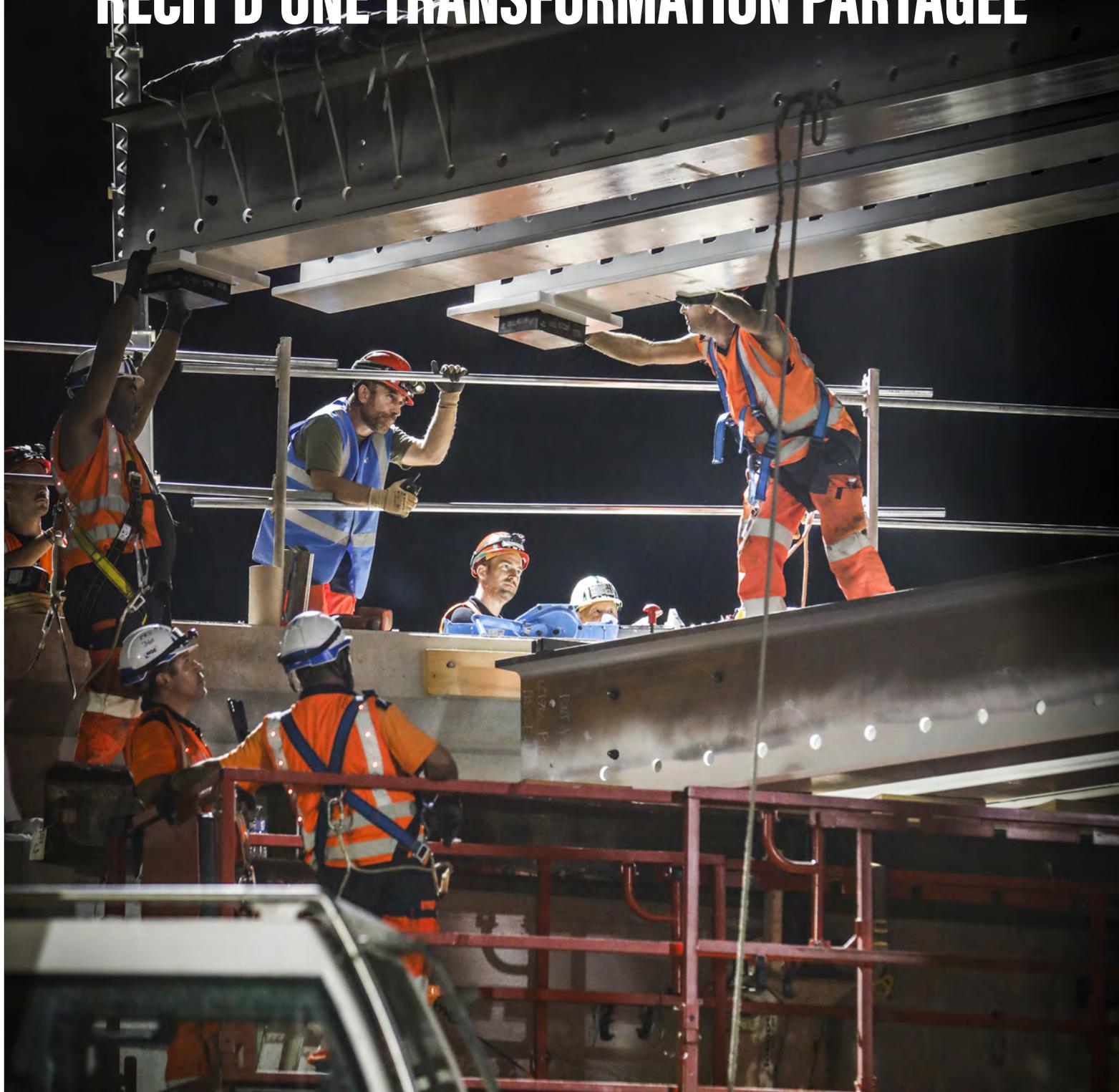


A57

UNE AUTOROUTE, MILLE VISAGES : RÉCIT D'UNE TRANSFORMATION PARTAGÉE





ÉDITO



© Groupe Nice-Matin

Guilhem RICAUVY

Directeur délégué de Var-Matin

SUR LA ROUTE

D'aussi loin que je me rappelle, le passage de Toulon constituait un repère. Sur la longue route qui menait dans le Var, à l'arrière de la voiture familiale, le franchissement de la cité militaire, par le boulevard de Strasbourg ou l'avenue de la République, puis par son tunnel une fois celui-ci percé, marquait le coup d'envoi des vacances.

Longtemps, l'A57 a été pour moi l'autoroute du soleil et de l'insouciance. Le préambule à des vacances réussies, la promesse de moments agréables.

Les choses étant bien faites, l'A57 est aussi devenue plus tard la route du travail. Une porte d'entrée incontournable pour Toulon, une interface avec l'immense territoire que constitue le Var et guère plus loin, les Alpes-Maritimes. C'est un passage obligé, un axe de transit majeur dans un monde qui évolue.

Le chantier de l'élargissement qui s'achève n'est pas seulement une prouesse technique, celle de la mise en place d'une infrastructure complexe dans un environnement urbain dense. Il n'est pas non plus uniquement un défi humain qui a mobilisé des femmes et des hommes nuit et jour pendant des années avec un calendrier réglé comme une partition de musique. Il est, et restera pour des décennies, une chance pour Toulon.

Avec son port, Toulon était depuis toujours ouverte sur le monde par la mer. La ville l'est aussi désormais par la terre, avec l'autoroute urbaine la plus moderne d'Europe.

SOMMAIRE

- 4 **UNE AMBITION NATIONALE, UN CHANTIER À L'ÉCHELLE LOCALE**
- 10 **DES PROUESSES TECHNIQUES FRUIT D'UNE MOBILISATION COLLECTIVE**
- 26 **PRENDRE SOIN DU VIVANT, RESPECTER LE CADRE DE VIE, DES ENGAGEMENTS CONCRETS POUR UN CHANTIER DURABLE**
- 40 **DERRIÈRE LES TRAVAUX, LA GESTION D'UNE AUTOROUTE EN CŒUR DE VILLE**
- 60 **UNE RÉUSSITE COLLECTIVE CONSTRUITE AVEC LE TERRITOIRE**
- 68 **UN PROJET AU SERVICE DU TERRITOIRE ET DE SES USAGERS. MOBILITÉS, CADRE DE VIE, ATTRACTIVITÉ : DES RETOMBÉES CONCRÈTES !**



LE TRI + FACILE



UNE AUTOROUTE, MILLE VISAGES : RÉCIT D'UNE TRANSFORMATION PARTAGÉE - Hors série - Mai 2025 - Gratuit
Photo de couverture : Alain Tendero - Société editrice et distribution : SAS Groupe Nice-Matin 214, boulevard du Mercantour 06290 Nice Cedex 3
Directeur de la publication : Simon Perrot - Directeur général adjoint : Richard Karacian - Directeur des rédactions : Denis Carreaux
Directrice des Magazines NM Média : Louise Tempier - Rédaction : Joy Cordier - Direction artistique et réalisation : Christophe Santana
Coordination de la production : Marie Cerruti - Photos : Elite drone, Alain Tendero - Éléments graphiques : Agence Wonderfull
Publicité : NM Média - Impression : Imprimerie Rotalito Spa - Piazza Cadorna, 6 - 20123 Milan - Italie - Dépôt légal à parution - ISSN en cours
numéro CPPAP Var Matin 0425 C 86664 - La reproduction même partielle des articles et illustrations est interdite - Ne peut être vendu
Origine du papier majoritaire : Italie - 0% de fibres recyclées - Ptot : NC.

UNE AMBITION NATIONALE, UN CHANTIER À L'ÉCHELLE LOCALE



L'A57, un matin de semaine, avant les travaux d'élargissement.

Longtemps attendu, parfois considéré comme irréalisable, l'élargissement de l'A57 à 2x3 voies est le fruit d'un engagement fort de l'État, concrétisé dans le cadre du Plan de Relance Autoroutier. Transférée à VINCI Autoroutes en 2015, cette section jadis exploitée par la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED) est devenue un chantier emblématique, à la croisée des enjeux d'aménagement, de mobilité, de sécurité et d'acceptabilité. Derrière cette opération complexe, un modèle de partenariat public-privé : un investissement intégralement financé par le concessionnaire, en contrepartie d'un allongement de durée de concession. Mais surtout, un travail collectif au long cours, mené main dans la main avec l'État, les collectivités, les entreprises et les riverains. De la première étude à la mise en service, retour sur la naissance d'un projet structurant, à travers les voix de ceux qui l'ont pensé, lancé, porté — parfois contre les évidences.

L'ÉLARGISSEMENT DE L'A57 UN PROJET LONGTEMPS ATTENDU

Construit dans les années 60, l'axe routier devenu A57 traverse aujourd'hui une métropole dense, coincée entre mer et collines. Avec près de 110 000 véhicules par jour, l'autoroute concentre à la fois un trafic local et de transit, dans un environnement urbain saturé. Longtemps espéré, l'élargissement à 2x3 voies entre Benoît

Malon et Pierre Ronde est né d'un constat partagé : la configuration actuelle ne suffit plus ! Une première concertation publique a lieu en 2008, mais il faudra attendre le Plan de Relance Autoroutier de 2015, signé entre l'État et les concessionnaires, pour que le projet se concrétise. L'État confie alors à VINCI Autoroutes l'élargissement de la section, anciennement gérée par la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED), en échange de sa reprise en exploitation et d'un engagement d'investissement à hauteur de 300 millions d'euros.



© J.P. Meuliet

Blaise RAPIOR

Directeur général adjoint de VINCI Autoroutes et Directeur général d'ESCOTA

Dans quel cadre VINCI Autoroutes a-t-il été missionné pour ce chantier ?

Ce projet est né d'une décision de l'État, dans le cadre du Plan de Relance Autoroutier signé en 2015. L'État a confié à ESCOTA la réalisation de l'élargissement de l'A57 entre Benoît Malon et Pierre Ronde, une section jusqu'alors gérée par la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée. En contrepartie de la réalisation de cet investissement et de la prise en charge de l'exploitation du tunnel de Toulon, la durée de concession a été ajustée. Le contrat était clair : réaliser les travaux selon le projet de l'État, financer intégralement l'opération, et l'exploiter dans la durée.

Un projet emblématique d'un nouveau modèle d'aménagement ?

C'est exactement ça. On sort du modèle classique où l'État finance et fait réaliser. Ici, c'est l'inverse : le concessionnaire finance, réalise, entretient et exploite l'ouvrage, en échange d'un allongement de la durée de sa concession. Ce sont les flux futurs générés par le réseau ESCOTA qui permettent de rembourser les investissements. Ce modèle repose sur une confiance réciproque entre l'État et le concessionnaire. Et à Toulon, nous avons montré que cela pouvait fonctionner sur une section extrêmement complexe, en milieu urbain dense.

Ce projet a aussi représenté un tournant pour ESCOTA...

C'est en effet la première fois qu'ESCOTA est en charge d'exploiter une autoroute en cœur de métropole, avec un tunnel, des échangeurs rapprochés, une forte cohabitation avec le tissu local. C'est un nouveau défi opérationnel, mais aussi un vrai service rendu au territoire. L'élargissement permet de désaturer l'entrée Est de Toulon, d'offrir de nouvelles solutions de mobilité, avec une voie réservée aux bus, des arrêts intégrés dans un

« Une infrastructure pionnière, pensée pour demain »

pôle multimodal et une infrastructure pensée pour les années à venir.

Cette infrastructure est pionnière : elle représente un nouveau fonctionnement de l'autoroute, plus intégré, plus intelligent, plus ouvert aux mobilités collectives. On ne construit pas simplement pour faire passer plus de voitures, on transforme en profondeur la façon de se déplacer.

À quoi ressemblerait le quotidien d'un tel chantier ?

Un chantier comme celui-ci, en pleine ville, avec 110 000 véhicules/jour, un tunnel, des voies maintenues en permanence, ne peut pas être géré comme un chantier classique. Il a fallu travailler à la petite cuillère : tout planifier, tout cadrer, tout faire en minimisant l'impact. La complexité était énorme, mais elle a été maîtrisée grâce à une organisation fine, des échanges constants avec les acteurs locaux, et un engagement total des équipes.

Et pour le territoire, que retenir ?

Le chantier a été un accélérateur de transformation. Il a généré de l'activité économique, de l'insertion professionnelle (avec plus de 150 000 heures d'insertion sur 2,65 millions d'heures de travail), de la visibilité pour les collectivités, et surtout, un impact direct sur la mobilité quotidienne des habitants. Mais plus encore, ce projet a montré qu'avec méthode, transparence et écoute, on pouvait réussir un grand projet d'intérêt général, en pleine ville, sans retard, et dans un climat de confiance. Et pour moi, c'est ça la plus belle réussite.

