargissement fonctionnent et cela est d'autant plus vrai pour celui de l'A57 qui se trouve dans un secteur aussi urbain et contraint foncièrement. »



**Mathilde FROMENT**  
Directrice d'Opérations  
Adjointe A57







## LA BIGUE

- La construction du nouveau pont est en cours d'achèvement avec la réalisation des raccordements de part et d'autre afin de le rendre circulaire.
- Ce secteur a fait l'objet de plusieurs fermetures consécutives de bretelles. Au Sud, avec un phasage complexe pour minimiser le plus possible l'impact sur la circulation, la bretelle 5a de l'échangeur de La Bigue est restée fermée pendant plusieurs semaines cet été, cela a permis la construction simultanée de la nouvelle entrée vers Nice, ainsi que la nouvelle sortie vers le réseau secondaire en arrivant de Toulon. La bretelle 5c, dans le secteur de Valgora, a été également fermée temporairement afin de poursuivre sa reconfiguration et les travaux d'élargissement de la section autoroutière dans cette même zone.
- Au niveau de l'échangeur, certaines extrémités de bretelles ainsi que le giratoire Nord restent à aménager. Les opérations se poursuivront jusqu'à l'été 2024.
- Actuellement, la construction d'une contre-allée, désignée sous le nom de « shunt », est en cours. Cette contre-allée offrira aux usagers en provenance de la route du Revest la possibilité de rejoindre directement l'avenue du 11 novembre et le centre-ville de La Valette-du-Var, contournant ainsi le giratoire à la sortie de l'autoroute. À noter que l'avenue du 11 novembre est à nouveau accessible dans les deux sens depuis le 8 septembre dernier.







## LA BIGUE / PIERRE RONDE

- Là encore, la construction de la nouvelle passerelle piétonne est en cours. En circulant à proximité, les automobilistes peuvent déjà voir les deux nouvelles piles qui sont sorties de terre.
- Dans la boucle de la bifurcation autoroute A57/A570, les travaux du bassin à ciel ouvert situé au Nord du secteur progressent. L'ensemble des opérations de coulage du béton est finalisé. C'est l'un des deux seuls bassins qui restera à l'air libre et qui ne sera pas enterré.
- Au niveau de l'échangeur de Pierre Ronde, les équipes procèdent à l'aménagement des talus en les modelant car, dans ce secteur, pour la construction des bassins, un gros volume de terre a été stocké et bougé. C'est donc le moment de la répartir de manière homogène autour des bassins. À partir de mi-2024, des travaux de mise aux normes des barrières de sécurité se concentreront sur le pont qui franchit l'A57 et qui supporte la bretelle venant de Nice en direction de Hyères.
- Le plus long écran acoustique de l'opération, 1,5 km environ, a largement progressé. Les derniers morceaux seront positionnés d'ici la fin d'année. Il s'agit ici d'un écran dit double face, absorbant le bruit côté A57, ainsi que du côté de la route départementale n°97 assurant la liaison vers La Farlède. Ainsi, le bruit de la circulation sur cette dernière ne réfléchira pas sur les quartiers voisins.



### CHALEUR ESTIVALE : LE CHANTIER S'ADAPTE !

Les horaires de travail ont été décalés avec une prise de poste plus matinale afin de terminer en début d'après-midi et éviter ainsi la période la plus chaude de la journée. Une camionnette réfrigérée a permis de renforcer la tournée pour approvisionner plusieurs fois par jour les équipes en eau fraîche sur les différentes zones de chantier. Des systèmes en tissu, permettant de glisser une poche glacée au niveau de la nuque, ont été distribués.





# Services de l'État : une collaboration au quotidien indispensable au bon déroulement du chantier

Dans un chantier déclaré d'utilité publique, cas de l'élargissement de l'A57, les autorisations nécessaires pour la réalisation des travaux sont nombreuses. C'est la préfecture du Var qui a autorité pour valider ou non les modalités proposées par VINCI Autoroutes et les entreprises.

