

# Chantier de l'A57 2024 : La dernière ligne droite

AVRIL 2024

Stappatréat publicitatatceqfalqitafefe 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

Aménagements  
paysagers

P12

Bilan emploi  
et insertion

## Gardons le cap !

**Dernière année pleine pour l'élargissement, 2024 s'inscrit dans la continuité, avec le maintien du rythme soutenu des travaux. Les progressions sont effectives dans tous les secteurs et le planning conforme aux prévisions.**



**Blaise RAPIOR,**  
Directeur général adjoint VINCI Autoroutes  
Directeur général d'Escota

« **L'élargissement de l'A57 est un chantier à la fois exemplaire et hors norme.**

**Exemplaire tout d'abord, dans sa conception vers une multimodalité vertueuse.** Le secteur des transports représente 1/3 de nos émissions de carbone; en France, 9 déplacements sur 10 se font par la route. Décarboner la mobilité routière est un enjeu majeur et mieux utiliser la route est l'un des outils pour relever ce défi.

Prendre sa voiture est souvent une contrainte ou une nécessité et le développement des transports en commun ne peut tout résoudre sur la totalité des trajets. L'un des leviers à explorer est donc de favoriser le relais entre la voiture et les autres modes de transport. Ici, à Toulon, l'infrastructure intégrera parfaitement cette volonté de multimodalité, grâce à des voies dédiées pour les transports en commun et des arrêts de bus sur l'autoroute, eux-mêmes connectés à la halte ferroviaire de Sainte-Musse. Il s'agit d'une première en France dans une configuration en cœur de métropole.

**Exemplaire également par son intégration dans son environnement.** Quand une infrastructure est aussi proche des riverains, les enjeux sont d'autant plus importants et la nuisance sonore est sans doute le sujet le plus sensible. Des linéaires particulièrement importants de protection acoustique sont de fait en cours d'installation, dont une grande partie est déjà en place. Le chantier est également l'occasion de réaliser des aménagements pour récupérer et traiter les eaux de ruissellement issues des voies; ce sera une véritable amélioration. Enfin, pour ne pas perdre les palmiers et oliviers qui faisaient la fierté des Toulonnais, ces beaux sujets ont été déplacés et entretenus avant de progressivement retrouver une place aux abords de l'A57.

**Exemplaire aussi sur l'insertion; les équipes se sont véritablement mobilisées sur ce point.** Cela fait partie de notre rôle de maître d'ouvrage que d'inciter les entreprises à intégrer cette démarche d'insertion, où clairement il n'y a que des gagnants.

**Enfin c'est un chantier hors norme, c'est une évidence. Il est très complexe au milieu d'un trafic très dense avec des emprises très contraintes.** Nous travaillons de jour et de nuit, mais étant donné la proximité avec les riverains, nous avons dû adapter nos méthodes de travail. Nous venons travailler de manière très ciblée, sur plusieurs secteurs, nous démultiplions les tâches afin de trouver un équilibre entre avancement du chantier et contraintes pour les riverains et les conducteurs, en totale collaboration avec les collectivités locales.

**Ce chantier avance aussi bien que possible. Nous sommes fiers de la manière dont il se déroule et de la qualité de nos échanges avec les parties prenantes.** Une véritable approche multipartenariale y a été développée. Il est à souligner que tous les acteurs ont comme point commun l'exigence et la bienveillance. L'exigence qui nous pousse à donner le meilleur de nous-mêmes et la bienveillance qui sert à trouver des solutions ensemble quand cela est nécessaire, au service du territoire et de ses habitants. »



**Salvador NUNEZ,**  
Directeur Opérationnel

« **Nous maintenons le rythme du chantier, notre exigence et notre vigilance.** Le gros du génie civil est désormais derrière nous; pour autant, cela ne signifie en aucun cas une baisse de régime! C'est avec la même attention que nous avons débuté 2024 afin de conserver l'état d'esprit qui nous anime depuis le début des travaux, pour mener à bien les dernières grosses opérations sur ce premier semestre.

Le chantier est long, nous sommes à un moment clé: le plus complexe est fait, mais il reste encore beaucoup à accomplir pour le finaliser. **Ma préoccupation centrale est de faire en sorte que l'ensemble des acteurs reste pleinement mobilisé, jusqu'au bout; c'est notre engagement, notre devoir au service du territoire.**

À compter de cet été, nous entrerons dans une nouvelle phase, dite d'achèvement; ce sera le début de la phase finale d'une certaine manière. Cela ne veut pas dire moins de travaux, mais des travaux d'autres natures. Aujourd'hui, même si l'infrastructure semble visuellement finie, il reste de nombreuses opérations à mener!

**Nous pouvons nous féliciter collectivement du travail déjà accompli, mais je demande encore un peu de patience, encore un peu de résilience à nos riverains et usagers.** Il y aura encore des moments compliqués, toutefois ils seront moins nombreux et moins intenses. Je ne peux pas promettre n'importe quoi, mais assurément les impacts des travaux seront progressivement moindres.

Cette fin de chantier, nous commençons à la percevoir et à l'automne, nous saurons dire à quel horizon elle interviendra, courant 2025. En ce sens, nous poursuivons également nos échanges avec les services de l'état en vue des phases de vérification réglementaire nécessaires.

Nous œuvrons pour une mise en circulation provisoire progressive de certaines sections, au fur et à mesure de leur finalisation. Nous sommes force de proposition pour rendre cela possible, mais nous ne sommes pas décisionnaires.

D'ici-là, nous maintenons la cadence, avec la même rigueur, au quotidien.