CHRONOLOGIE

De 1964 à 2025 Le long chemin de l'A57

1964

Mise en service de la RN97 bis (2x2 voies) à l'Est de Toulon.

1967

Obtention du statut autoroutier : la RN97 devient l'A57.

1976

Prolongement de l'A57 jusqu'à Pierre Ronde.

2008

Concertation publique pour l'élargissement à 2x3 voies.

2015

Signature du **Plan de Relance Autoroutier** et transfert au réseau ESCOTA de VINCI Autoroutes.

Approbation ministérielle du projet (dossier synoptique) le 28 novembre.

Création d'un **comité technique** avec les collectivités locales.

2016

Début des premières prises de contact locales (collectivités, Préfecture).

Lancement des **études** environnementales, hydrauliques et géométriques.

2018

Réalisation de l'**enquête publique** (15 mars - 19 avril).

Déclaration d'Utilité Publique (DUP) le 27 novembre.

2019

Finalisation des études.

Lancement des **appels d'offres**.



© DR

Christophe HUG

Directeur général adjoint de VINCI Autoroutes en charge de la Maîtrise d'ouvrage

« Un chantier exceptionnel, dans tous les sens du terme »

Que représente un tel chantier dans le contexte actuel ?

Aujourd'hui, les grands chantiers d'aménagement sont rares. On travaille beaucoup sur des opérations plus localisées : aménagements d'échangeurs, dispositifs de covoiturage, intégration environnementale... Ce qui fait la particularité de ce chantier, c'est qu'il cumule tout : la création de capacité, la fluidification des flux, et en même temps la transformation des usages, notamment avec la création de voies réservées aux bus connectées au futur pôle multimodal à Sainte-Musse.

Peut-on parler d'un chantier exceptionnel ?

Oui, et à plusieurs titres ! Par son ampleur (300 millions d'euros), sa durée (4 ans), sa localisation en milieu hyper-urbain, et surtout, par la nécessité de tout réaliser sous circulation. Il a fallu

programmer les travaux au millimètre, avec une grande part d'interventions de nuit. Maintenir deux voies ouvertes dans chaque sens, tout en reconstruisant entièrement l'ouvrage, c'est un vrai défi. Et les 500 compagnons mobilisés ont su le relever. On parle de 2,7 millions d'heures travaillées, dont plus de 150 000 heures dédiées à l'insertion grâce à une convention signée avec l'État et les acteurs de l'emploi.

Et sur le plan humain et territorial ?

Ce chantier est aussi une belle réussite collective. Nous avons travaillé en très bonne intelligence avec la Préfecture, la Métropole, les communes, le Département... et surtout avec les riverains. La communication a été constante, transparente. Nous avons annoncé ce que nous allions faire, fait ce que nous avons dit, puis expliqué ce que nous avions fait.

Ce triptyque a instauré un climat de confiance, essentiel pour la bonne acceptation du chantier. Et quand, à l'automne 2024, la troisième voie a été ouverte en avance, cela a été ressenti comme un bénéfice immédiat pour les usagers. Ce chantier conclut de la plus belle des manières le Plan de Relance Autoroutier.

« On ne fait pas un chantier pareil sans embarquer les gens avec soi. »

Salvador NUNEZ

Directeur Opérationnel, VINCI Autoroutes

Vous êtes arrivé aux prémices du projet. Comment tout a commencé ?

Je suis arrivé à Toulon à l'été 2015. À l'époque, cette opération était considérée comme quasi irréalisable. L'État nous confie officiellement le projet, avec une feuille de route claire : élargir une autoroute saturée, dans un environnement hyper urbain, sans couper la circulation. Très vite, je comprends que pour y arriver, il faut du contact, du terrain, de l'écoute. Mon premier réflexe a été d'aller rencontrer les maires concernés, en commençant par Hubert Falco à Toulon. C'était un projet qu'il attendait depuis des années. Il nous a dit : "c'est à vous de le faire, je compte sur vous".

Comment avez-vous amorcé le projet sur le terrain ?

Il a fallu tout construire : les relations, la méthode, la confiance. On a pris notre bâton de pèlerin pour aller voir les mairies, la Métropole, le Département, la Préfecture, les services techniques, tout le monde ! J'ai proposé une démarche collaborative, transparente, où chaque acteur pourrait s'approprier le projet. Et surtout, on a communiqué en amont : techniciens, riverains, commerçants, comités de quartier, usagers... L'objectif était clair : qu'ils sachent ce qu'on allait faire, pourquoi, et comment.

En quoi est-ce un chantier "au vu et au su de tous" ?

C'est un chantier qu'on ne peut pas cacher. Il est en pleine ville, visible, bruyant, contraignant. Et ça, ça fait peur. Donc notre travail, c'était aussi d'anticiper les peurs, prévenir les tensions, et répondre présent. On a créé une équipe de médiation, mis en place un site internet, informé par



© Mario Sinistraj

courrier, presse, radio locale... On est même allés à la rencontre des gens avec un camion d'info mobile. Ce n'est pas la norme dans notre métier, mais c'est devenu essentiel.

Quel souvenir gardez-vous des débuts ?

Le souvenir d'un immense travail humain, bien plus que technique. Gagner la confiance d'un territoire, c'est long. On est venus, on a expliqué, on a tenu parole. On ne fait pas un chantier pareil sans embarquer les gens avec soi. Aujourd'hui, je crois que les habitants ont vu qu'on n'était pas venus pour faire "comme d'habitude", mais pour faire avec eux.

2X3 VOIES : UN BESOIN CONFIRMÉ



110 000 VÉHICULES/JOUR

C'est le trafic quotidien moyen enregistré sur l'A57 entre Benoît Malon et Pierre Ronde, soit plus du double du seuil de réflexion préconisé pour une 3^e voie (fixé à 45 000 véhicules/jour par le ministère).



UNE AUTOROUTE EN PLEINE VILLE

5 échangeurs sur moins de 7 km : un cas quasi unique sur le réseau autoroutier, qui mêle trafic local et transit longue distance.



500 000 HABITANTS

C'est la population de l'agglomération toulonnaise, soit la moitié du Var concentrée sur un territoire contraignant par la topographie.



UN TRAFIC NON PENDULAIRE

Contrairement aux grandes métropoles, la congestion ne se limite pas aux heures de pointe. L'A57 est saturée quasi en permanence.

ANTISÈCHE

CONCESSION AUTOROUTIÈRE, COMMENT ÇA MARCHE ?

- Une concession est un contrat passé entre l'État et un concessionnaire autoroutier (comme ESCOTA - VINCI Autoroutes).
- L'État reste propriétaire de l'infrastructure. Le concessionnaire en assure le financement, la construction, l'entretien et l'exploitation pendant une durée fixée (en moyenne 30 à 50 ans).
- En contrepartie, le concessionnaire perçoit les péages, qui servent à rembourser l'investissement initial et à assurer la maintenance.
- Dans le cas de l'A57, l'État a confié la section à ESCOTA dans le cadre du Plan de Relance Autoroutier, avec un élargissement intégralement financé par le concessionnaire.
- Le contrat précise les engagements, les délais, les règles de service, de sécurité et d'entretien.

QU'ENTEND-ON PAR PLAN DE RELANCE AUTOROUTIER ?

Le Plan de Relance Autoroutier, ou PRA, est un vaste programme signé en septembre 2015 entre l'État et toutes les sociétés françaises concessionnaires d'autoroutes. Il représente 3,27 milliards d'euros d'investissement privé pour moderniser le réseau, fluidifier le trafic et soutenir l'économie. Il comprend une vingtaine d'opérations majeures, dont l'élargissement de l'A57 à Toulon, entièrement financé par VINCI Autoroutes.

2020

Analyse des offres et choix des entreprises.

Signature du marché en novembre.

Enquête publique complémentaire pour le secteur de la Barentine.

Crise COVID-19 : adaptation des plannings.

2021

Transplantation des palmiers et oliviers pour mise en jauge en pépinière.

Démarrage effectif des travaux d'élargissement.

Dévoilement anticipé des réseaux.

Pose du pont provisoire à Sainte-Musse (juin-juillet).

Décision ministérielle : approbation de modification sur le secteur de la Barentine (septembre).

Démolition et reconstruction de la partie Sud de l'A57 à Sainte-Musse (mi-2021 à 2022).

2022

Démolition et reconstruction de la partie Nord de l'A57 à Sainte-Musse (2022 à fin 2023).

2023

Démolition du pont des Fourches (février).

Démolition de la passerelle piétonne de Pierre Ronde (mars).

Démarrage des aménagements paysagers avec réintégration des palmiers et des oliviers.

2024

Février : Abaissement du profil du pont de La Palasse.

Mars : Démolition du pont de Tombadou.

Juin : Étanchéité du pont de La Palasse.

1^{er} semestre : Restructuration complète des chaussées existantes.

Septembre/Novembre : Mise en circulation anticipée de la 3^e voie (en deux temps).

2025

Février/mars : Réalisation de la couche de roulement définitive.

Mai : **Mise en service complète de l'A57 élargie à 2x3 voies**, des voies réservées aux transports en commun (VRTC) et des arrêts de bus de Sainte-Musse (si Décision ministérielle obtenue).

UNE MISSION DE LONG TERME

Nous travaillons sur ce projet depuis près de dix ans. Dès 2016, SETEC International a été missionnée pour accompagner le maître d'ouvrage, ESCOTA, dans la définition, la conception, puis le suivi de ce chantier complexe. Ce n'est pas juste une mission technique : c'est un partenariat de long terme, fondé sur l'écoute, la co-construction et une adaptation constante. Pendant la première phase, nous avons agi en binôme avec ESCOTA, avant même la désignation des entreprises. Nous avons imaginé des solutions, testé des hypothèses, et élaboré les projets détaillés. Puis, à la désignation du groupement, ce binôme est devenu un travail à trois, où notre rôle est de fluidifier les échanges, garantir le respect des objectifs techniques, et maintenir la cohérence d'ensemble.

Thibaut LEPINGLE

Directeur général de SETEC International
Maîtrise d'œuvre du projet A57 -
Mandataire du groupement de maîtrise
d'œuvre



© SETEC

UNE INFRASTRUCTURE DE NOUVELLE GÉNÉRATION

La mise en service d'une infrastructure comme celle-ci ne se fait pas sans l'aval de l'autorité concédante, en l'occurrence l'État. Aujourd'hui, les exigences de conformité sont de plus en plus élevées. C'est aussi notre rôle d'accompagner le maître d'ouvrage pour convaincre que ce qui a été conçu, puis réalisé, respecte à la lettre – et à l'esprit – les règles de sécurité, de géométrie, d'exploitation. Ce projet est représentatif d'une nouvelle génération d'infrastructures, plus intégrées, plus complexes, mais aussi plus utiles. Il y a ici toutes les mobilités : autoroute, bus, piétons, passerelles, multimodalité. Et pour nous, c'est une fierté d'avoir contribué à le rendre possible.

UNE ÉQUIPE D'EXPERTS AU SERVICE DU PROJET

La complexité de ce chantier, en pleine ville, a exigé un dimensionnement d'équipe spécifique. Chaque domaine technique a mobilisé des experts : géométrie routière, géotechnique, ouvrages d'art, acoustique, environnement, hydraulique... Nous avons fonctionné avec une équipe de base de 4/ 5 personnes, entourée d'un réseau de 20 spécialistes sollicités selon les besoins. L'une de nos plus grandes forces, c'est précisément cette capacité à mobiliser à la carte les bonnes compétences, au bon moment. C'est aussi ce qui a permis de proposer, par exemple, la solution de la déviation provisoire au-dessus des voies SNCF, un pari technique réussi qui a facilité la réalisation des ouvrages tout en maintenant la circulation.

LA SÉCURITÉ, ENJEU CENTRAL

Notre rôle ne s'arrête pas à la technique. Sur un projet comme celui-ci, la sécurité des usagers et des intervenants est un enjeu permanent. Nous avons été à l'interface avec l'exploitant, notamment sur les phases de basculement, les périodes les plus sensibles du chantier. C'est à nous qu'il revient d'élaborer les scénarios, d'en vérifier la faisabilité, et d'accompagner chaque acteur dans leur mise en œuvre. Dans l'ombre, nous sommes là pour que ça marche. Et souvent, quand tout fonctionne, on nous oublie un peu – mais c'est que notre travail a été bien fait.

ADAPTER, TOUJOURS

Ce chantier, c'est aussi une démonstration d'adaptabilité. Il y a eu des surprises géotechniques, des évolutions de programme, des ajustements d'échéanciers. Mais nous avons toujours su adapter le projet en gardant le cap. Sur les chaussées, par exemple, nous avons réussi à intégrer une forte part de recyclabilité, avec l'entreprise, dans une logique d'écoconception assumée.