**Sophie Barastier,**  
Chef du service  
de l'éducation et  
de la sécurité routière  
Préfecture du Var



*Cette analyste de formation a œuvré dans différents services : informatique, défense et protection civiles, contrôle de légalité, contrôle de gestion avant de bifurquer vers l'éducation et la sécurité routières. « J'ai une approche centrée sur la modernisation des procédures pour améliorer et fluidifier le rayon d'action. »*

## 1 Quelles sont vos missions ?

Les missions du service sont vastes et variées avec un seul objectif : la sécurité routière. Nous sommes 37 agents répartis autour de l'éducation et de l'apprentissage à la conduite, la prévention, l'accidentologie, les droits à conduire ou encore la circulation spécifique des poids-lourds. Le spectre d'action est large ; cela permet une approche globale. Par exemple, nous analysons les comportements, identifions les zones à risques et proposons des mesures.

## 2 Sur quels aspects du chantier intervenez-vous ?

Un chantier est une zone à risque ; nous travaillons avec VINCI Autoroutes pour mettre en place les modalités les plus adéquates afin de maintenir la circulation, tout en assurant la sécurité des usagers et des compagnons œuvrant sur le chantier.

À chaque modification de circulation, le Préfet doit prendre un arrêté ; nous devons en organiser les modalités en collaboration avec VINCI Autoroutes.

La réduction de la vitesse sur les zones de chantier est un élément central : c'est essentiel dans les zones à largeurs de voies réduites, essentiel également dans les zones où des changements de géométrie ont eu lieu, un virage par exemple, mais également et tout simplement pour fluidifier la circulation.

## 3 En quoi consiste la collaboration entre vos services et VINCI Autoroutes ?

L'objectif est de maintenir la circulation, tout en permettant l'avancée des travaux dans des conditions de sécurité. Je prends plusieurs arrêtés par mois pour autoriser la fermeture d'une bretelle ou d'un échangeur, réfléchir aux

déviations. La collaboration est rodée, quotidienne ; nous avons des relations de qualité, il y a un véritable dialogue, les explications sont précises, les retours d'une réactivité remarquable. Parfois, permettre le pré-positionnement des véhicules de chantier dès 21 h peut faciliter l'organisation d'une nuit pour une opération spéciale. Si la circulation le permet, je l'autorise. On ne ferme pas systématiquement mais agissons en bonne intelligence en fonction du quotidien. Avec des discussions simples et efficaces, on gagne un temps infini et le travail en est facilité.

## 4 À quoi êtes-vous particulièrement attentive concernant le chantier ?

La sécurité juridique des actes : quand on prend un arrêté, il faut que les choses soient rationnelles et adéquates. Et ce que nous écrivons sur le papier doit être aussi vérifié sur le terrain. S'il reste un panneau de limitation à 90 km alors que c'est 70 km/h, cela peut perdre l'utilisateur ; parfois un panneau supplémentaire même s'il n'est pas réglementairement obligatoire peut faire la différence pour un usager qui a des habitudes et qui n'est pas assez vigilant.

Le chantier évolue quotidiennement, l'idée est de faire le maximum pour éviter que les conducteurs ne se fassent surprendre par un élément modifié dans la zone. Je suis dans un bureau mais cela ne m'empêche pas d'intervenir lorsque je remarque quelque chose qui pourrait être amélioré ; je suis moi aussi riveraine du chantier.

## 5 Une consigne à rappeler ?

Anticiper est une règle de base de la sécurité routière, c'est d'autant plus vrai sur une zone de chantier.



## Rappel des CONSIGNES



- > À l'approche d'une zone de chantier, **la circulation est limitée à 70 km/h, réduisez votre vitesse.** (Secteur Sainte-Musse à 50 km/h dans les deux sens)
- > **Ne changez pas de file inopinément.**
- > **Respectez les distances de sécurité.**
- > **Les zones de chantier sont accessibles uniquement aux personnels habilités.**

Campagne de sensibilisation réalisée par le service de l'éducation et de la sécurité routière de la Préfecture du Var en 2020.