Merci à toutes et tous. »



**Philippe MAHÉ,**  
Préfet du Var

« Le plan de relance autoroutier lancé il y a une dizaine d'années se concrétise à Toulon. C'est vraisemblablement **le plus important chantier autoroutier de France actuellement.**

Élargir l'A57, ce n'est pas faire un appel d'air pour accueillir plus de véhicules, c'est avant tout **répondre à une réalité de besoins de mobilités du quotidien.** Aujourd'hui 70 à 80 % des déplacements se font en voiture, il est donc essentiel d'apporter des réponses aux usagers mais également aux riverains, en matière notamment de protection acoustique. Au-delà, l'élargissement apportera également de nouvelles réponses en matière d'offres de transports en commun et permettra de relier d'autres formes de mobilités, grâce au futur pôle multimodal de Sainte-Musse. C'est extrêmement novateur car seule une combinaison ou un ensemble de solutions peut permettre d'améliorer les déplacements.

**110 000 véhicules empruntent ce tronçon quotidiennement.** Les travaux sont une promesse et chaque jour qui passe nous permet de vérifier que la promesse sera tenue. De nouvelles étapes importantes sont à venir dans les prochains mois et je ne doute pas que nous serons nombreux à saluer le travail qui est en train d'être réalisé de manière très professionnelle. »



**Jean-Louis MASSON,**  
Président du Conseil départemental du Var

« Nous disposons de deux autoroutes, l'une à l'Est, l'autre à l'Ouest qui rentrent dans Toulon. Une situation complexe due à la topographie montagneuse de notre magnifique rade. La première réponse fut un tunnel, opération d'ingénierie de haute volée à laquelle en succède une autre, le passage à 2x3 voies de l'A57, pour fluidifier le trafic.

Cette troisième voie est tellement attendue par les usagers du quotidien, qu'il est pleinement rassurant de voir les calendriers tenus. **L'adaptation des opérateurs a été remarquable: travaux de nuit pour limiter les impacts, construction des écrans acoustiques en cours de chantier alors qu'habituellement cela est réalisé en fin de chantier.** Tout cela va dans le sens du souci constant d'allier efficacité et moindres nuisances inévitables liées à l'ampleur des travaux réalisés.

Le Département est très engagé par sa politique Var Insertion Travail et nous avons, avec ce chantier, l'application concrète de la clause d'insertion dans les marchés. **Nous avons dépassé les objectifs fixés, le nombre d'heures réservées à l'insertion est conséquent.** Je suis très satisfait de constater que collectivement nous sommes capables de remettre sur le marché du travail des personnes qui en sont écartées depuis longtemps ou de leur permettre de reconstruire un parcours de professionnalisation. Une fierté pour le Var. »



**Geneviève LEVY,**  
Adjointe au Maire de Toulon,  
Vice-Présidente de la Métropole  
Toulon Provence Méditerranée,  
Député honoraire

« Je pense que les riverains et usagers ont compris les enjeux **que représente un tel chantier pour eux-mêmes et pour le territoire** et l'acceptent. Je rencontre beaucoup de personnes qui me demandent si c'est bientôt fini car les choses avancent vite. Il reste encore du travail, mais la population a bien perçu que le chantier progresse bien et c'est effectivement le cas. C'est un véritablement soulagement de voir la manière dont cela se passe. »



## UN CHANTIER jugé nécessaire et approuvé par la population

Tous les ans, une enquête évalue la perception des habitants du territoire au sujet du chantier. L'enquête téléphonique, menée par l'Institut Verian (anciennement Kantar), s'est déroulée du 15 février au 6 mars 2024 auprès d'un échantillon représentatif de 701 individus âgés de 18 ans et plus, résidant dans les communes de Toulon, La Valette-du-Var et La Garde.

**86%**  
**DES SONDÉS**  
**SONT FAVORABLES**  
à l'élargissement  
de l'A57.



**90%**  
**ESTIMENT**  
**QUE C'EST**  
« UNE BONNE CHOSE »  
pour l'ensemble  
des usagers de l'A57.



## Les avancées du chantier secteur par secteur

Tour d'horizon des dernières opérations réalisées, en cours et des étapes à venir.



Les opérations les plus spectaculaires sont désormais derrière nous, ce n'est pas encore la dernière ligne droite, mais nous commençons à l'apercevoir!

Des travaux d'envergure nous attendent encore. Pleinement mobilisés, nos mots d'ordre sont : rigueur, vigilance et implication.



### BENOÎT MALON / LA PALASSE

- Au niveau de l'échangeur de Benoît Malon, l'important chantier de déviation des réseaux (électricité haute tension, eaux, gaz et télécommunications) est désormais terminé. La remise à niveau du pont est en cours, avec notamment la réfection de toute l'étanchéité de l'ouvrage; pour ce faire, plusieurs basculements de circulation ont été nécessaires dans le secteur depuis fin 2023.
- Après la réalisation d'une première partie à l'Est, les opérations se concentrent désormais sur la partie Ouest de l'ouvrage (côté Toulon) depuis la fin janvier et se poursuivront jusqu'à l'été. Les travaux sont réalisés principalement de nuit, en raison du fort trafic en journée, dans ce quartier et sur l'A57 située dessous. L'élargissement du pont permettra la création d'une piste cyclable.
- La zone entre Benoît Malon et le tunnel va faire l'objet d'une remise aux normes. Les équipements de sécurité et de signalisation vont être remplacés. Les énormes massifs en béton supportant les panneaux de signalisation devront être démolis à l'aide d'un brise roche hydraulique, de nuit, sous coupure de la circulation. Cette étape générera du bruit.
- Depuis début janvier et durant tout le premier semestre 2024, différents travaux sont en cours au niveau de la voirie parallèle à l'A57, au Sud: il s'agit du passage de La Barentine. Ils sont principalement réalisés de nuit et en semaine afin de ne pas impacter la circulation des usagers en journée. Le but de ces travaux est de remplacer des réseaux (télécoms, assainissement, etc.) et de traiter la jonction entre la section courante autoroutière et cette voirie parallèle. À noter que sur ce secteur, la dureté du sol rend l'avancée des travaux plus longue car la trancheuse n'évolue que de quelques mètres par nuit. Malgré les précautions prises, les opérations feront du bruit dans ce secteur.
- À partir du printemps, l'élargissement au centre entre les deux voies de circulation va progresser. Le terre-plein central prendra progressivement sa configuration finale.
- Au Nord, entre Benoît Malon et La Palasse, tout comme au Sud, la pose des écrans acoustiques est effective depuis déjà plusieurs semaines. Le travail de finition est en cours.