« Travailler sous circulation, c'est une autre logique de chantier »

Marc SPADARI

Directeur des grands travaux
chez Guintoli (NGE)



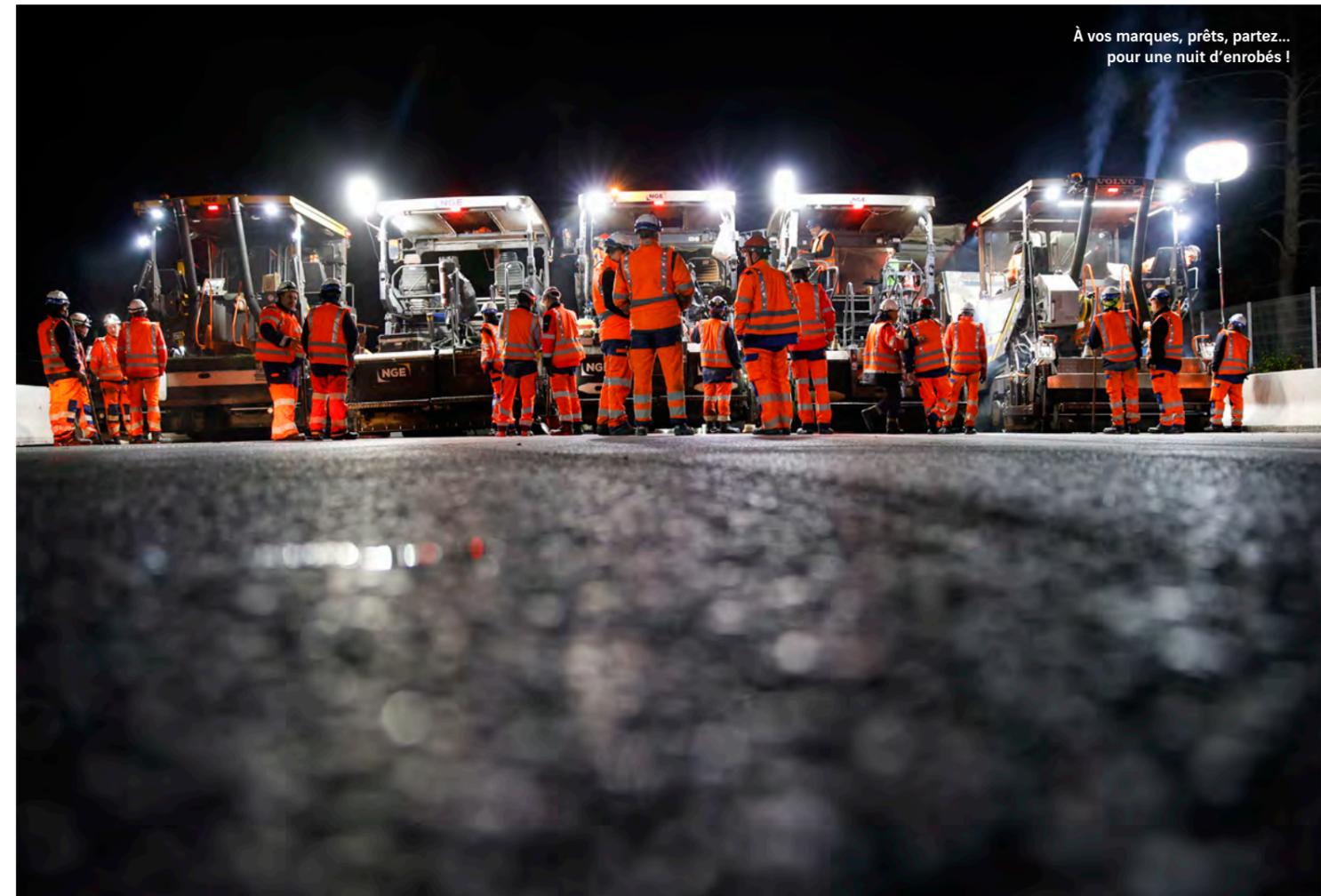
© Alain Tendéro

« Répondre à un appel d'offres comme celui de l'A57, ce n'est pas faire un copier-coller d'un autre projet. On savait, dès le départ, que ce chantier n'aurait rien de classique. Même si nous avons l'habitude des grands élargissements autoroutiers, ici, il a fallu inventer des façons de faire, travailler sous circulation permanente, anticiper des contraintes locales inédites, et surtout, ne pas dérapier.

Nous avons constitué un groupement 100 % NGE, intégrant tous les métiers nécessaires : terrassements, chaussées, réseaux, équipements, ouvrages d'art, écrans acoustiques, travaux spéciaux... Cette maîtrise complète nous a permis de proposer une organisation fluide, sans conflit

d'intérêts, avec un pilotage centralisé autour de notre direction de projet. Cela fait la différence ! L'un des points les plus spécifiques du chantier, c'est qu'on est en ville, dans une configuration resserrée, avec un trafic pendulaire massif. Le moindre ralentissement impacte toute la métropole. Il a donc fallu penser chaque phasage, anticiper chaque coactivité, travailler majoritairement de nuit, sans jamais interrompre le fonctionnement global. On a même dû intervenir à proximité directe des habitations pour poser des écrans acoustiques – c'est dire à quel point le chantier était imbriqué dans le tissu urbain.

Aujourd'hui, je peux dire que c'est une grande fierté collective. Nous avons respecté les délais, malgré les aléas, et répondu aux attentes d'ESCOTA et du territoire. Ce chantier a confirmé notre spécialisation sur les projets complexes, multi-phasés, multi-métiers, où l'enjeu est de tenir la route... sans jamais la bloquer. »



DES PROUESSES TECHNIQUES FRUIT D'UNE MOBILISATION COLLECTIVE



Creuser, bâtir, démolir, détourner, sécuriser... et tout cela sans jamais interrompre la circulation sur l'A57 : telle était l'ambition du projet. À travers 7 kilomètres de linéaire en travaux, en milieu ultra-contraint, les équipes ont dû redoubler d'ingéniosité, de méthode et de coordination pour franchir chaque étape.

Qu'il s'agisse de monter un pont provisoire au-dessus d'une voie ferrée, de démolir un ouvrage en une nuit, de réaliser des fermetures éclair le temps d'un week-end, ou encore de maintenir deux voies ouvertes en permanence, chaque opération a demandé une organisation millimétrée, souvent hors norme. Retour sur les coulisses des grandes manœuvres : installations, balisages, assainissement, terrassements, signalisation, arrêts de circulation... Des défis souvent invisibles, mais qui ont fait de ce chantier un véritable exploit collectif.

Pont des Fourches :
mise en place des
poutres métalliques
qui forment le
tablier de l'ouvrage,
sous fermeture de
l'autoroute.



Secteur de la Barentine :
restructuration des
chaussées.
Les compagnons
travaillent au cœur
de la circulation.

UN CHANTIER DANS LA VILLE S'INSTALLER POUR CONSTRUIRE

Avant de pouvoir lancer les premiers terrassements ou poser un seul mètre de glissière, encore fallait-il poser les fondations de la base vie ! Sur un chantier d'une telle ampleur, en plein cœur de l'agglomération toulonnaise, l'installation des équipes constitue un défi logistique et stratégique à part entière.

Une implantation centrale, stratégique et sécurisée

C'est sur un terrain temporairement concédé par la Métropole Toulon Provence Méditerranée, à proximité immédiate de l'échangeur du Tombadou, que le groupement d'entreprises NGE a choisi d'implanter son quartier général.

Un emplacement idéal, au cœur même du linéaire élargi, pour permettre aux équipes d'intervenir rapidement sur toutes les zones du chantier. S'étendant sur près de 4 hectares, cette base vie fonctionne comme une petite ville. Elle abrite l'ensemble des fonctions essentielles du chantier : coordination, logistique, gestion des flux, mais aussi restauration, sanitaires, vestiaires, stationnement... et même deux laboratoires d'analyse des matériaux. « 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 en



La base vie, au cœur
du chantier.



Secteur des Fourches :
création du bassin
enterré de protection
de la ressource en eau.

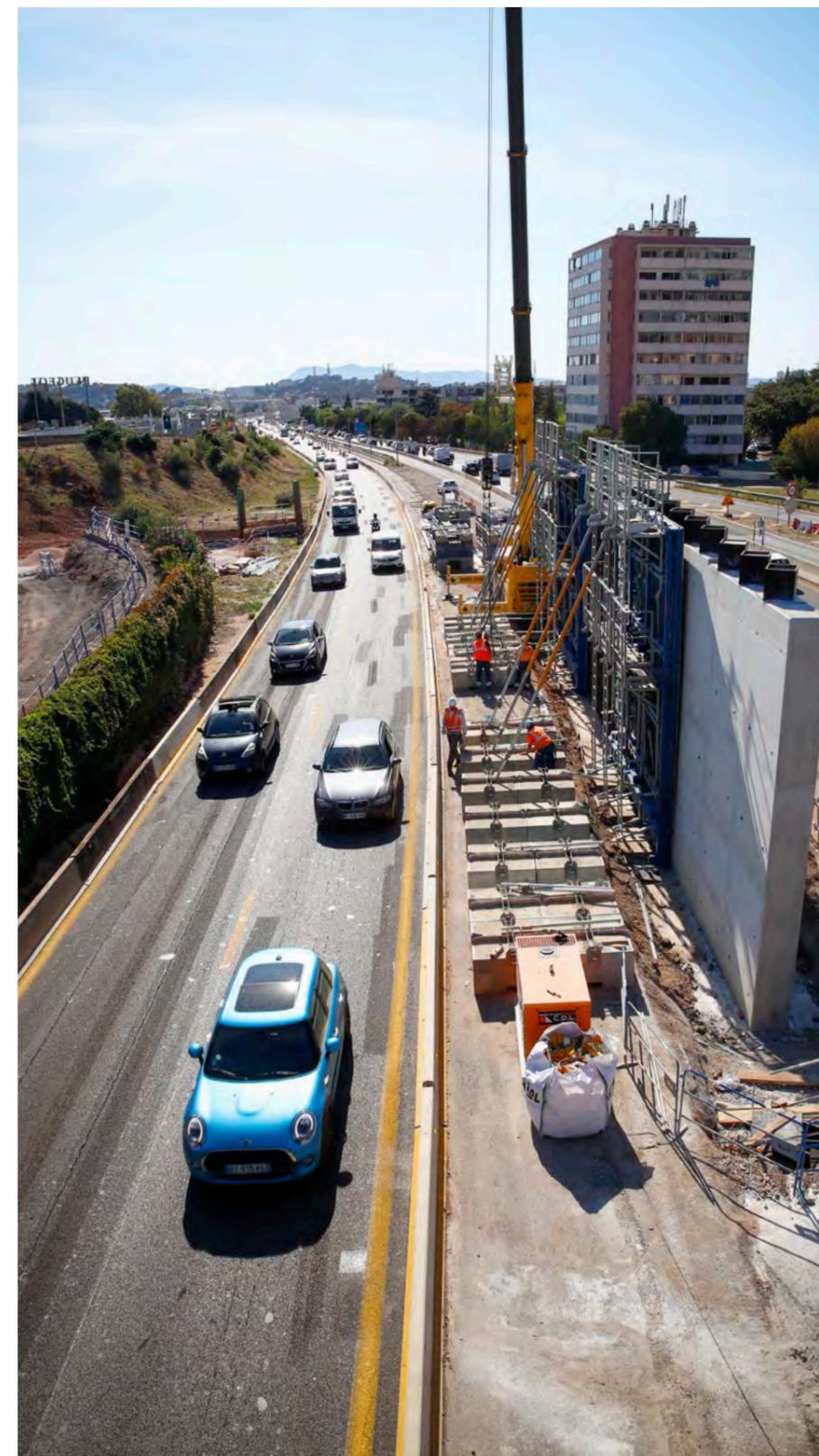
cas d'opérations de week-end, ce qui n'est pas rare ! » explique Christophe Junca, Responsable QSE du Groupement NGE.

Un lieu d'organisation et de méthode

Chaque entreprise partenaire y dispose de ses propres zones de stockage, organisées avec précision : équipements de signalisation, éléments d'écrans acoustiques, fondations, candélabres, matériaux d'assainissement ou encore séparateurs modulaires de voies. Une zone est dédiée au recyclage, une autre à l'entretien mécanique, sans oublier le cantonnement de 500 m² destiné au confort des compagnons. Au total, près de 500 compagnons et une cinquantaine de personnels encadrants évoluent quotidiennement sur le site.

Une phase préparatoire rigoureusement planifiée

Installée fin 2020, la base vie n'est qu'un maillon d'une préparation plus vaste, entamée dès la Déclaration d'Utilité Publique fin 2018. En amont du démarrage officiel des travaux en 2021, plusieurs étapes ont été nécessaires : acquisitions foncières, déconstructions ciblées, déviations de réseaux (eau, électricité, gaz, télécoms), mais aussi préparation des phasages et planification fine des opérations, secteur par secteur. Objectif : permettre aux équipes d'intervenir simultanément sur plusieurs fronts, dans un environnement hyper-urbain où la circulation n'a jamais été totalement interrompue.