**David Dolique,**

Chef du bureau  
de l'environnement  
et du développement  
durable  
Préfecture du Var



*Issu du Ministère de l'écologie, David Dolique a participé aux enquêtes publiques qui ont abouti, le 27 novembre 2018, à la déclaration d'utilité publique du projet d'élargissement de l'A57.*

**1 Quelles sont les missions de votre service ?**

En synthèse, le bureau de l'environnement et du développement durable, composé de 9 agents est en charge du suivi des projets qui relèvent de la compétence de l'État et qui ont une incidence sur l'environnement. Nous traitons notamment, en lien avec la DREAL PACA\*, les demandes d'autorisations pour les installations, usines ou chantiers ayant potentiellement un impact sur l'environnement. Nous accompagnons également les collectivités territoriales ou les maîtres d'ouvrages dans le cadre des Déclarations d'Utilité Publique pour des projets d'aménagement comme, à titre d'exemple, la mise en œuvre des programmes d'actions de prévention des inondations ou l'élargissement de l'A57. Concrètement, une Déclaration d'Utilité Publique permet d'avoir la maîtrise foncière des parcelles nécessaires à la réalisation du projet concerné.

\* Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

**2 Dans quelle mesure êtes-vous en lien avec les services de VINCI Autoroutes en phase de chantier ?**

Dans le cadre du chantier de l'élargissement, VINCI Autoroutes souhaite réaliser pour des raisons de technicité, de sécurité et de trafic, des travaux de nuit. Dans le Var, les travaux bruyants sur la voie publique et sur les chantiers proches des habitations doivent être interrompus entre 20 h et 7 h et toute la journée des dimanches et jours fériés. Toutefois, en cas de nécessité de maintien du service public, des dérogations exceptionnelles peuvent être accordées. Dans la mesure où les opérations concernent plusieurs communes, à savoir Toulon, La Valette-du-Var et La Garde, l'instruction de ces demandes relève de la compétence du Préfet.

**3 Comment cela fonctionne-t-il ?**

Concrètement, VINCI Autoroutes nous dépose un dossier complet avec une notice explicative qui détaille la nature des travaux, les dates et créneaux horaires concernés. Ensuite, si le dossier est validé, les entreprises peuvent œuvrer de nuit, sur la base d'un arrêté préfectoral, à la condition d'informer les riverains au moins 48 h à l'avance.

Sur les travaux de l'A57 et étant donné le trafic dense, les travaux de nuit sont une nécessité très régulière. Nous organisons de fait des réunions de travail, où nous fixons pour l'année les périodes de travaux de nuit ; nous ajustons ensuite au fil de l'avancée des travaux.





# Maîtrise d'œuvre, une équipe au service du projet

Une vingtaine de personnes de chez SETEC International accompagnent la Direction d'Opérations A57 au quotidien dans la réalisation du chantier d'élargissement. Rencontre croisée avec Farid Bouchiba et Damien Muscat, respectivement Directeur de travaux et Directeur de travaux adjoint.



Pour les non-initiés, « maître d'ouvrage » et « maître d'œuvre » sont difficiles à différencier. Le premier est le client de l'objet que l'on construit ou réaménage, tandis que le second est chargé de suivre sa réalisation. Ici, VINCI Autoroutes est le maître d'ouvrage de l'A57 et a missionné SETEC International en tant que maître d'œuvre pour l'assister dans la réalisation de l'élargissement.

« VINCI Autoroutes est notre donneur d'ordre et nous l'accompagnons dans l'acte de construire. Il y avait un besoin : élargir un linéaire de 7 km environ avec d'importantes contraintes liées à la situation géographique du projet. Nous avons conçu des solutions lors d'une phase de conception et désormais nous pilotons sa mise en œuvre. » précise Farid Bouchiba, ingénieur en chef et directeur de travaux.

« Nous sommes garants du projet, de la technique, nous œuvrons conformément à un cahier des charges et un planning validés. Nous avons également une mission du suivi financier des travaux et de l'exécution du contrat avec les entreprises. » commente Damien Muscat, directeur de travaux adjoint.