Michel CASTET,  
Directeur  
d'Opérations A57



## Zoom sur l'échangeur de la Palasse

Ce fut l'une des deux opérations « coup de poing » du début d'année! D'importants travaux de rénovation du pont supportant l'A57 et enjambant l'avenue Joseph Gasquet, ont été concentrés sur le week-end du 2 février. Cette opération, longuement planifiée depuis plusieurs mois, a été minutieusement élaborée en concertation avec les gestionnaires de voirie, la préfecture, les forces de l'ordre ainsi que les services de secours. Pour assurer la pérennité du pont, les équipes ont dû retirer une importante épaisseur de chaussée sur plus de 60 cm de profondeur, sur une longueur de 250 m et sur la largeur des 3 voies de circulation, entre la sortie de l'échangeur de Toulon Est et le secteur de Sainte-Musse, en direction de Nice.

Une fois cet important volume évacué, les équipes ont réalisé des contrôles de la structure restante. Ensuite, ce sont près de **1 300 tonnes de nouveaux matériaux qui ont été acheminés: 100 camions ont été nécessaires.** La réalisation de la nouvelle chaussée et de ses différentes couches successives était entrecoupée de temps de séchage et de phases de contrôles techniques. Un véritable millefeuille aux dimensions hors normes!

Cette opération a fait l'objet d'un phasage bien particulier, caractérisé par deux étapes successives d'intervention. En raison de la présence de 3 voies de circulation sur ce secteur, la première étape s'est concentrée à traiter une voie et demie de la chaussée en laissant une voie de circulation. Puis, la circulation a basculé sur la partie refaite pour libérer l'autre voie et demie qui devait faire peau neuve.

### ÉTAPE 1

Début des opérations avec le retrait de l'ancienne chaussée sur 60 cm de profondeur. Cette étape, appelée « rabotage », s'est déroulée sur toute la première partie du week-end et a concerné les trois voies de circulation.



### ÉTAPE 2

Contrôle de la structure restante.

### ÉTAPE 3

Mise en place de la structure et réalisation des différentes couches de la nouvelle chaussée.



### ÉTAPE 5

Travaux de mise en peinture des voies avant la réouverture à la circulation le lundi 5 février à 4 h du matin.



### ÉTAPE 4

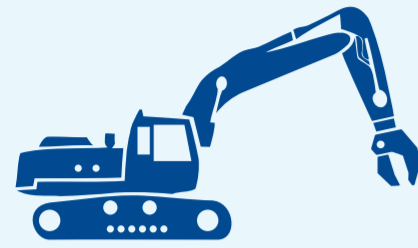
Contrôle technique de qualité et de conformité entre chaque couche d'enrobés.



### SAINTE-MUSSE

- Le dernier bassin multifonction de l'élargissement est en cours et devrait être finalisé d'ici l'été. Il se situe côté Nord de l'A57 et sera enterré sous le futur arrêt de bus du sens Nice / Toulon et sous le futur parking.
- Côté Sud, la construction et l'aménagement des quais de bus ont débuté en mars. Il s'agit, dans un premier temps, de préparer les fondations des futurs équipements: abris, panneaux dynamiques d'information, poteaux d'éclairage et de caméras de sécurité.
- Dans les prochaines semaines, la nouvelle passerelle piétonne ainsi que les imposantes rampes d'accès dédiées aux personnes à mobilité réduite entre La Palasse et l'avenue Blondel devrait être ouvertes à la circulation piétonne.
- Entre Sainte-Musse et l'échangeur de Tombadou, des travaux de terrassement et de soutènement sont en cours au Nord pour réaliser l'élargissement sur le côté, devant le Stade Léo Lagrange.

# Zoom sur la démolition du pont de Tombadou



## ÉTAPE 1

Après coupure de la circulation, les équipes se mettent en place en commençant par retirer les équipements, panneaux de signalisation, glissières de sécurité. Puis vient la mise en place d'un matelas de protection constitué de matériaux et de gravier de plus de 50 cm pour protéger la chaussée.



## ÉTAPE 2

Sous une pluie diluvienne, les engins commencent le grignotage du tablier du pont. Il faudra un peu plus de 5 heures pour en venir à bout.



## ÉTAPE 3

Le pont n'est plus; ce sont désormais les appuis de l'ancien pont qui sont déconstruits peu à peu. En parallèle commence l'évacuation de plus de 4 000 tonnes de gravats.

## ÉTAPE 5

Les voies sont libérées et rouvertes à la circulation un peu avant 17 h.

## ÉTAPE 4

Le soleil revenu accompagne la phase de nettoyage des voies afin de retirer les 50 cm de sable de protection mis en place la veille au soir. La démolition des murs et de certaines fondations se poursuit encore.



Le défi était de taille pour cette deuxième opération « coup de poing » : **faire disparaître l'ancien pont dans un timing le plus restreint possible.** Préparée depuis plusieurs mois, la déconstruction de l'ancien ouvrage de l'échangeur de La Valette Centre a été **réalisée le week-end des 8 et 9 mars sous d'importantes précipitations** liées à un épisode méditerranéen particulièrement intense qui a balayé tout le Sud-Est de la France.