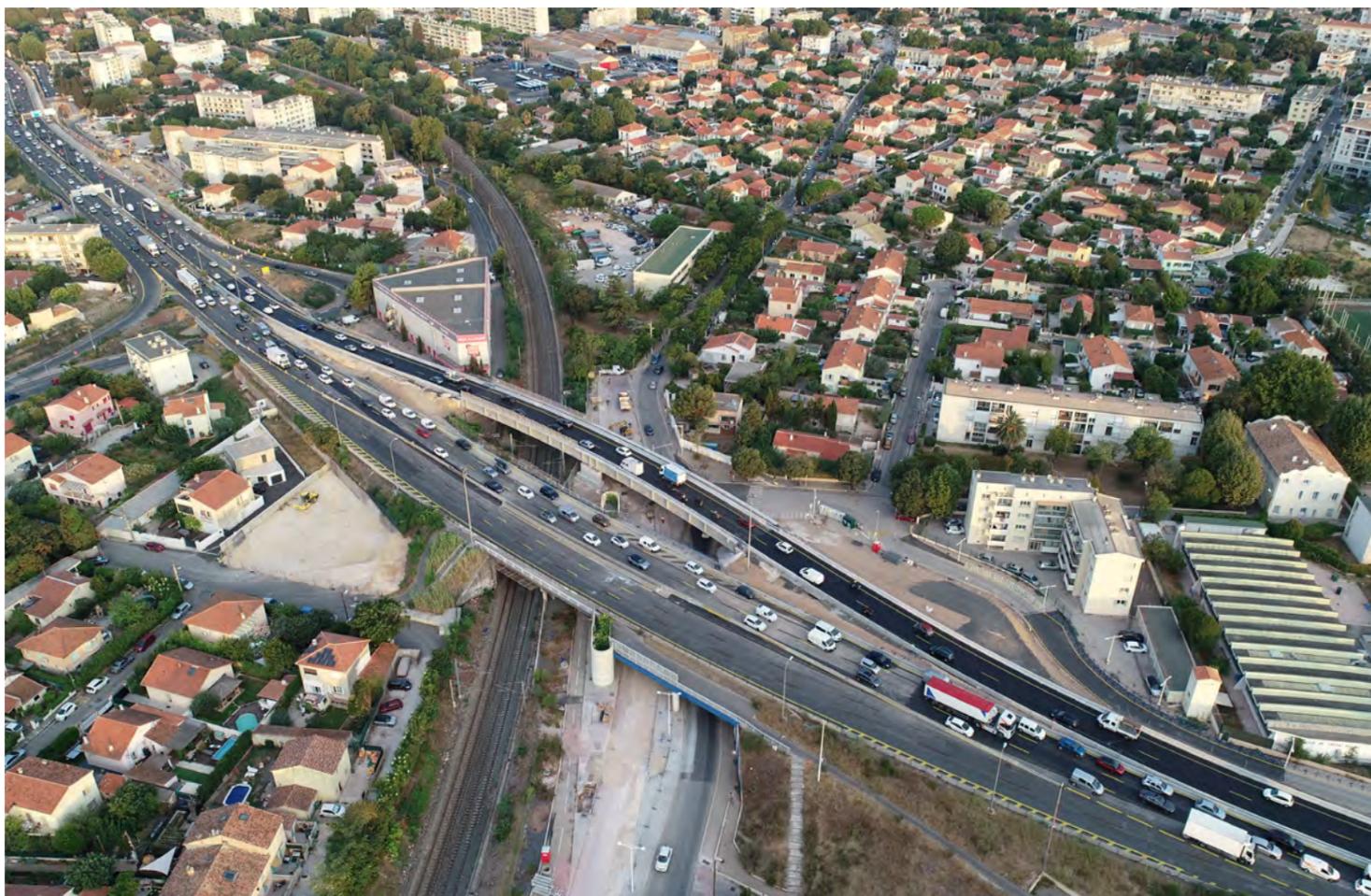
Secteur de Tombadou :
construction de la pile
centrale du nouveau
pont, au milieu des
voies de circulation.

LA BASE VIE
EN CHIFFRES

4 HECTARES
de terrain

1 600 M²
de bureaux et de cantonnements

PLUS DE 550 PERSONNES
au pic d'activité



Mise en circulation du pont provisoire de Sainte-Musse.

SAINTE-MUSSE : UN PONT PROVISOIRE AU-DESSUS DES RAILS

UNE OPÉRATION À HAUTE PRÉCISION SUR UN SECTEUR ULTRA-CONSTRAINT

“Maintenir la circulation, y compris pendant la déconstruction de l'ouvrage existant, était impératif pour ne pas bloquer la circulation. Le pont provisoire nous a permis de tenir cet engagement”

Mathilde FROMENT

Directrice d'Opérations adjointe, VINCI Autoroutes

À Sainte-Musse, l'un des secteurs les plus sensibles du chantier, le franchissement de la voie ferrée a nécessité une opération technique hors norme : la construction d'un pont provisoire au-dessus de la ligne SNCF. Cette structure temporaire, mise en place en amont du chantier principal, a joué un rôle décisif pour maintenir la circulation dans les deux sens tout au long des travaux. Le site cumule en effet toutes les complexités : une zone urbaine dense, un trafic routier très soutenu (110 000 véhicules chaque jour), et surtout la présence des voies ferrées, juste en contrebas, empruntées quotidiennement par les TER, les TGV et les trains de fret. Toute intervention sur ce secteur devait donc composer avec une triple contrainte : ferroviaire, urbaine et autoroutière. « Le pont existant devait être élargi, explique Mathilde Froment, Directrice d'Opérations adjointe VINCI Autoroutes. Mais impossible de couper la circulation pendant plusieurs mois. On ne pouvait pas non plus intervenir librement au-dessus des rails : chaque action devait être planifiée avec la SNCF, dans des créneaux très précis, réservés plusieurs années à l'avance. »

Un chantier dans le chantier

Pour permettre la démolition et la reconstruction de l'ouvrage principal, les équipes ont donc construit un pont provisoire en parallèle : une structure capable d'absorber l'ensemble du trafic, y compris poids lourds, pendant près de deux ans. Une fois cette déviation mise en service, les travaux ont pu débiter sur le pont existant, sans impacter la circulation. Mais travailler au-dessus d'une voie ferrée active, c'est un tout autre niveau de contrainte : aucune tolérance à l'imprévu, aucun retard possible. Les interruptions temporaires de circulation électrique (caténaïres) sont exceptionnelles, réservées plusieurs années à l'avance, et extrêmement courtes : souvent quelques heures, la nuit. Dans ces fenêtres réduites, les équipes devaient intervenir avec une rigueur maximale : démontage d'éléments, levage de poutres, bétonnage de dalles... Tout devait être chronométré, et restitué à la minute près. « Ce n'est pas seulement un défi technique, c'est aussi un exercice de coordination extrême. Une trentaine d'interlocuteurs peuvent être mobilisés sur un créneau de coupure. Si on rate ce créneau, on reporte de plusieurs mois. Il n'y a pas de seconde chance »,

Installation du pont provisoire de Sainte-Musse.

précise Mathilde Froment. Autre difficulté : la coexistence du chantier autoroutier et de celui de la SNCF qui a, au même moment, entamé la création de la halte ferroviaire de Sainte-Musse. « Nous avons des accès, des créneaux, des emprises à partager. Il a fallu instaurer une coordination hebdomadaire très serrée. Le moindre glissement calendaire pouvait bloquer les deux opérations. »

Un calendrier imbriqué, au jour près

La reconstitution du site a suivi un enchaînement précis : « tant que le pont provisoire n'était pas démonté, impossible de créer le bassin enterré situé dessous ; et sans le bassin, pas de parking ; sans parking, pas de voie élargie ni d'arrêt de bus. C'était un puzzle géant, et Sainte-Musse en était la pièce centrale. » En juin 2023, la circulation a pu être basculée sur le nouvel ouvrage élargi, et le pont provisoire a été démonté, après avoir parfaitement joué son rôle. Ce démontage lui-même a dû s'intégrer dans un calendrier ferroviaire très encadré, sans gêner les circulations de train ni compromettre les délais globaux du chantier. Au final, cette opération complexe a permis de maintenir la fluidité du trafic autoroutier, tout en sécurisant les circulations SNCF, dans l'un des points névralgiques du projet. Un exemple emblématique de ce que peut produire la synergie entre ingénierie, anticipation et coordination inter-acteurs.



ANTISÈCHE

ITC : INTERRUPTION TEMPORAIRE DE CIRCULATION

Pour intervenir sur ou au-dessus d'une voie ferrée, la circulation des trains doit être temporairement suspendue. C'est l'objet des ITC : des créneaux très courts (souvent 4h la nuit) réservés plusieurs années à l'avance auprès de la SNCF. En plus de la coupure électrique, un agent SNCF vérifie avant et après chaque opération la sécurité de la voie.

DANS L'ŒIL DES PROS



© VINCI Autoroutes

Mathilde FROMENT

Directrice d'Opérations adjointe, VINCI Autoroutes (réseau ESCOTA)

“Avec beaucoup d'organisation, de rigueur et de volonté, même ce qui semble insurmontable devient faisable. À Sainte-Musse, on a su dénouer un nœud logistique majeur. Il y avait des contraintes de tous les côtés, mais on a su les transformer en moteur de créativité. Ce sont dans ces contextes complexes que naissent les vraies prouesses. »



© NGE

Oriane GRAND

Conductrice de travaux ingénieure travaux ouvrages d'art, NGE Génie Civil

“Au-delà de la technique, les contraintes les plus fortes concernent l'environnement et la coactivité, notamment avec la SNCF. Les créneaux d'intervention, figés quatre ans à l'avance, ne durent que quatre heures : tout retard est impossible. Cela demande une préparation rigoureuse et une parfaite coordination. Le pont de Sainte-Musse, est l'épicentre du projet : une zone dense avec du trafic, des rails, des bus, des pistes cyclables, et un hôpital. Un véritable Tetris ! Depuis 2021, nous avons mené de nombreuses opérations de nuit. Peu de marge de manœuvre, beaucoup d'enjeux. L'exemple le plus marquant reste la pose du tronçon métallique de 180 tonnes pour la création du pont provisoire : un jalon crucial. Malgré un retard de mise à disposition des voies SNCF, nous avons su nous adapter. La réussite de cette opération reflète la synergie entre les équipes et l'investissement de chacun. »



© Alain Tendéro

Farid BOUCHIBA-LIESSÉ

Directeur travaux SETEC International

“Ce pont provisoire, aussi éphémère ait-il été, a demandé énormément de préparation. De nombreuses réunions ont été nécessaires pour coordonner chaque phase avec précision, notamment les démolitions. C'est un peu frustrant de voir disparaître un ouvrage qui a exigé autant d'engagement... mais c'était une étape indispensable à la réussite du chantier. Je retiens surtout l'implication collective : celle des entreprises, du maître d'œuvre, et d'un maître d'ouvrage très présent, qui a su challenger chaque phase pour optimiser les fermetures. Ce chantier ne s'est jamais arrêté : on a travaillé de jour, de nuit, les week-ends. C'est cette mobilisation continue qui nous a permis d'atteindre les objectifs. »

PONT PROVISOIRE DE SAINTE-MUSSE Photographies Alain Tendero et Elite drone



Mise en place des dalles en béton à l'intérieur de la charpente métallique. L'ensemble constitue le tablier du pont, c'est à dire la partie où circulent les véhicules.