Une première phase d'étude et d'ingénierie a permis de définir un avant-projet, il y a quelques années en arrière, puis un certain nombre de décisions structurantes ont été prises, c'est alors que le projet, « PRO » dans le jargon, a été arrêté en accord avec le concédant de VINCI Autoroutes, qui est l'État. C'est ensuite la phase de consultation à l'échelle européenne qui a commencé afin de choisir qui allait pouvoir réaliser ces travaux de la manière la plus optimale. « Nous avons défini au préalable les éléments généraux du projet, par exemple, où il était nécessaire de construire un pont, la taille de ce pont... Les entreprises retenues

apportent à leur tour des compléments en définissant les plans d'exécution, le choix des matériaux ou encore les modalités de phasage de construction. » explique Damien Muscat, « et nous allons vérifier que ce qui est proposé est bien conforme au « PRO » et réalisé dans les règles d'un point de vue technique mais également en termes de sécurité et d'environnement » complète Farid Bouchiba.

Les intervenants de SETEC International sont regroupés en deux équipes distinctes : une première équipe pour les études d'ingénierie en amont, basée à Vitrolles, qui poursuit aujourd'hui encore des missions de contrôle dits « VISA » en vérifiant les plans et leurs ajustements tout au long du chantier et une seconde équipe sur le terrain, qui assure le suivi au quotidien aussi bien de jour que de nuit.

Le maître d'œuvre agit pour le compte et en totale synergie avec VINCI Autoroutes. D'ailleurs, Farid et Damien sont installés dans les locaux de la direction d'opérations et partagent leur temps avec le reste de l'équipe installée à la base vie du chantier, dans le secteur de Tombadou. Ils concèdent des débuts compliqués car « VINCI Autoroutes est un maître d'ouvrage particulièrement exigeant mais avec le temps, une confiance réciproque s'est installée ». Damien Muscat est transparent « la vie d'un maître d'œuvre sur un chantier, c'est 30 à 40% de réunions, de suivis récurrents, mais surtout 60% d'imprévus ; l'adaptation est permanente ! Nous travaillons dans des conditions très particulières : en rase campagne, sans aucun trafic, ce chantier pourrait être réalisé plus rapidement et plus facilement ; là c'est plus long car nous réfléchissons en permanence notre phasage pour gêner le moins possible et l'optimiser du mieux que nous le pouvons. Et le travail de nuit est primordial. ».



## SETEC, cabinet d'ingénierie française

Le groupe SETEC regroupe plus de 3 000 salariés. SETEC International œuvre majoritairement sur des projets dits d'aménagements linéaires : autoroutier, ferroviaire, portuaire et aéroportuaire avec une équipe de 400 personnes.

« L'A57 est actuellement notre plus important chantier en France. Un chantier qui va nous faire rentrer dans une nouvelle ère : une époque où l'on réaménage et où l'on trouve d'autres fonctionnalités aux infrastructures autoroutières, ici des voies réservées au bus. Ça va dans le sens de l'histoire. »

précise Farid Bouchiba.





# Aménagements paysagers, la saison des plantations va bientôt débuter

**Mieux intégrer l'infrastructure autoroutière dans le paysage local constitue un enjeu important du cadre de vie des riverains. Replanter les abords de l'A57 ou encore aménager les échangeurs font l'objet d'un travail en lien étroit avec les communes concernées : Toulon, La Valette-du-Var et La Garde.**

Une nouvelle phase va bientôt pouvoir débuter. Après un appel d'offre européen, l'entreprise principale a été retenue. Il s'agit d'un groupement, dont Méditerranée Environnement est le mandataire, basé à Ollioules. Les plantations vont démarrer en fin d'année ou sur le début d'année 2024. Les équipes interviendront au fur et à mesure des avancées de l'élargissement et de la libération des zones par les équipes NGE.

Un premier travail de réflexion a été mené, dès 2018, en lien avec les collectivités afin de définir des espèces adaptées au climat méditerranéen, résistantes à la chaleur et nécessitant peu de ressource en eau : strélizia, romarin rampant, pistachier lentisque, filaire à feuille étroite... Chaque échangeur a été imaginé en tant que marqueur d'entrée des communes.