**5 GRIGNOTEUSES**  
DE 45 À 90 TONNES

**650 MÈTRES**  
DE GLISSIÈRES  
BÉTON À DÉPLACER

“

**50 m de long sur 23 m de large, c'est à quelque chose près les dimensions d'une piscine olympique; on peut dire que c'est un ouvrage conséquent!** Pour démolir cet ensemble, nous avons commencé par mettre en place un **tapis de protection de la chaussée autoroutière constitué de matériaux granulaires recyclés sur environ 50 cm de hauteur, tels que des anciens agrégats d'enrobés par exemple.** ”

**5 PELLES**  
DE 25 À 35 TONNES

**+ DE 50 PERSONNES**  
MOBILISÉES

**10 TOMBÈREAUX**  
POUR ÉVACUER LES MATÉRIAUX

**+ DE 4 000 TONNES**  
DE GRAVATS À ÉVACUER

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

**3 BALAYEUSES**

POIDS DU PONT  
**2 600 TONNES**



Des élèves de l'École d'application aux métiers des travaux publics (EATP d'Égletons en Corrèze) ont pu assister à la démolition du pont de Tombadou auprès des élus locaux, des professionnels et de la population ayant bravé les intempéries !

DIMENSIONS DU PONT  
**50 M DE LONG**  
**23 M DE LARGE**



## TOMBADOU

- Le nouveau pont de Tombadou a été construit en 2023 et ouvert à la circulation, en configuration provisoire, le 7 février dernier. Grâce au nouveau giratoire créé en partie Sud du nouvel ouvrage, la circulation se fait de manière plus fluide dans le secteur. Il a permis de décharger le trafic au niveau du rond-point des Armaris.
- Entre l'échangeur de Tombadou et La Bigue, les travaux se concentrent désormais au niveau du terre-plein central : après les opérations de terrassement et d'assainissement suivront les travaux de chaussées.



## LES FOURCHES

- La construction du second nouveau pont en lieu et place de l'ancien, démoli en février 2023, poursuit sa progression. Les équipes ont construit, en ce début d'année, la pile centrale qui supportera à terme le tablier qui sera composé de poutres métalliques et de béton.



## LA BIGUE

- La mise en circulation provisoire du nouveau pont est effective depuis fin janvier. Les travaux sur l'ancien ouvrage continuent.
- Au niveau de l'échangeur, certaines extrémités de bretelles restent à aménager, ainsi que le giratoire Nord dans sa version définitive.
- D'une manière générale, la reconfiguration progresse avec les travaux de la RD97, de la future contre-allée reliant la route du Revest à l'avenue du 11 novembre et au centre-ville de La Valette-du-Var.
- À ce jour, les aménagements paysagers sont les travaux les plus importants en cours sur le secteur Nord de la Bigue avec notamment la replantation des palmiers et oliviers déplantés du terre-plein central au printemps 2021.



## LA BIGUE / PIERRE RONDE

- La nouvelle passerelle piétonne métallique a été posée en décembre dernier. Les travaux se poursuivent, ainsi que la création des rampes d'accès adaptées aux personnes à mobilité réduite pour une ouverture prévue au second semestre.
- Au Nord, les travaux d'assainissement et les dispositifs de retenue sont en place, la pose des écrans acoustiques est terminée. Rappelons qu'il s'agit d'écrans de protection double face permettant d'absorber d'une part le bruit côté A57 et d'autre part, le bruit provenant de la RD97. Les travaux se concentrent désormais au niveau du terre-plein central.
- Au niveau de l'échangeur de La Bigue, la nouvelle configuration des bretelles et du giratoire Sud est prévue pour cet été.



# AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS :

## LE TOP DÉPART DES PLANTATIONS ET DES TRANSPLANTATIONS EST DONNÉ !

C'est au printemps 2021 que les 200 palmiers et oliviers, présents entre les deux sens de circulation et aux abords de l'A57 ont été retirés.



Avec des spécimens de 7 à 15 m de haut en moyenne, l'opération de transplantation, réalisée au printemps 2021, était délicate et a nécessité des coupures temporaires de la circulation, réalisées de nuit afin de limiter la gêne occasionnée. **Ils ont été replantés puis entretenus sur les terrains de la pépinière Guyomar à Hyères.** Cette « mise en jauge » a permis également de vérifier que ces derniers ne soient pas infectés par des bactéries, telle que *Xylella fastidiosa* pour les oliviers par exemple.

Au fur et à mesure de l'avancée des travaux et de la libération progressive de certaines zones, les plantations débutent. Au total, 5 000 arbres et arbustes seront plantés ou replantés aux abords de l'A57. Les premières plantations ont eu lieu en décembre 2023, sur la partie Sud de l'autoroute, en bordure du centre commercial Grand Var ainsi qu'au niveau de La Bigue, à proximité de chez Leroy Merlin et de la concession Renault. **Il s'agit essentiellement d'espèces adaptées au climat méditerranéen qui nécessitent peu de ressource en eau.**

Depuis la fin janvier, les premiers palmiers et oliviers, présents initialement dans le terre-plein central de l'A57 et dans les échangeurs, ont commencé à être replantés dans le secteur de Valgora et à la Bigue, côté Nord. **Ils reprennent donc place dans le paysage à quelques encablures de leur emplacement initial car chaque palmier avait été répertorié par numéro et par secteur avant de partir en pépinière.**



## Rencontre avec Hervé Mineau, écologue



Après des études à l'université de Montpellier où il se destinait à la recherche fondamentale, les hasards de la vie l'ont poussé à rejoindre un cabinet d'étude où il a mené une réflexion sur des terrains bouleversés par des travaux notamment autoroutiers. Pour la formule, il se dit plutôt « rat des champs » que « rat des villes » !

### Qu'est-ce qu'un écologue ?

Je mets à contribution mes connaissances pour le choix des végétaux et l'association d'espèces. Je recherche le mimétisme par rapport à la situation antérieure afin de restaurer ou reconstituer des milieux naturels; je cherche à me fondre dans l'existant plutôt que d'en créer des nouveaux. En ce sens, je suis plutôt un intégrateur qu'un paysagiste.