DIMENSIONS DU PONT
 **46 M DE LONG**
12 M DE LARGE

POIDS DE LA CHARPENTE MÉTALLIQUE
180 TONNES 

2 GRUES 
 DE 750 TONNES
 POUR SA MISE EN PLACE

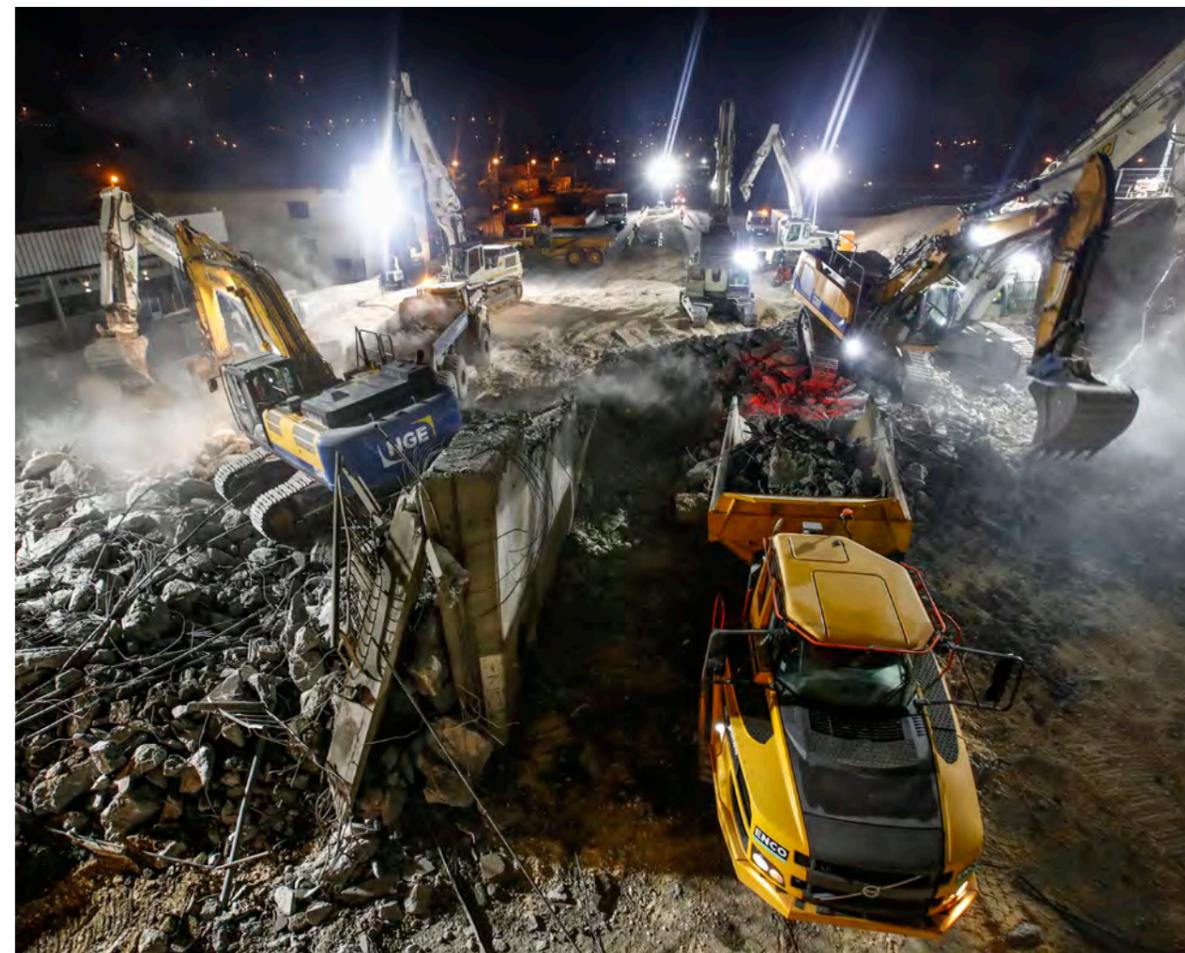
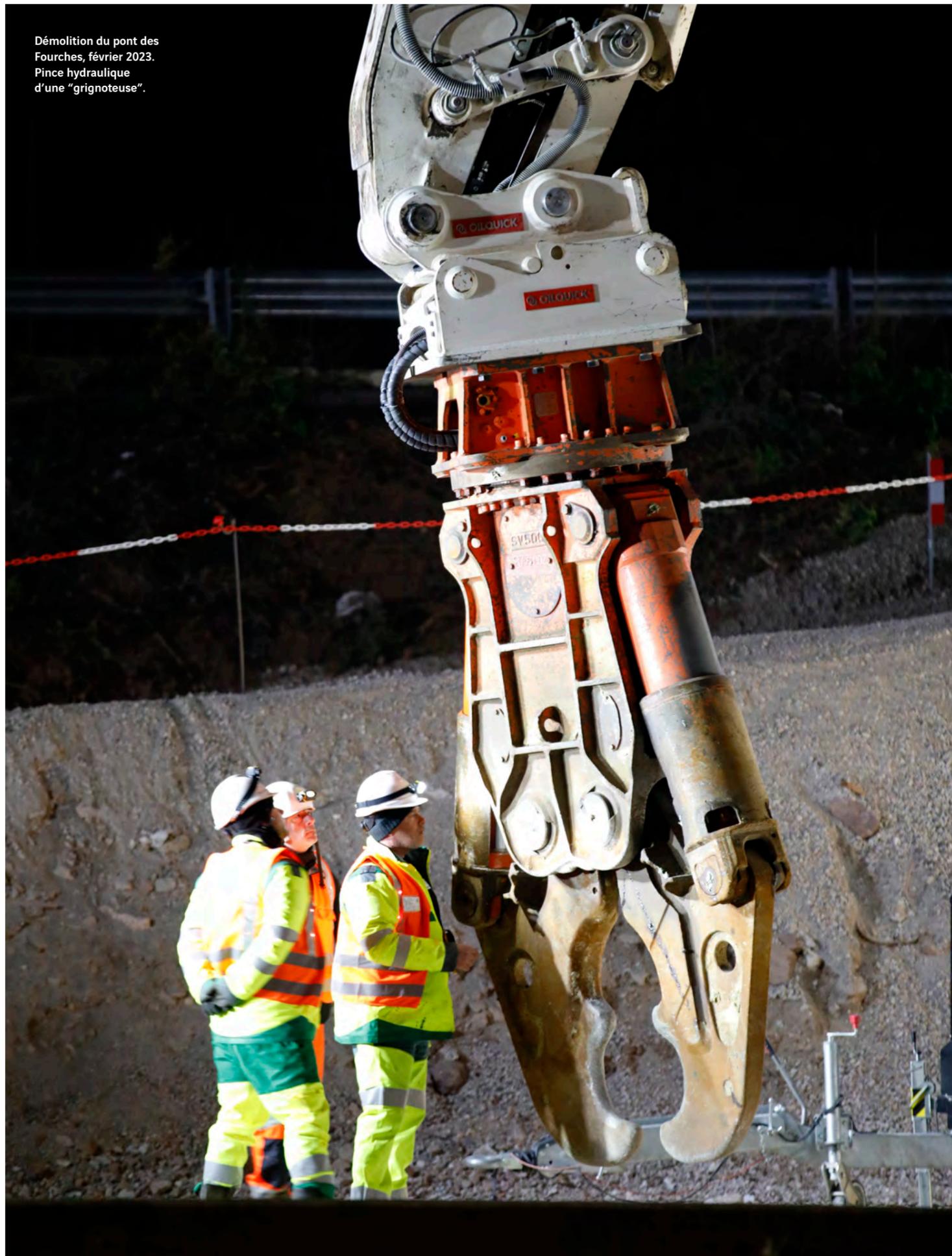


Mise en place de la charpente métallique du pont provisoire à l'aide de 2 grues de 750 tonnes chacune.

Déconstruction de l'A57 au-dessus de la voie ferrée Paris-Vintimille. Sciage et enlèvement de morceaux du tablier du pont.



Démolition du pont des Fourches, février 2023. Pince hydraulique d'une "grignoteuse".



“ On parle d'une opération "coup de poing", mais ce sont surtout des heures de tension maximale. On sait que le chrono commence à 20h, et qu'à 13h max le lendemain, la circulation doit impérativement reprendre. Pas une minute de plus. Toute l'organisation se joue là-dessus.”



Laurent JOUGLARD
Directeur de travaux
chez Guintoli (Groupe NGE)

Évacuation des gravats du pont démoli qui jonchent les chaussées de l'A57.

DÉMOLIR UN PONT EN UNE NUIT : UN DÉFI MILLIMÈTRE

Après Sainte-Musse, autre défi technique spectaculaire : la démolition des anciens ponts autoroutiers. Ces ouvrages, construits à l'origine pour franchir deux fois deux voies, ont dû être remplacés pour accompagner l'élargissement de l'A57. C'est notamment le cas du pont des Fourches, dont la déconstruction s'est jouée en une seule nuit, le week-end du 11 au 12 février 2023. Pour que la circulation ne soit jamais interrompue sur le réseau secondaire, un nouveau pont a à aussi d'abord été construit juste à côté. Une fois le basculement du trafic effectué, la démolition de l'ancien ouvrage a pu être lancée, lors d'une opération minutieusement préparée pendant six mois. Et pour cause, tout devait être parfaitement calé : fermeture nocturne de l'A57, protection de la chaussée, déconstruction du tablier, évacuation des gravats... Chaque minute comptait.

« On parle d'une opération "coup de poing", mais ce sont surtout des heures de tension maximale. On sait que le chrono commence à 20h, et qu'à 13h max le lendemain, la circulation doit impérativement

reprendre. Pas une minute de plus. Toute l'organisation se joue là-dessus, explique Laurent Jouglard, Directeur de travaux chez Guintoli (Groupe NGE), en charge des terrassements et de la déconstruction. Il faut penser à tout : démontage de signalisation, démolition, nettoyage, remise en état... Et surtout, avoir un plan B pour chaque imprévu. »

Pour préserver la chaussée, un épais matelas de sable a été installé. La démolition elle-même a été réalisée par grignotage, à l'aide de pelles mécaniques équipées de mâchoires capables de broyer le béton et de découper les armatures métalliques. Les gravats, immédiatement chargés et évacués, ont ensuite été triés, concassés et réemployés sur le chantier lui-même, en remblais techniques.

« Ce type d'intervention, c'est un défi collectif, une aventure humaine qu'on n'oublie pas. On partage les plans, les doutes, la fatigue, et à la fin, on garde tous le même souvenir. C'est exigeant, mais c'est ce qui fait la fierté d'avoir travaillé sur un chantier comme celui-là. »



UNE NUIT BLANCHE... POUR LES ÉQUIPES ET LES RIVERAINS

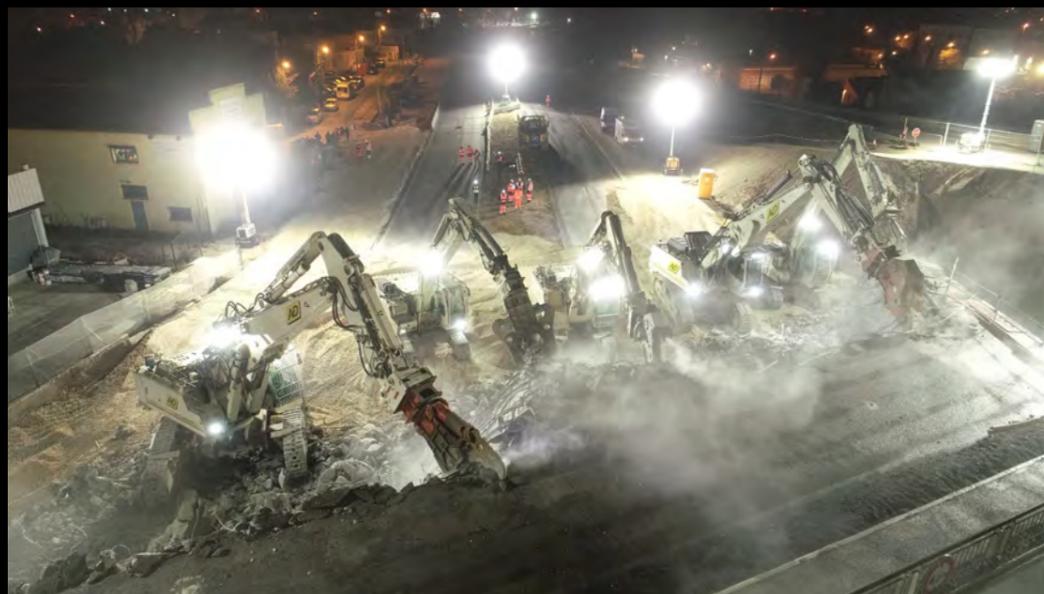
Pendant toute la nuit, des dizaines de curieux se sont rassemblés aux abords du chantier ou aux fenêtres des immeubles voisins pour assister au spectacle. Le ballet des machines, le fracas des structures, l'intensité de l'opération... Tout a attiré les regards. Pour accueillir ce public, VINCI Autoroutes a choisi d'installer un fast-food éphémère gratuit. Une initiative conviviale, qui a permis de transformer un chantier exceptionnel en événement partagé.

DÉMOLITION DU PONT DES FOURCHES FÉVRIER 2023

Photographies Alain Tendero et Elite drone



La démolition d'un pont en pleine nuit est toujours un moment particulier lorsqu'on est en cœur de ville.



Comme dans un film de science fiction, les mâchoires des grignoteuses aux allures de dinosaures, croquent béton et armature du pont sans sourciller.



Après une nuit intense, les gravats sont évacués avant de rouvrir l'A57.

POIDS DU PONT
1 400
TONNES

DIMENSIONS DU PONT
32 M DE LONG
16 M DE LARGE

DÉMOLITION DU PONT DE TOMBADOU MARS 2024

Photographies Alain Tendero et Elite drone



Les grignoteuses croquent le pont sous une pluie battante.



Au petit matin, évacuation des gravats du pont.



Sous les yeux curieux des riverains, les compagnons nettoient avant la réouverture de l'autoroute.