Au printemps 2021, 200 palmiers et oliviers présents au niveau du terre-plein central entre les deux sens de circulation et aux abords de l'A57 ont été retirés. Avec des spécimens de 2 à 10 m de haut, l'opération était délicate et a nécessité des coupures temporaires de la circulation réalisées de nuit afin de limiter la gêne sur la circulation. Après leurs transplantations, les palmiers et oliviers ont été déposés à la pépinière Guyomar située à Hyères où ils sont depuis entretenus avec un suivi en continu. Cette « mise en jauge » permet également de vérifier que ces derniers ne sont pas infectés par la bactérie Xylella Fastidiosa ; cette vérification est une obligation phytosanitaire dans la région Sud. Dans quelques mois, les premiers oliviers et palmiers seront donc de retour progressivement.

PLUS DE  
**5 000**  
**ARBRES ET ARBUSTES**  
SERONT PLANTÉS OU REPLANTÉS  
AUX ABORDS DE L'A57

**4 M€**  
DÉDIÉS AUX  
**AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS**



## BIO express

**Farid Bouchiba,**  
Directeur travaux

**Ingénieur en chef sur l'A57 pour SETEC International, ce natif du Nord est diplômé d'un Master Génie Civil et Infrastructures.**



Il a précédemment travaillé sur la construction d'une voie express près de Douai, la dernière section de la LGV européenne à proximité de Strasbourg, le contournement Nord de la ville de Valenciennes, des échangeurs autoroutiers près de Chartres ou encore le réaménagement des accès du célèbre pont de Tancarville en Normandie.

« Chaque chantier est unique mais l'A57 est un chantier dont je me souviendrai. C'est un chantier exceptionnel du fait de son emplacement en milieu urbain, avec un trafic très important tout au long de l'année, et énormément de personnels mobilisés sous circulation. C'est hors-norme et c'est très gratifiant de travailler sur des opérations de cette envergure ; cela reste un événement marquant dans une carrière. »

**Damien Muscat,**  
Directeur de travaux adjoint

**Formé à l'Institut National des Sciences Appliquées INSA Lyon, l'ingénieur œuvre chez SETEC International depuis une quinzaine d'années sur d'importantes opérations. Tout d'abord des travaux sur l'A89 entre Balbigny et Violay dans la Loire, puis au Sénégal pendant 5 ans pour la construction de la première autoroute concédée d'Afrique de l'Ouest reliant le nouvel aéroport international à Dakar, avant un retour en France pour accompagner la réalisation d'une interconnexion électrique entre la France et l'Italie.**



Ce natif de Toulon a vécu une quinzaine d'années sur Brignoles avant des études à Antibes puis Lyon ; il est désormais installé en Savoie et rejoint sa famille tous les week-ends.

« Tous les lundis matin, je fais 400 km et toujours avec enthousiasme ; c'est un métier passion. C'est un projet très prenant mais exaltant, nous avons la chance, d'avoir une forte cohésion dans l'équipe ! Je pense que c'est un atout. Sur un chantier comme celui-ci, la valeur ajoutée est véritablement l'Humain. »



# LES ÉQUIPES EXPLOITATION de VINCI Autoroutes au cœur du chantier

**Leur devise « surveiller, intervenir et informer ». Au-delà de l'entretien des infrastructures, les équipes de l'exploitation sont en vigilance 24h/24 et assurent la surveillance du réseau, tout comme des missions pour mettre en sécurité les usagers ou les compagnons œuvrant sur le chantier. Techniciens, ouvriers de maintenance, opérateurs vidéo ou patrouilleurs. Rencontres avec les « anges-gardiens » de l'A57, au milieu du chantier d'élargissement.**

**Frédéric  
OLLIVIER**



**FONCTION**  
Surveillant de travaux

**Ce natif du Castellet à l'accent chantant a rejoint en 1998 la subdivision autoroutière de Toulon de la DirMed (Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée), alors sous l'autorité du ministère de l'Équipement. Depuis 2016, il est en détachement dans l'équipe ESCOTA/VINCI Autoroutes.**

Je m'occupe de la préparation des balisages (signalisation temporaire) qui vont être mis en place sur toute la semaine, le soir ou les week-ends. Les balisages sont nécessaires pour organiser les réductions de voies ou les fermetures nécessaires dans le cadre des travaux. Je mets donc en place les schémas de fermeture et j'organise les équipes.