### Quel est votre rôle sur l'A57 ?

Le cœur de mon travail est de mettre en musique le projet imaginé par un paysagiste et d'en formuler une traduction opérationnelle, adaptée. J'œuvre désormais dans le suivi avec ma seconde casquette de maître d'œuvre travaux. À Toulon, nous sommes en pleine ville, il y a très peu d'espaces disponibles, pour autant il faut reconstituer au plus vite la végétation, c'est un engagement auprès des riverains. Et compte tenu du contexte de restrictions vis-à-vis de l'eau, la palette végétale choisie doit être en capacité de résister au-delà des 2 à 3 années d'entretiens prévues. Nous avons donc favorisé le choix d'espèces rustiques plutôt que de l'horticole; on parle de gestion durable.

### Quelles sont les actualités sur le chantier ?

Les travaux de plantation ont débuté cet automne/hiver avec une première campagne; une seconde, beaucoup plus conséquente est prévue à l'automne-hiver 2024-25. Il y aura un trait d'union tout de même entre les deux campagnes, car nous avons le plaisir, à ce jour, de retrouver une quarantaine de palmiers et oliviers déplacés en début de chantier. C'est assez contre-intuitif, mais ces deux espèces ont un rythme biologique spécifique avec une capacité de reprise plus propice si leur plantation est printanière. Cela nous permet de lisser l'ensemble des interventions de plantations sur quasiment toute l'année hormis l'été.



## Les échangeurs comme nouveaux marqueurs de territoire.

Dès 2018, une réflexion a été menée avec les collectivités locales afin de définir le futur visage des échangeurs. En entrée de ville, ces derniers constituent de véritables marqueurs visuels.



# Favoriser l'emploi et l'insertion : objectifs dépassés !

En amont du démarrage du chantier, une convention de partenariat en faveur de l'emploi a été signée fin 2020 entre la Préfecture du Var, la Métropole Toulon Provence Méditerranée, la Maison de l'Emploi, France Travail et VINCI Autoroutes. L'objectif : profiter de l'opportunité du chantier afin d'agir de concert pour favoriser la création d'emploi et réserver des heures pour les publics en insertion. Après trois années d'activités, les objectifs initialement fixés ont d'ores et déjà été dépassés.

À l'initiative de VINCI Autoroutes, l'ensemble des entreprises du groupement réalisant les travaux est engagé dans une démarche de promotion de l'emploi et de lutte contre l'exclusion, au travers d'une clause sociale d'insertion. Les titulaires de marché doivent mettre en œuvre des actions permettant l'accès ou le retour à l'emploi de personnes rencontrant des difficultés sociales ou professionnelles. Selon le volume d'affaires de chaque entreprise, un calcul est effectué afin d'identifier le nombre d'heures d'insertion dont elle doit s'acquitter contractuellement. Bien qu'il n'y ait pas de taux minimum imposé, dans les faits, cela représente en moyenne entre 5 et 8 % du total d'heures travaillées par l'entreprise.



Nous avons en cours d'année 2023, dépassé l'objectif fixé initialement pour la fin du chantier. Ce n'est donc qu'un bilan intermédiaire, qui ne signifie en aucun cas l'arrêt de la démarche ; même si les objectifs sont d'ores et déjà atteints – je félicite tous les acteurs –, il est de notre devoir de poursuivre et d'en faire le maximum, jusqu'au bout.

Au-delà des chiffres, l'objectif est avant tout qualitatif : faire en sorte que le chantier puisse être un tremplin pour que le maximum de personnes retrouvent de manière durable un emploi.

Salvador NUNEZ  
Directeur Opérationnel



## LE POINT DE VUE côté employeur



Frédéric LOZANO  
Directeur de travaux  
chez AGILIS

Contractuellement, AGILIS, comme toutes les entreprises du groupement NGE, s'est engagée à 7 % des heures travaillées dédiées à l'insertion ; à fin 2023, les chiffres de réalisation montent à environ 10 %. Cela représente 3 personnes à temps complet dans l'équipe : le responsable de parc qui gère tous les approvisionnements, un ouvrier routier spécialisé dans les glissières métalliques et enfin une troisième personne qui intervient sur des travaux de maçonnerie pour les fondations d'écrans acoustiques notamment.

« Je mets en œuvre concrètement la volonté de ma direction en matière d'insertion. Cela fait une quinzaine d'années que cela est en place dans notre secteur des travaux publics et cela continue de progresser. C'est une démarche largement intégrée désormais, nous sommes véritablement sortis de l'idée de la contrainte. Nous avons, ici, des intermédiaires efficaces (les agences d'intérim notamment) qui présélectionnent, organisent et sont facilitateurs. Le processus de recrutement est assez fluide et on finit toujours par trouver les bons profils. Faire de l'insertion sur un chantier, c'est avant tout recruter des locaux sans forcément de qualifications, mais avec la connaissance du terrain et souvent une certaine forme de débrouillardise ; cela complète les équipes !

On a quelques exemples où il y a de belles rencontres professionnelles et quand on y parvient, c'est une véritable réussite commune. On est véritablement passé d'une démarche normative, réglementée à un système « gagnant, gagnant, gagnant » comme j'aime à le dire : gagnant à tous les niveaux : pour l'entreprise, le maître d'ouvrage et le salarié. Donner du travail à des personnes qui en sont éloignées, les aider à se sortir d'une mauvaise passe ou tout simplement donner une chance ou une nouvelle chance, c'est particulièrement satisfaisant ; c'est une démarche citoyenne qui a du sens. »



À 2023

Plus de **130 000**  
HEURES D'INSERTION GÉNÉRÉES  
sur le chantier,  
soit **212%** D'AVANCEMENT  
par rapport aux  
engagements initiaux

**180** CONTRATS  
depuis le démarrage  
du chantier, dont  
**14** toujours  
en poste



**92%** sont issus du territoire  
toulonnais, dont

**25%** des Quartiers  
Prioritaires de la Ville

Près de **5 000**  
HEURES DE FORMATION  
COMPTABILISÉES  
au titre de l'insertion



## RENCONTRES avec ceux qui ont bénéficié du dispositif



HAMZA DJENA, 20 ans



ENTREPRISE  
GUINTOLI



FONCTION  
Manœuvre

Après plusieurs stages de découverte dans différents secteurs d'activités dont la boucherie, la restauration ou encore la maçonnerie, Hamza ne semble pas véritablement trouver une voie qui lui convienne. France Travail lui proposa alors d'intégrer une nouvelle formation ; il se lance et fait partie des 20 personnes sélectionnées sur les 50 identifiées initialement. À l'issue, le groupement NGE lui proposa un contrat en CDI en tant que manœuvre afin de débiter sur le chantier de l'A57. Il fut embauché le 23 juin 2022.