650 MÈTRES
DE GLISSIÈRES
BÉTON À DÉPLACER

+ DE **50**
PERSONNES
MOBILISÉES

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

POIDS DU PONT
2 600
TONNES

DIMENSIONS DU PONT
50 M DE LONG
23 M DE LARGE



Étanchéité du pont de La Palasse - Opération "coup de poing", week-end des 14 et 15 juin 2024.

« Une fois que la machine est lancée, il n'y a pas de retour en arrière possible. Il faut que tout s'enchaîne : démontage, intervention, remise en état, réouverture. Le moindre retard, et ce sont des bouchons dans toute la ville. C'est ça, la prouesse technique : tenir les délais malgré tous les aléas possibles. »



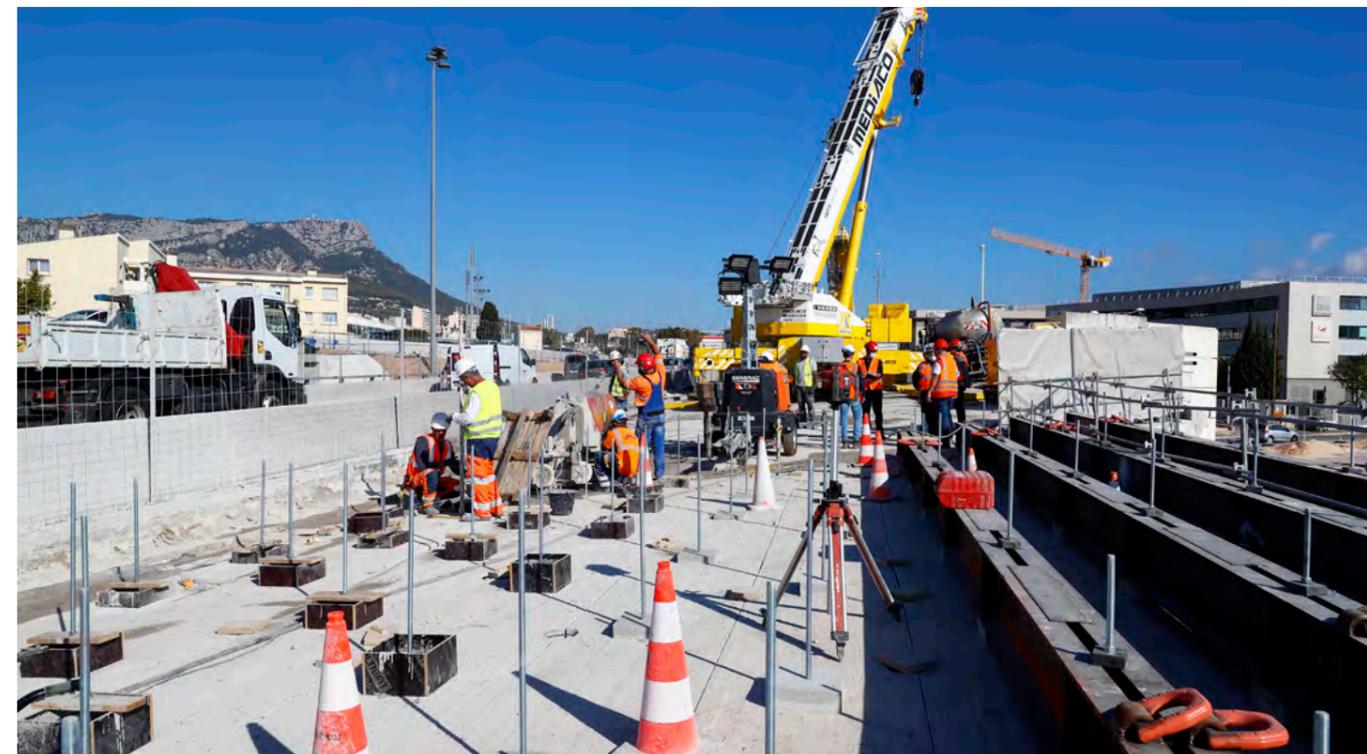
Thomas DEVINS
Directeur Grands Travaux
chez NGE

OPÉRATIONS COUP DE POING : QUAND CHAQUE MINUTE COMPTE...

Certaines interventions sur l'A57 n'étaient tout simplement pas réalisables en conditions normales. Trop impactantes, trop complexes, elles nécessitaient de fermer temporairement l'autoroute pour être menées à bien. Ces « opérations coup de poing », planifiées souvent le temps d'un week-end, ont permis d'assurer des travaux majeurs dans un délai ultra contraint, avec un haut niveau de préparation. Restructuration de chaussées, déchargement et étanchéité du pont de la Palasse, démolition des ponts de Tombadou et des Fourches, mise en œuvre des chaussées définitives... chacune de ces opérations a demandé une planification rigoureuse et une coordination totale entre tous les acteurs. Toutes étaient calibrées à la minute ! Des jalons étaient définis à l'avance pour anticiper tout écart de planning, et des plans B activables en cas d'imprévu (intempéries, incident matériel ou humain).

La réussite de ces opérations repose également sur une coordination millimétrée entre toutes les parties : maître d'ouvrage, maître d'œuvre, entreprises, services de l'État, collectivités. Tout a été, là encore, planifié en amont : obtention des autorisations préfectorales, mobilisation des matériels et du personnel, définition des horaires précis de fermeture et réouverture.

Au-delà de la performance technique, ces interventions sont aussi des moments forts pour les équipes. Défis humains, esprit de cohésion, mobilisation intense... Elles marquent les chantiers comme peu d'autres. « Ce sont des week-ends où personne ne rentre chez soi. Ce n'est pas facile, mais nos équipes sont toujours volontaires. Il y a une dynamique de groupe très forte. Tout le monde se dépasse. C'est un vrai challenge collectif. » souligne Thomas Devins, Directeur Grands Travaux chez NGE.



Déconstruction de l'autoroute côté Sud à Sainte-Musse.

BRETELLES PROVISOIRES, ASSAINISSEMENT, TERRASSEMENT... CONSTRUIRE POUR MIEUX DÉFAIRE

Sur un projet d'élargissement autoroutier en pleine ville, maintenir la circulation à tout moment était une exigence incontournable. À cela s'ajoutait une contrainte supplémentaire : limiter au maximum les emprises foncières. Résultat :

une partie importante du chantier a consisté à construire du provisoire... pour pouvoir ensuite bâtir le définitif. Bretelles, ponts, soutènements, réseaux : faire, défaire, reconstruire, c'était aussi ça, le quotidien de l'opération A57.

INTERVIEW



Michel CASTET
Directeur d'Opérations A57
chez VINCI Autoroutes

« Ce qui m'a marqué, c'est la patience des usagers. »

Pourquoi autant de constructions provisoires sur ce chantier ?

« L'un des engagements pris dès le départ, c'était de maintenir en journée le même nombre de voies de circulation qu'avant le début des travaux, ainsi que toutes les bretelles d'entrée et de sortie. Cela nous a obligés à repenser totalement nos méthodes : beaucoup de travaux de nuit, des démolitions de week-end... et surtout, à construire du provisoire. On voulait surtout prioriser les usagers quotidiens, ceux qui vont travailler. »

Concrètement, quels types d'aménagements ont été concernés ?

« On a construit un pont provisoire au-dessus des voies SNCF pour pouvoir démolir et reconstruire les ouvrages existants, puis on l'a démonté une fois l'opération achevée. On a aussi mis en place des bretelles d'entrée provisoires pour libérer de l'espace et maintenir les flux. Même chose pour certains bassins d'assainissement : il a fallu construire des soutènements provisoires pour creuser sans impacter les chaussées existantes. »

Ce « provisoire » ressemble à du définitif, non ?

« Tout à fait. Ces structures devaient tenir plusieurs années avec du trafic poids lourds : elles ont donc été conçues comme des ouvrages autoroutiers classiques. On a même dû terrasser pour créer des rampes aux normes. Faire du provisoire, ici, c'était faire du solide. »

Quels ont été les autres défis méconnus ?

« La signalisation temporaire a été un vrai casse-tête. Les marquages jaunes changeaient tout le temps : un coup les véhicules passaient à gauche, un coup à droite... Ce n'est pas visible, mais c'est une logistique énorme à organiser. On passait notre temps à adapter. »

Et sur le plan technique ?

« Le contexte hyper urbain nous a obligés à utiliser des engins plus compacts que d'habitude. On ne pouvait pas faire avancer un gros atelier de terrassement en continu, comme sur un chantier en rase campagne. On travaillait par petites zones, mais c'est ce qui nous permettait de maintenir la circulation en permanence. »

Un message à faire passer aux usagers ?

« Ce chantier, c'était une première pour nous avec autant de contraintes urbaines et de trafic. On a beaucoup appris. Ce qui m'a marqué, c'est la patience des usagers : ils ont vu que ça bougeait en continu, et dans l'ensemble, ils ont bien compris qu'on faisait au mieux. »

TRAVAUX SOUS CIRCULATION

CHAQUE NUIT, UN NOUVEAU DÉFI

« Derrière chaque fermeture, il y a une organisation énorme, pensée pour déranger le moins possible. Le message que je veux faire passer, c'est de respecter le travail des hommes en jaune, qui sont là chaque nuit. On a vu des gens forcer les fermetures, entrer dans les balisages... Ils mettent en danger les ouvriers et les équipes. Si c'est fermé, c'est pour une bonne raison. »



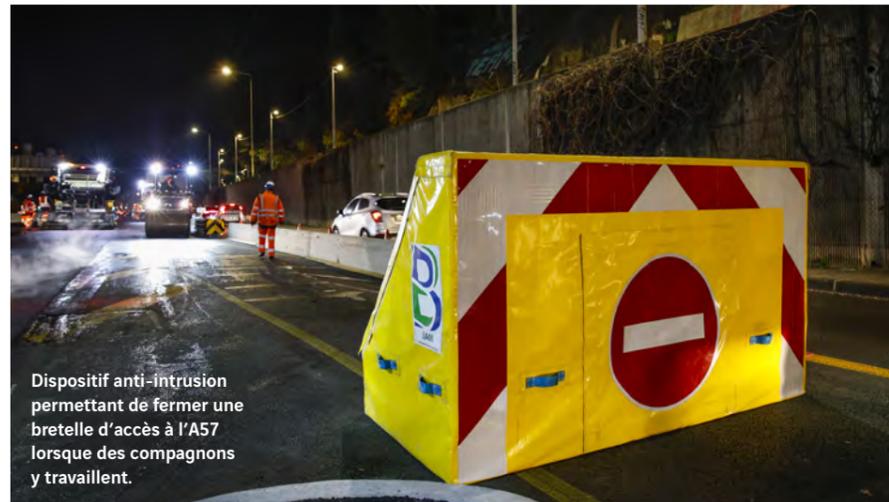
© Alain Tendéro

Sébastien ESTRANY
Conducteur de travaux
chez VINCI Autoroutes

Fermer l'A57, ne serait-ce qu'une nuit, suppose une mécanique parfaitement huilée. Chaque soir, des kilomètres de balisages sont mis en place, des voies neutralisées, des bretelles fermées. Le tout, en coordination avec les services de la Préfecture et les équipes de l'exploitation autoroutière. Et chaque matin, tout doit avoir disparu avant le retour de l'heure de pointe. C'est ce défi quotidien que Sébastien Estrany connaît bien. En tant que conducteur de travaux affecté au centre d'exploitation de Toulon, il pi-

lote les équipes chargées de sécuriser les zones de chantier. « Nous avons maintenu la circulation sur deux voies dans chaque sens pendant toute la durée du chantier. C'est un effort énorme en termes de coordination et de réactivité. »

Chaque semaine, une réunion rassemblait l'ensemble des acteurs du projet : direction d'opérations, groupement d'entreprises, maîtrise d'œuvre, exploitation. Objectif : valider les fermetures et arbitrer les priorités. « On adapte les postes du chantier en fonction du parcours client. Parfois, on demande à traiter certaines zones plus tard pour éviter des fermetures trop contraignantes. On ne ferme pas pour le plaisir ! Chaque fermeture est réfléchie, justifiée, validée. »



Dispositif anti-intrusion permettant de fermer une bretelle d'accès à l'A57 lorsque des compagnons y travaillent.