La mise en place d'un balisage prend environ 45 min à 2 ouvriers autoroutiers. Pour des opérations spéciales de nuit, nous pouvons aller jusqu'à 6 personnes dédiées. Il faut agir le plus rapidement possible afin de permettre aux entreprises de commencer à travailler au plus tôt. Les entreprises sont très contraintes par le temps lors d'une fermeture de la circulation ; elles n'ont que quelques heures pour agir et ont des pénalités si elles « rendent » les voies avec du retard au petit matin ; nous devons donc, nous

aussi, être à l'heure. C'est également nous qui vérifions que tout soit en ordre, que rien ne soit resté sur la chaussée oublié par les entreprises, avant de rendre la circulation aux usagers.

Avec ce chantier colossal, la circulation est modifiée très régulièrement ; les bretelles sont transformées, tout comme les échangeurs ; c'est un suivi au quotidien.

En parallèle, il faut manager le patrouillage et l'astreinte opérationnelle sur le secteur entre Saint-Cyr jusqu'à Cuers, mais également programmer l'entretien courant de l'autoroute (fauchage des abords, nettoyage des chaussées, maintenance du tunnel...).

Dans nos métiers, le suivi des process est primordial pour assurer la sécurité de tous et maintenir la continuité des services.

**Pascal  
BUSAM**



**FONCTION**  
Responsable du PC sécurité de Toulon

En poste depuis 1997 au Centre d'exploitation de Toulon, il a accompagné la création du Poste de Contrôle Sécurité (PC) en 2002. Le PC fut ensuite agrandi et réorganisé en 2014 avec la construction du tube Sud. Il en est désormais responsable depuis 2016 et son intégration chez VINCI Autoroutes.

Le PC sécurité de Toulon est directement relié au Centre d'Information Trafic du réseau ESCOTA situé à Mandelieu. Notre zone de surveillance est relativement restreinte (13 km), elle inclut le tunnel et depuis 2 ans, près de 7 km de linéaire en chantier.

Le PC fonctionne en 3x8 et les opérateurs disposent d'images sur quasiment 100% du secteur. Le tunnel compte à lui seul une centaine de caméras, soit une tous les 200 m environ ! Un système de détection automatique d'incident analyse en permanence ce qu'il se passe dans le tunnel. Par exemple, si un véhicule ralentit ou s'arrête, si un objet tombe sur la chaussée ou encore si on observe la présence d'un piéton, l'opérateur est alerté. L'information remonte également parfois par les patrouilleurs en tournée, les usagers ou encore les services de secours ou les forces de l'ordre. En cas d'incident, tout est catégorisé, localisé, horodaté et cela ouvre un plan d'action, des scénarios pour traiter l'incident et prendre les mesures adéquates nécessaires, le plus tôt possible.

Suite à l'intégration de l'A57 et du tunnel dans la concession du réseau ESCOTA, nous avons un patrouilleur dédié sur la zone des travaux qui tourne en permanence. C'est une spécificité afin de permettre une intervention la plus rapide possible car il n'y a pas de bande d'arrêt d'urgence, les voies sont réduites en largeur, le moindre accrochage peut vite prendre des proportions conséquentes. Nous agissons alors en binôme : le patrouilleur sur place qui met en protection les usagers et met en place la signalisation pour avertir en amont les autres usagers et l'opérateur du PC qui demande un dépanneur, contacte les services de secours, prévient le peloton CRS autoroutier. Avant d'organiser, dans un second temps, le nettoyage des voies.

En 26 ans, je ne crois pas m'être déjà ennuyé ! Chaque journée est différente ; pas plus tard qu'il y a quelques jours, il a fallu gérer un poids-lourd en panne nécessitant la fermeture du tunnel le matin, un problème de canalisation percée avec de l'eau qui se répandait sur l'A57 l'après-midi et quelques petits incidents au milieu... Il y a forcément une montée d'adrénaline, il faut faire face à l'imprévu au quotidien.