« L'A57 c'est un premier pas qui m'a permis de rentrer dans la vie professionnelle. Je n'avais jamais travaillé, j'avais fait plusieurs stages, mais rien ne me plaisait, je ne savais pas ce que j'allais faire. En réalité, le chantier m'a sauvé. J'ai découvert un énorme chantier, des engins, ça m'a plu et cela se passe bien ! C'est mon premier job et c'est une chance pour moi ; l'A57 c'est que du positif. »

## RENCONTRE avec...



Samir HADJI  
Développeur du Réseau Entreprises  
École de la 2<sup>e</sup> chance (E2C Var)

« Sous l'impulsion de la Préfecture du Var et avec le soutien de la Région, l'école de la 2<sup>e</sup> chance est une structure qui propose des accompagnements individualisés pour les jeunes de 16 à 25 ans, sans diplôme et désireux de trouver une formation ou en emploi. Ici, c'est l'Union Patronale du Var qui porte le projet opérationnellement.

En 2023, nous avons accompagné près de 700 jeunes et parmi eux, près de 80 % ont obtenu un emploi ou une formation à l'issue, c'est ce que l'on nomme « les sorties positives ».

Avec l'opportunité du chantier de l'A57, nous avons créé en collaboration avec la Fédération du BTP du Var un module d'accompagnement spécifique sur six semaines. Il s'agit d'un dispositif destiné à faire découvrir la diversité des métiers existants du BTP, tout en apportant une première séquence à la fois théorique et pratique en vue de préparer les jeunes à l'employabilité. C'est une manière également de répondre au déficit de main-d'œuvre dans ce secteur et de faire matcher les profils et les besoins.

Dans ce cadre, nous avons pu organiser une journée sur le terrain au cœur du chantier de l'A57. Nous avons été accueillis par les équipes de VINCI Autoroutes et de NGE qui ont véritablement joué le jeu et ouvert leurs portes. Les échanges ont été très enrichissants, résolument optimistes et tournés vers l'envie et la motivation. Un chantier tel que celui-ci propose une grande diversité au niveau des corps de métiers, il y a beaucoup de choses à voir, à découvrir et puis, c'est du concret, cela peut clairement susciter des vocations !

À l'issue de ces six semaines, cette première promotion de jeunes sera mise en contact avec les entreprises en vue d'un job dating. Et nous espérons de belles concrétisations. »



GÉRARD VOGADE, 59 ans



ENTREPRISE  
GUINTOLI



FONCTION  
Manœuvre

Véritablement touche à tout, Gérard a connu, comme il l'indique lui-même, mille vies professionnelles ! De pompier durant dix ans en passant par chauffeur de limousine à Monaco, il découvre l'univers autoroutier en 2006 en tant qu'ouvrier viabilité et travaillera ensuite sur le chantier d'élargissement entre Saint-Maximin et La Barque. Il a rejoint les équipes de Guintoli en avril 2021 et œuvre désormais pour le balisage du chantier.

« Je travaille sur la mise en place de tout ce qui est nécessaire sur le tracé, comme sur les extérieurs pour les modifications ou encore les alternats de circulation ; on parle ici de balisage lourd c'est-à-dire avec les blocs béton qui servent de dispositifs de sécurité. Mon expérience sur un autre chantier m'a véritablement donné goût à l'univers autoroutier. Aujourd'hui, que ce soit de jour ou de nuit, je m'adapte facilement. Ce rythme est fait pour moi ! Le chantier de l'A57 m'offre la possibilité de poursuivre dans une voie qui me plaît. »

## REMISE D'UN CHÈQUE au Centre social de Toulon-Est



La fondation VINCI pour la Cité, en collaboration avec le fonds de dotation Nouvelles Générations de NGE et la Fondation Rugby Cœur Toulonnais ont apporté leur soutien en réunissant une aide financière de 19 500 € en vue de l'acquisition d'un nouveau minibus destiné à véhiculer les jeunes dans le cadre des activités proposées par la structure. Le Centre social de Toulon-Est, implanté dans le quartier de Sainte-Musse, propose du soutien scolaire, diverses activités culturelles et sportives, des aides à la parentalité, à l'alphabétisation ou encore à l'accès aux soins.

**12 500 €**  
de la Fondation VINCI  
pour la Cité

FONDATION  
D'ENTREPRISE  
VINCI  
POUR LA CITÉ

Fonds Nouvelles  
GÉNÉRATIONS

**5 000 €**  
Nouvelles Générations de NGE

**2 000 €**  
de la Fondation  
Rugby Cœur Toulonnais

RUGBY  
CŒUR  
TOULONNAIS  
LA FONDATION DU RCT

# À la rencontre de la grande famille de l'A57

Depuis plusieurs numéros, nous avons entrepris de vous présenter quelques portraits de celles et ceux qui œuvrent dans le cadre du chantier d'élargissement de l'A57. Impliqués depuis le début du chantier ou nouveaux arrivants, expérimentés ou débutants, de nombreux profils se côtoient tous les jours sur l'autoroute ou ses abords. Poursuivons ensemble notre découverte de la grande diversité des métiers avec nos cinq nouveaux portraits.