CE QU'ILS EN DISENT



© DR

Philippe GIORDANO
Ouvrier autoroutier

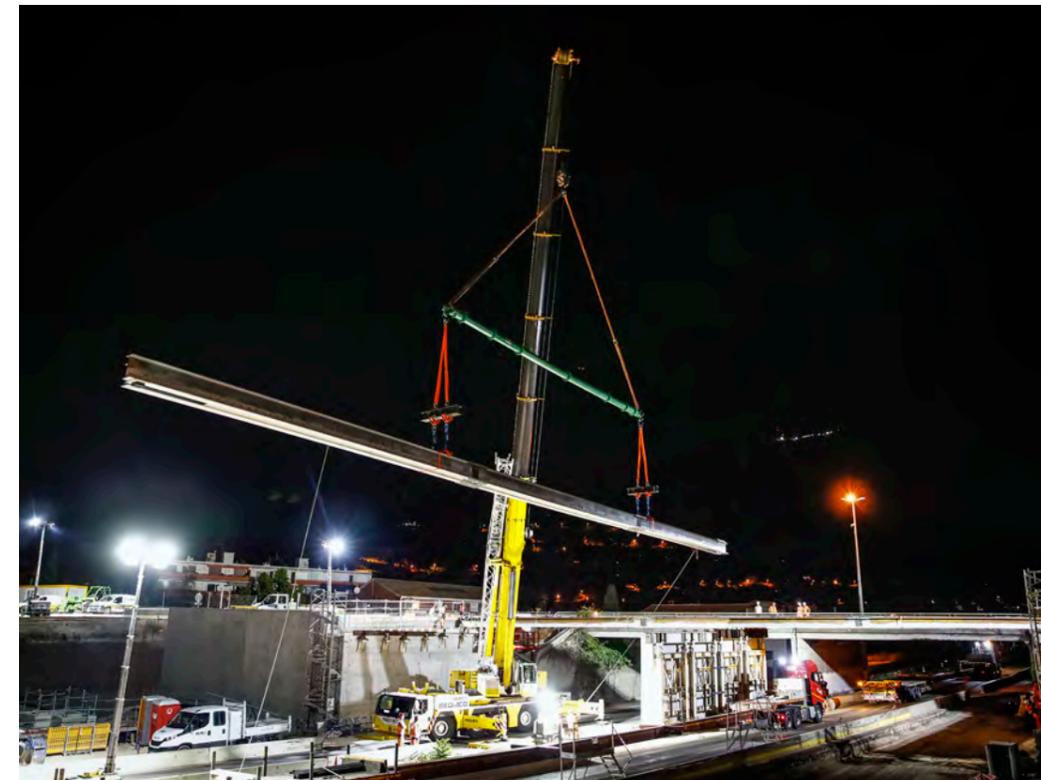
« Un ouvrier autoroutier est à la fois un patrouilleur qui veille à la sécurité de tous et également un agent d'entretien qui agit pour la viabilité du réseau. Aujourd'hui par exemple, je suis en poste de 13h à 21h pour des missions de patrouille ; je commence par une reconnaissance de mon secteur et 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. Ici, nous sommes véritablement sur une autoroute qui traverse la ville. Avec les interventions, je rencontrais beaucoup d'usagers, souvent nous parlions du chantier, de son fonctionnement, des entreprises qui ont réalisé les travaux, la complexité de travailler avec la circulation juste à côté ; beaucoup étaient surpris. »



© DR

Sylvain HERTZ
Ouvrier autoroutier

« 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. 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 21h, cela se fait relativement simplement, mais lorsqu'il s'agit de rendre les voies à 6h 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 étions sur 2 voies réduites, le blocage d'une voie pour le moindre incident pouvait créer des congestions importantes très rapidement. »



ARRÊTÉS DE CIRCULATION

UN TRAVAIL EN CONCERTATION PERMANENTE AVEC LES SERVICES DE LA PRÉFECTURE DU VAR

Assurer l'avancée d'un chantier tout en maintenant la circulation, c'est un équilibre délicat. Dans ce contexte, le rôle de la Préfecture du Var a été central pour valider, adapter et encadrer les nombreuses restrictions de circulation nécessaires à l'élargissement de l'A57.

« À chaque modification de circulation, le Préfet doit prendre un arrêté. Cela implique un travail de fond avec VINCI Autoroutes et les collectivités pour déterminer les itinéraires de déviation et organiser les fermetures. La concertation est permanente, fluide et pragmatique », explique Sophie Barastier, Cheffe du service de l'éducation et de la sécurité routières à la Préfecture du Var.

Les travaux de nuit, très fréquents sur ce chantier, font l'objet d'une planification annuelle, ajustée au fil de l'avancement. Mais certains cas particuliers, comme les opérations coup de poing ont nécessité des arrêtés distincts, avec des créneaux élargis et une mobilisation spécifique. « Il y a des week-ends où nous autorisons le pré-positionnement des engins dès 21h, si les conditions de circulation le permettaient. Chaque décision était prise en bonne intelligence, toujours dans l'intérêt de la sécurité routière. » En parallèle de ces décisions préfectorales, le travail quotidien de préparation revenait aux agents spécialisés.



© DR

Roxane CASILE
Agent chargée de la préparation des arrêtés de police de circulation portant sur les travaux des autoroutes, Préfecture du Var

« Travailler avec VINCI Autoroutes sur un projet aussi innovant a été une expérience enrichissante et stimulante. L'ouverture d'une voie réservée au transport en commun et la création d'arrêts de bus représentaient un défi de taille, nécessitant une coordination minutieuse et une planification rigoureuse. Nous avons dû préparer les arrêtés nécessaires tout en veillant à organiser la circulation de manière optimale, sans jamais compromettre la sécurité routière. Cette collaboration m'a permis de développer mes compétences dans la gestion de projet et en communication, tout en contribuant à une initiative qui améliore la mobilité durable. Je suis fier d'avoir participé à ce projet qui a un impact positif sur le territoire et qui ouvre la voie à des solutions de transport plus efficaces et respectueuses de l'environnement. »

DÉCRYPTAGE



© DR

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

« Sur les travaux de l'A57 et étant donné le trafic dense, les travaux de nuit ont été une nécessité très régulière. »

« Dans le Var, les travaux bruyants sur la voie publique et sur les chantiers proches des habitations doivent être interrompus entre 20h et 7h 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 en lien avec l'élargissement de l'A57 concernent plusieurs communes, à savoir Toulon, La Valette-

du-Var et La Garde, l'instruction de ces demandes relève de la compétence du Préfet. VINCI Autoroutes nous a donc déposé, chaque année, un dossier complet avec une notice explicative qui détaillait la nature des travaux, les dates et créneaux horaires concernés. Le dossier a été validé et les entreprises ont pu 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 ont été une nécessité très régulière. Nous avons de fait organisé des réunions de travail, où nous fixions pour l'année les périodes de travaux de nuit ; que nous ajustions ensuite au fil de l'avancée des travaux. »

PRENDRE SOIN DU VIVANT, RESPECTER LE CADRE DE VIE, DES ENGAGEMENTS CONCRETS POUR UN CHANTIER DURABLE

L'élargissement de l'A57, en pleine ville, ne pouvait se résumer à une opération technique. Pour VINCI Autoroutes, chaque décision a été guidée par une volonté : limiter les impacts du chantier sur le quotidien des habitants, protéger les ressources naturelles, et construire un environnement plus apaisé pour demain. Cela s'est traduit par une série d'engagements forts : poser les écrans acoustiques dès le lancement des travaux, isoler des centaines de logements, replanter les palmiers et oliviers du tracé, intégrer les aménagements paysagers aux entrées de ville... et même enterrer des bassins, invisibles mais essentiels, pour préserver durablement la ressource en eau. Un effort global, mené avec méthode, écoute et responsabilité, pour concilier infrastructure et qualité de vie.

Vue de l'autoroute A57
et de l'échangeur de la
Bigue - Avril 2025.



Écrans acoustiques entre l'échangeur de La Palasse et Benoît Malon.

ÉCRANS ACOUSTIQUES ET ISOLATION DE FAÇADES

LA LUTTE CONTRE LE BRUIT : UNE PRIORITÉ DE DÉPART !

Afin d'améliorer la qualité de vie des riverains durant les travaux, VINCI Autoroutes a pris la décision d'installer les écrans acoustiques définitifs dès le début du chantier, en 2022. Une mesure anticipée, inhabituelle, qui a restreint l'espace de travail pour les entreprises et généré des contraintes techniques, mais qui a permis de préserver les habitants des nuisances sonores générées par le chantier lui-même. Cette démarche a été complétée par un vaste programme d'isolation des façades des logements les plus exposés. Chaque habitation concernée a fait l'objet d'un audit acoustique spécifique. En fonction du résultat, les logements éligibles ont pu bénéficier de travaux sur-mesure : remplacement des menuiseries, installation de double vitrage performant, traitement des aérations... En associant protections collectives et interventions ciblées, ce chantier a placé la lutte contre le bruit au cœur de ses priorités. Fin 2023, la quasi-totalité des linéaires concernés étaient déjà équipés d'écrans acoustiques, et plus de

70 % des logements éligibles avaient bénéficié de traitements.

Une organisation millimétrée pour un chantier hors normes

Derrière le vaste programme d'isolation phonique, c'est toute une organisation qui s'est structurée pour passer de la théorie à la réalité. « L'A57, c'est le plus grand chantier d'isolation de façade qu'on ait jamais mené sur le réseau ESCOTA », souligne Magalie Toschi, responsable de la politique acoustique pour l'élargissement de l'A57. Plus de 3 300 logements identifiés comme potentiellement éligibles, des centaines de copropriétés, de propriétaires et de locataires à accompagner, et une exigence : garantir des résultats concrets.

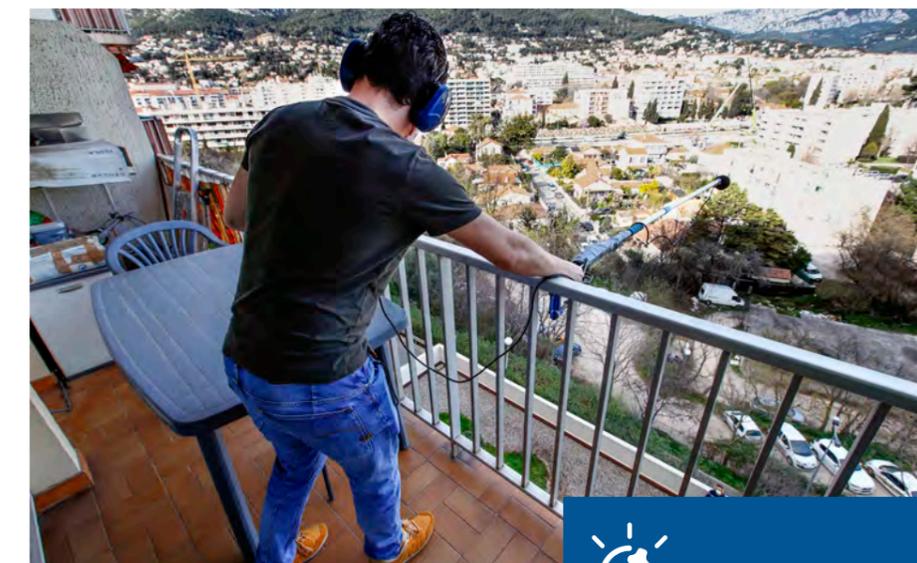
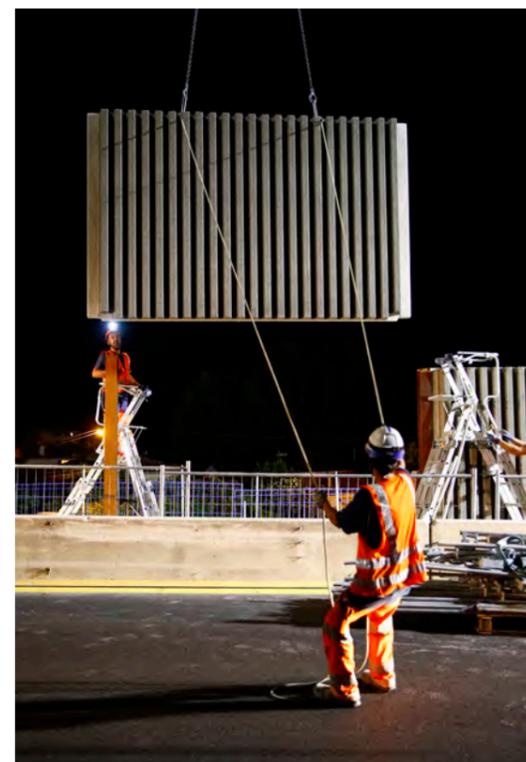
Une logistique adaptée à l'échelle du projet

Pour faire face à cette volumétrie inédite, VINCI Autoroutes a renforcé ses équipes et mobilisé trois maîtrises d'œuvre spécialisées dans



Installation de nouvelles menuiseries dans un appartement.

Audit acoustique dans les logements potentiellement éligibles au programme isolation de façade.



Installation d'écrans acoustiques de nuit, secteur La Palasse.

l'acoustique. « Cela nous permettait d'intervenir en parallèle sur plusieurs zones du tracé, tout en gardant un haut niveau de réactivité », précise Magalie Toschi. Car chaque chantier, même petit, suit un processus rigoureux : audit acoustique indépendant, préparation et signature de la convention avec le propriétaire ou le syndic, définition des solutions techniques, planification, pose et réception des travaux.