**Sébastien  
ESTRANY**



**FONCTION**  
Conducteur de travaux

Après 10 ans en tant qu'ouvrier autoroutier sur le secteur au sein de la DirMed (Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée), il intègre le réseau ESCOTA/VINCI Autoroutes en 2016 et devient surveillant de travaux sur le secteur Aubagne / La Seyne-sur-Mer. Né à Toulon et résidant à Pignans, il est désormais conducteur de travaux et affecté au centre d'Exploitation de Toulon depuis 2020.

Ma mission est de mettre en adéquation les moyens humains et techniques avec les besoins identifiés. Je gère une équipe d'une quinzaine de personnes et je planifie les différentes interventions, le patrouillage et les demandes liées au chantier. Dans la même journée, je peux avoir à intervenir sur une fuite dans un bâtiment comme un poids-lourd couché sur la chaussée ! Il faut être un véritable couteau suisse ! Planning des patrouilleurs, planning d'astreinte, horaires de travaux, organisation des balisages liés au chantier, il faut avoir une sorte de vision double : la planification lointaine tout en répondant à l'immédiateté.

Concernant tout ce qui est lié au chantier, nous formalisons les différentes tâches avec une réunion hebdomadaire permettant de caler les choses sur 5 semaines, mais la réactualisation est quasi quotidienne. Nous modifions et adaptons au fil de l'eau, en fonction des avancées mais toujours en respect des arrêtés préfectoraux. Je travaille main dans la main avec la direction d'opérations : il faut être au fait de toutes les améliorations possibles. Si par exemple, on se rend compte qu'une légère adaptation du schéma de balisage peut permettre aux entreprises de travailler mieux ou plus vite, il est de mon ressort de rendre cette opportunité possible ; le chantier n'en sera que gagnant.



**Philippe  
GIORDANO**



**FONCTION**  
Ouvrier autoroutier

Il patrouille depuis 33 ans sur les autoroutes de la région, principalement sur l'A8 dans le secteur de Saint-Maximin, près d'Aix-en-Provence. L'envie d'un nouveau challenge, couplé à une volonté de rapprochement familial, l'ont amené à rejoindre l'équipe de Toulon il y a un an environ.

Un ouvrier autoroutier est à la fois un patrouilleur qui veille à la sécurité de tous et également un agent d'entretien qui agit pour la viabilité du réseau.

Aujourd'hui par exemple, je suis en poste de 13 h à 21 h pour des missions de patrouilleur ; je commence par une reconnaissance de mon secteur et puis, la suite de la journée sera rythmée par des imprévus ! Chaque journée est différente : nous pouvons être appelés sur 3 interventions comme 10 ! Un véhicule en panne, un objet tombé sur les voies à ramasser, une mise en sécurité à la suite d'un accrochage entre deux véhicules (...), d'un jour à l'autre, ce n'est jamais pareil.

Sur une journée dédiée à l'entretien et la viabilité, ce sont des missions là

aussi variées : cela va du ramassage de déchets à l'entretien des panneaux de signalisation (ils sont parfois tagués pendant la nuit ou déplacés par le vent), en passant par la préparation du matériel, des fourgons d'intervention ou également pour les opérations de balisage de nuit.

Ici, nous sommes véritablement sur une autoroute qui traverse la ville. Avec les interventions, je rencontre beaucoup d'utilisateurs, souvent nous parlons du chantier, comment cela fonctionne, les entreprises qui réalisent les travaux, la complexité de travailler avec la circulation juste à côté ; beaucoup sont surpris. J'explique, je fais un peu de pédagogie, à mon échelle.



**Sylvain  
HERTZ**



**FONCTION**  
Ouvrier autoroutier

Ce varois, résidant à Cuers, a été en poste de nombreuses années dans le secteur d'Aubagne en alternant missions de viabilité sur les périodes hivernales et agent polyvalent de péage au niveau de La Seyne-sur-Mer sur l'A50. Il a travaillé sur le balisage en lien avec les travaux d'élargissement sur l'A50 entre La Ciotat et Bandol, avant d'être le « premier jaune au milieu des oranges » ! En raison de la couleur des chasubles de chacun, comprenez : le premier salarié VINCI Autoroutes affecté en 2016 au secteur de Toulon, jusqu'alors géré par la DirMed (Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée).