Léonce  
**MANCUSO**



**ENTREPRISE**  
GUINTOLI



**FONCTION**  
Conducteur d'engins



**FORMATION**  
CAP conducteur d'engins à l'EATP d'Égletons (Corrèze), puis baccalauréat en alternance en génie civil

« Pour mon alternance, j'ai intégré l'équipe de NGE et le chantier de l'A57. J'ai fini mon apprentissage et depuis janvier 2024, j'ai basculé sur un CDI en tant que chauffeur de pelle chez Guintoli, une filiale. Je dois dire que c'est un sacré chantier pour commencer sa vie professionnelle ! J'ai été dans le grand bain directement ; c'est une chance, une très belle opportunité. Un chantier de cette ampleur, c'est assurément un apprentissage très complet ; c'est extrêmement formateur à tous points de vue.

Il y a de nombreux chantiers dans le chantier : personnellement j'interviens sur des opérations de terrassements. Nous n'avons pas beaucoup d'espace pour travailler, et avec une pelle, il faut doubler de vigilance ! Étant donné que nous sommes en pleine ville, nous sommes amenés à travailler sous les lignes électriques, au-dessus de conduites de gaz ou d'eau, à proximité

du trafic et des bâtiments riverains, c'est très complexe. J'apprends tous les jours.

Il y a peu, je suis intervenu sur la démolition du pont de Tombadou, qui s'est déroulée durant un week-end début mars. C'était ma première « opération coup de poing » et pour être honnête, c'est impressionnant. On participe véritablement à un ballet savamment orchestré au millimètre, où chacun a une responsabilité, peu importe l'échelle. Le temps nous est compté puisque ce type d'opération nécessite la coupure de la circulation, il y a donc une forte pression, mais une pression positive. Nous sommes dans une bulle, concentrés et solidaires dans un travail d'équipe hors du commun. Je ne pouvais rêver mieux pour débiter ma carrière : un chantier hors norme et la découverte d'une grande famille ; c'est véritablement un rêve d'enfant qui se concrétise. »



Théo  
**ECHARDOUR**



**ENTREPRISE**  
GUINTOLI



**FONCTION**  
Responsable méthodes



**FORMATION**  
Ingénieur généraliste à l'École Nationale d'Ingénieurs de Tarbes

« J'étudie, élabore et planifie les différentes phases des travaux, la manière dont les choses peuvent et doivent s'enchaîner afin de tenir le planning global du chantier. Il est question d'imaginer les modalités de chaque intervenant métier pour tout coordonner entre les différentes entreprises du groupement NGE qui interviennent et les implications sur la circulation avec, par exemple, des basculements de circulation nécessaires.

Les opérations « coup de poing » sur un week-end sont véritablement des chantiers dans le chantier en termes de coordination. Pour la démolition de l'ancien pont de Tombadou, nous avons 23 heures pour agir afin de limiter la coupure de la circulation ; l'ensemble des tâches à réaliser était planifié au quart d'heure près !

La mission de suivi des travaux fait partie de notre quotidien : tous les mercredis, nous réunissons les conducteurs – qui sont les experts-métiers –, afin de faire un point sur les tâches planifiées la semaine passée et les tâches pour les 5 semaines à venir. En fonction, on réadapte, on ajuste, on recale, il faut parfois dézoomer à 6 mois ou 1 an pour y voir clair sur les dates clefs. Entre ce qui est imaginé et ce qu'il se passe sur le terrain, il y a la réalité et son lot de surprises et d'aléas. Nous sommes en perpétuelle adaptation pour éviter l'effet domino sur les tâches suivantes.

Le chantier est particulièrement complexe car nous sommes en ville. Les équipes disposent de très peu d'espace pour travailler, on ne peut pas forcément faire se croiser deux engins par exemple. Dans le même registre, nous avons dû construire de nombreux ouvrages de soutènement provisoires uniquement pour les besoins des travaux : certains bassins de protection des eaux ont des parois spécifiques afin de soutenir les terres et pouvoir maintenir une bretelle d'accès située à proximité par exemple. Ce genre de problématique peut arriver de manière ponctuelle sur les chantiers lambda, ici on se pose la question tous les 100 m ! Dans les chantiers classiques, les terrassements prennent beaucoup plus de place ; ici, nous n'en disposons pas, il faut donc trouver des solutions.

C'est un chantier extrêmement enrichissant et je ne crois pas qu'il existe de chantier plus complexe en termes de méthodes ; une fois qu'on a fait celui de l'A57, assurément on peut tout faire ! »



Alexandra  
**NAVIAUX**



**ENTREPRISE**  
NGE



**FONCTION**  
Assistante de direction

« Je suis originaire des Ardennes, mais nous avons déménagé en 2017 à Toulon à la recherche de nouvelles opportunités professionnelles. Mon métier d'assistante de direction m'a tout d'abord permis de découvrir le secteur nucléaire, avant celui du BTP. À l'issue d'une mission chez Bouygues dans le cadre de la construction d'un bâtiment au sein de la base navale de Toulon, j'ai commencé un contrat de chantier en avril 2021 sur la base-vie du chantier de l'A57.

Je travaille pour le directeur du groupement ; je l'assiste dans toutes les tâches administratives : courriers avec la maîtrise d'ouvrage, avec le maître d'œuvre, préparation des ordres de service, ordres de mission [...]

mais également je m'occupe de suivi des formations du personnel, des demandes de rémunérations complémentaires, je veille à l'entretien du matériel administratif et sa bonne gestion. En parallèle, j'assure aussi la partie administrative du volet sécurité, prévention et environnement : récupération des documents obligatoires, suivi des visites médicales des personnels, reportings mensuels...