Notre rôle est de sécuriser et fluidifier au quotidien. Nous sommes formés pour mettre en sécurité, c'est une absolue nécessité de coller aux différents protocoles. Nos autres missions tournent autour de l'entretien, comme par exemple, et selon la saison, des travaux de débroussaillage, ou en ce moment des interventions préventives pour libérer les avaloirs d'eau (dispositif pour recueillir les eaux de ruissellement) et éviter ainsi les canalisations bouchées, ou encore le nettoyage des abords de l'autoroute qui est une mission constante. Dans le cadre du chantier, nous mettons en place des balisages et des fermetures de voies quasiment toutes les nuits. Cela nous occupe beaucoup car les travaux sont énormes et les plus importants sont souvent réalisés de nuit ; les gens ne s'en rendent pas vraiment compte mais le chantier est en continu, de jour comme de nuit. Quand nous devons fermer l'autoroute entre deux échangeurs à 21 h, cela se fait relativement simplement, mais lorsqu'il s'agit de rendre les voies à 6 h du matin, c'est beaucoup plus compliqué car le trafic est déjà très présent.

Nos missions sont variées, mais la priorité est toujours donnée à l'intervention sur accident. Panne d'essence, problème mécanique, accrochage ; étant donné que nous sommes sur

2 voies réduites, le blocage d'une voie pour le moindre incident crée des congestions importantes très rapidement. Parfois plusieurs incidents surviennent en simultané, nous demandons alors du renfort. Pour intervenir, il faut que les automobilistes nous laissent passer, car plus vite on est sur place, plus vite l'événement pourrait être traité et la circulation revenir à la normale.

L'inattention, l'usage du téléphone au volant sont malheureusement à l'origine de nombreux accidents. On voit des comportements parfois ahurissants ; pour gagner quelques places, certains oublient le code de la route.

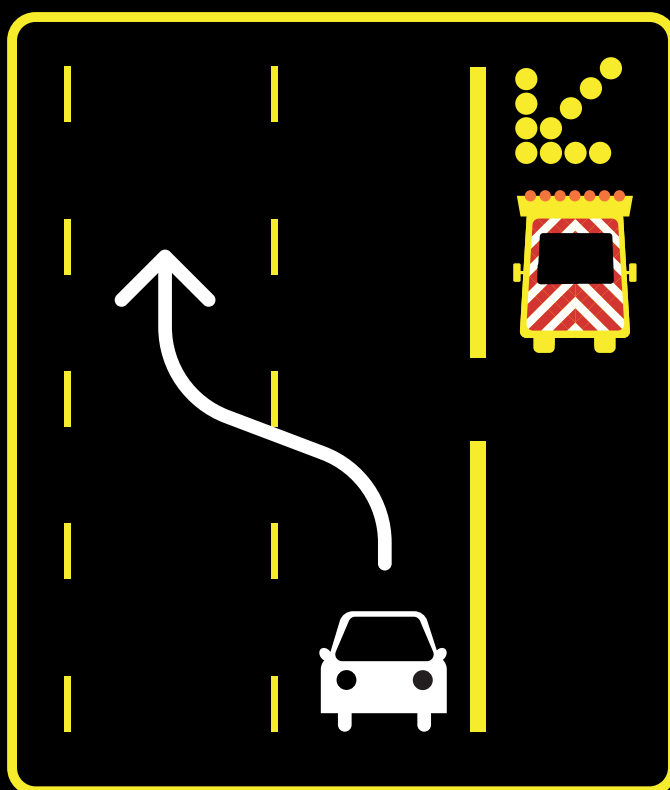
La vigilance doit être de tous les instants. Faire attention, anticiper : c'est notre univers.





# 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

FONDATION  
**VINCI**  
AUTOROUTES  
Bien (se) conduire