Je ne connaissais pas du tout l'univers des travaux publics, ni celui des autoroutes ; le chantier de l'A57 c'est assez hors norme et c'est une expérience nouvelle où j'apprends beaucoup. C'est une très belle opportunité pour moi et j'en sortirai véritablement enrichie. »



Philippe  
**GRENIER**



**ENTREPRISE**  
NGE ROUTES



**FONCTION**  
Responsable d'exploitation



**FORMATION**  
CAP de mécanicien travaux publics et conducteur d'engin



**CHANTIERS PRÉCÉDENTS**  
- Étanchéité d'un canal au Cameroun  
- Chantier aéroportuaire Roissy-Charles de Gaulle

« NGE Routes est en charge des travaux d'enrobés, de restructuration et de revêtement des chaussées. Je suis arrivé en novembre de l'année dernière en lien avec l'avancement des travaux généraux ; la phase concernant les chaussées est en train de monter considérablement en puissance. 25 personnes sont aujourd'hui mobilisées à temps plein sur l'A57, ainsi que cinq personnes travaillant sur la centrale d'enrobés installée temporairement dans une carrière dans l'aire toulonnaise, afin de répondre aux besoins du chantier. Nous sommes organisés en trois équipes qui interviennent de jour, de nuit et parfois les deux !

Je compte plus de 40 années d'expérience et assurément les élargissements routiers en milieu urbain sont les plus complexes ! On est contraint de faire avec le trafic et de démultiplier les tâches pour limiter le plus possible les coupures de circulation. Chaque petit décalage de planning peut avoir de lourdes conséquences ; dans ces conditions, une parfaite coordination entre l'entreprise et le donneur d'ordre a d'autant plus d'importance et je dois dire que cela fonctionne efficacement, nous arrivons à gérer les problèmes à l'avancement. L'A57 fait partie des chantiers les plus complexes sur lesquels j'ai été amené à travailler. »



Florian  
**MONCOMBLE**



**ENTREPRISE**  
GUINTOLI



**FONCTION**  
Chargé qualité



**FORMATION**  
Master en géologie géotechnique sur Paris



**CHANTIERS PRÉCÉDENTS**  
- Maîtrise d'œuvre sur une importante opération au Congo  
- Réalisation de la ligne à Grande Vitesse entre Tours et Bordeaux  
- Contournement ferroviaire entre Nîmes et Montpellier  
- Élargissement de l'A63 dans les Landes  
- Élargissement de l'A13 en Normandie

« Je suis un « garde-fou ». Mon rôle consiste à vérifier que toutes les règles sont respectées afin de réaliser les travaux conformément à la demande du donneur d'ordre et que le réalisé est bien conforme à ce qui était prévu initialement. Entre la théorie et la réalité du terrain, il y a parfois des adaptations nécessaires et mon rôle est de faire le lien pour assurer une parfaite qualité. Cela signifie également faire le lien avec la maîtrise d'œuvre et répertorier scrupuleusement toutes les procédures de réalisation. Fiches de non-conformité, éventuels points d'arrêts, levée de points critiques [...] sont des exemples de documents qui permettent une parfaite traçabilité du chantier. À l'issue du chantier, tout est compilé en un document unique appelé dossier de récolement, et ce pour chaque métier intervenant sur le chantier. Me concernant, je gère la qualité du volet terrassements et génie civil ; il existe plusieurs cellules qualité en lien avec chaque métier.

Je suis arrivé sur le sujet de l'élargissement dès la phase préparatoire avec

les sondages de reconnaissance et j'ai ensuite poursuivi sur le suivi de chantier. Mon quotidien s'organise autour de visites sur le terrain, de vérification auprès du laboratoire qui analyse les matériaux et avec le service ouvrages, mais également de la rédaction de documents.

Je travaille de jour mais parfois j'interviens de nuit comme lors de l'opération de rénovation de l'échangeur de La Palasse, en février dernier, où il fallait, en direct, procéder à des vérifications – on parle de tests de portance – où l'on vient s'assurer de la conformité de la structure restante avant que les équipes poursuivent les ateliers et viennent apposer les nouveaux enrobés. Ces opérations d'envergure restent des moments particuliers dans la vie d'un chantier ; il est difficile de se rendre compte de la complexité en matière de coordination que cela nécessite. Ce chantier est unique ; d'une manière générale les chantiers autoroutiers sont toujours plus complexes, mais celui-ci est un cran au-dessus encore, c'est assez colossal. »





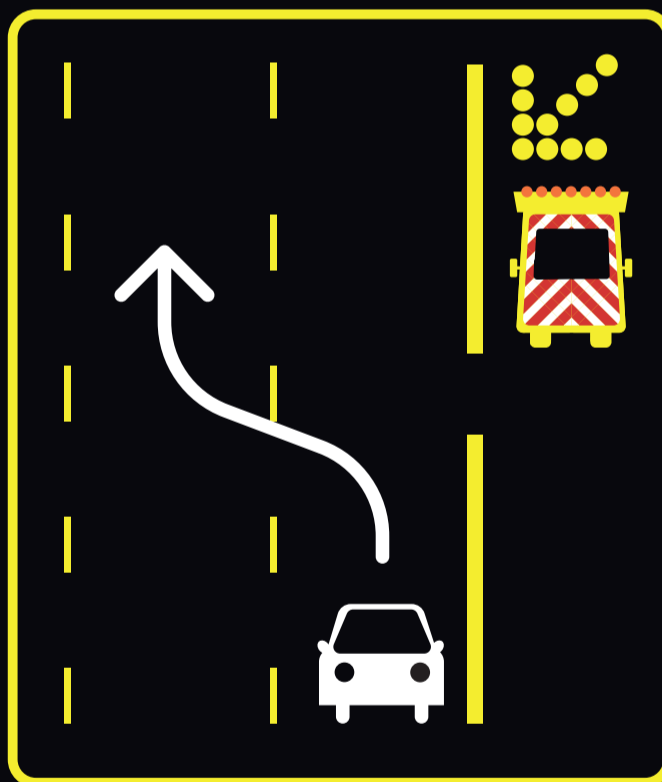
## HOMMAGE

**Nous dédions ce numéro à Tony Nellec, décédé dans l'exercice de ses fonctions d'agent autoroutier/patrouilleur, en portant assistance à des usagers, le 3 mars 2024, sur l'autoroute A8.**

*Ses collègues de VINCI Autoroutes.*

# 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