Du sur-mesure pour chaque logement

Contrairement à une idée reçue, il ne s'agit jamais de poser des menuiseries « standards ». Chaque élément est fabriqué sur mesure, à la

cote exacte du logement. « Le temps entre la commande et la livraison peut aller jusqu'à cinq mois », explique Magalie Toschi. Fenêtres, coffres, grilles, joints... tout est pensé au cas par cas. « On travaille au millimètre, mais à grande échelle. C'est un défi autant technique qu'organisationnel. »

Des exigences élevées de qualité

Tous les matériaux sont certifiés pour leur performance acoustique. La pose est contrôlée à chaque étape, et les performances vérifiées une fois les travaux terminés. « Ce n'est pas juste une obligation réglementaire. C'est une transformation concrète pour le confort des habitants », rappelle-t-elle.



POURQUOI DU DOUBLE ET NON DU TRIPLE VITRAGE ?

Le triple vitrage n'est pas toujours la solution la plus efficace contre le bruit. Certains doubles vitrages à haute performance acoustique sont plus adaptés, notamment quand il s'agit d'atténuer les basses fréquences. De plus, le triple vitrage est plus lourd et nécessite des adaptations sur les cadres de fenêtres existants. Sur l'A57, chaque situation a été étudiée au cas par cas avec des acousticiens. Résultat : des menuiseries sur-mesure, 100 % financées par VINCI Autoroutes, pour un gain acoustique optimal et durable.



© Alain Tendéro

Émilie WIECZOREK

Conductrice d'opérations en charge du volet environnemental, VINCI Autoroutes

Ingénieure de formation, Émilie Wieczorek pilote les sujets environnementaux de l'élargissement de l'A57 depuis 2019. Chargée du respect des engagements réglementaires et de leur mise en œuvre concrète sur le terrain, elle a suivi les volets acoustique, protection de la ressource en eau et aménagements paysagers tout au long du chantier.

« La pose anticipée des écrans a permis de limiter les nuisances dès le lancement du chantier. »

En quoi ces écrans acoustiques étaient-ils indispensables ?

Nous sommes dans un tissu urbain dense, avec des logements et bâtis très proches de l'autoroute. L'élargissement de l'A57 induit naturellement une augmentation du bruit. Il a donc fallu répondre aux exigences réglementaires grâce à la mise en œuvre de deux dispositifs complémentaires en faveur du bruit : les écrans acoustiques pour une protection collective à la source d'une part, et les isolations de façade pour une réponse individuelle d'autre part. La pose anticipée des écrans a permis de limiter les nuisances dès le lancement du chantier.

Comment VINCI Autoroutes a-t-elle traité les cas où les écrans acoustiques ne suffisaient pas ?

Avec de l'isolation de façade : un programme très encadré par l'État, que VINCI Autoroutes met en œuvre à ses frais. Il s'agit de renforcer l'isolation phonique des logements trop exposés, en particulier dans les zones où les écrans ne suffisent pas, ou ne peuvent pas être implantés. Chaque situation est évaluée au cas par cas, après un audit acoustique réalisé par un bureau d'études indépendant.

Quels types de travaux sont réalisés ?

Cela dépend du bâtiment et des résultats de l'audit acoustique. Les menuiseries qui ne s'avèrent pas suffisamment performantes acoustiquement sont remplacées par des menuiseries avec de meilleures propriétés acoustiques. Si cela s'avère nécessaire, des travaux complémentaires sur les points faibles de la façade sont réalisés (isolation des coffres de volets roulants, traitement acoustique des entrées d'air...). Les pièces concernées par les travaux sont les pièces à vivre (séjours, chambres, cuisines) donnant sur les façades exposées à l'autoroute (façades principales et façades latérales). Ce sont des travaux réalisés dans les règles de l'art, avec suivi et réception à chaque étape.

« Les riverains nous disent qu'ils n'entendent plus du tout l'autoroute dans leur logement. »

Combien de logements sont concernés ?

Plus de 3 300 logements ont été identifiés comme potentiellement éligibles. À ce jour, plus de 70 % ont été traités ou sont en cours de l'être. C'est un processus long, car il implique les propriétaires, les locataires ou occupants des logements, les syndicats, parfois même les Architectes des Bâtiments de France pour les immeubles classés. Mais on avance, immeuble par immeuble, avec méthode et concertation.

Est-ce bien accepté par les habitants ?

Oui, majoritairement. Les travaux sont entièrement financés, et les retours sont souvent très positifs. Les riverains que nous avons très régulièrement dans le cadre de ce programme, nous disent qu'ils n'entendent plus du tout l'autoroute dans leur logement. Nous veillons également à informer régulièrement les copropriétés, à suivre chaque chantier d'isolation, et à garder un lien humain avec les habitants. C'est une politique acoustique ambitieuse, mais réaliste. Et surtout, elle change concrètement le quotidien.

Combien d'écrans ont été installés ?

Sur les 7 km d'élargissement, nous avons posé environ 8 km d'écrans acoustiques, répartis sur neuf grandes zones. Les hauteurs d'écrans varient de 2 à 4 mètres selon les secteurs, conformément aux études acoustiques réalisées au préalable. Tous sont en béton de bois, un matériau performant, à la fois durable et absorbant. Leur surface est cannelée, ce qui optimise leur capacité à piéger le bruit.

Y a-t-il eu des zones plus complexes ?

Oui, notamment entre la Bigue et Pierre Ronde, sur la RD97. C'est une voie très passante qui, elle aussi, génère du bruit. On y a donc mis en place des écrans double face, capables de capter le bruit de l'autoroute comme celui de la route départementale. C'est un cas que l'on retrouve sur certains secteurs avec des routes adjacentes passantes et ce dispositif est nécessaire ici pour éviter que le bruit ne soit réfléchi vers d'autres zones habitées.



© VINCI Autoroutes

Magalie TOSCHI

Responsable de la politique acoustique pour l'élargissement de l'A57 - VINCI Autoroutes

Responsable de la politique acoustique pour le réseau ESCOTA, Magalie Toschi pilote les études de modélisation acoustique et les programmes de protections individuelles sur ce réseau. Dans le cadre de l'élargissement A57 elle a suivi et accompagné le programme de protection des 3 300 logements par isolations de façades depuis 2021.

POINTS DE VUE

Entreprises



© DR

SOPHIE ROURISSOL

Dirigeante de l'entreprise Rourissol, en charge des travaux d'isolation de façade

Ce chantier, c'est un défi technique, mais aussi humain. Nous sommes intervenus sur plus de 1 700 logements, avec une forte diversité architecturale et des demandes spécifiques à chaque situation : maisons individuelles, copropriétés, bâtiments anciens, contraintes patrimoniales... À chaque fois, nous avons adapté nos solutions, en lien avec les diagnostics des bureaux d'études. Mais ce n'est pas tout : intervenir chez les gens, c'est aussi savoir se faire discret, respectueux, rassurant. On entre dans leur quotidien, parfois dans leur intimité. Il faut de l'écoute, de la pédagogie. Et grâce à la confiance établie avec les équipes de VINCI Autoroutes, on a pu répondre présent, chaque jour. Quand un riverain nous dit qu'il dort mieux, qu'il se sent chez lui comme dans une bulle de calme, c'est une vraie reconnaissance. Et ça montre que le bruit, ce n'est pas juste une donnée technique : c'est une question de qualité de vie."



© Alain Tendéro

KILIAN RIVET

Ingénieur travaux, AGILIS (pose des écrans acoustiques)

Installer les écrans acoustiques dès le début du chantier, c'était une première pour moi. Habituellement, on les met en fin de travaux. Là, il a fallu composer avec un environnement déjà très dense, avec peu de place et beaucoup de circulation. Chaque écran devait être calé au centimètre près, parfois entre des ouvrages existants, des réseaux enterrés, ou en bordure de voie. On a aussi dû gérer les contraintes de planning, travailler parfois la nuit, ou en coordination avec d'autres corps de métier. Mais techniquement, ce sont de très beaux ouvrages : du béton de bois cannelé, qui piège le bruit efficacement. Le rendu est propre, soigné. Ce qui m'a marqué, c'est que dès la fin de pose, certains riverains venaient nous dire qu'ils entendaient déjà moins le chantier. C'est là qu'on voit l'impact concret de notre travail."

Habitants

On entendait un peu, et maintenant, on n'entend plus rien. C'est efficace, c'est du triple vitrage. Tout s'est bien passé, c'était du bon boulot. Moi j'ai accepté tout de suite, c'était gratuit, les gens ne vont pas dire non. Dans notre résidence, on est environ 250 propriétaires et pratiquement tout le monde a accepté. Honnêtement, du triple vitrage, ça ne se refuse pas : si j'avais dû le faire moi-même, il y en aurait pour 32 000 euros !"

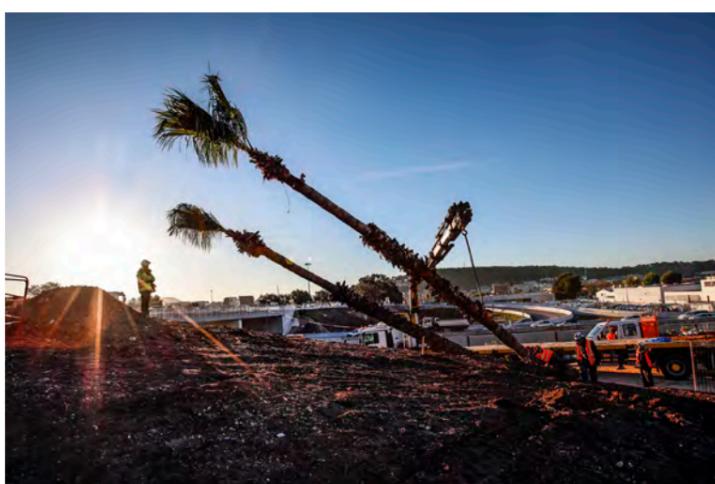
MONSIEUR JEAN-PIERRE L.

Habitant à Toulon

C'est moi qui ai pris contact avec ESCOTA. À la suite de ma demande, j'ai été rappelée rapidement, puis des experts sont venus voir si j'étais éligible. Tout s'est ensuite enchaîné : installation du Velux, reprise de peinture, changement des fenêtres dans les pièces de vie... et le tout, fait proprement et rapidement. Je sens vraiment la différence, autant au niveau phonique que thermique. C'est un vrai coup de pouce, très bénéfique !"

MADAME CORINNE P.

Habitante à Toulon



Replantation de palmiers.



Aménagement paysager à La Valette-du-Var.

PAYSAGES REPLANTÉS, IDENTITÉS PRÉSERVÉES

UN CHANTIER AU SERVICE DU PATRIMOINE VÉGÉTAL

Les palmiers et oliviers, véritables emblèmes du paysage autoroutier de l'A57, ont été délicatement retirés du terre-plein central et des abords de l'autoroute au printemps 2021, avant d'être acheminés dans la vallée de la Sauvebonne à Hyères. Ils ont été mis en jauge dans une aire spécialement aménagée au sein des pépinières Guyomar, à l'abri du vent, avec un sol drainant et un système d'irrigation calibré pour leur besoin. Chaque arbre a fait l'objet d'un marquage précis et d'une fiche de suivi. Complexe, cette opération de transplantation a nécessité des fermetures nocturnes de l'A57 afin de limiter la gêne à la circulation en journée. Durant leur séjour au sein de la pépinière Guyomar, ces arbres ont bénéficié d'un suivi spécialisé. Outre l'arrosage, la fertilisation et les soins adaptés à leur reprise, un contrôle phytosanitaire a été mené régulièrement afin de garantir qu'aucun olivier n'était porteur de la Xylella Fastidiosa, une bactérie soumise à réglementation stricte en région Sud. Les premiers sujets ont été replantés dès janvier 2024, à proximité de leur emplacement d'origine.

« En moyenne, les palmiers sont restés deux ans dans notre aire de jauge. Le taux de réussite est exceptionnel : plus de 95 % de reprise », explique Florent Guyomar, Directeur des Pépinières Guyomar. « L'opération a été menée de nuit, sans démonter les glissières de sécurité. C'est une performance logistique autant que végétale. » Parmi les 125 palmiers transplantés, seuls cinq n'ont pas survécu à l'arrachage initial – un chiffre bien en dessous des 70 % de pertes habituellement observés dans ce type d'intervention. Le secret de cette réussite ? Un arrachage par carottage, sans casser les mottes racinaires, et un transport sur remorque équipée pour éviter les chocs.

Une replantation millimétrée

La replantation s'est faite en deux grandes campagnes (janvier à mai 2024, puis septembre 2024 à avril 2025), au rythme de l'avancement des terrassements. Chaque palmier a été numéroté lors de l'arrachage, ce qui a permis de les repositionner au plus près de leur lieu d'origine. « C'était symbolique. Le palmier n°28,

par exemple, a retrouvé sa place à 20 mètres près », raconte Hervé Mineau, gérant d'Aphyllanthe. Un souci du détail salué par les riverains, certains allant jusqu'à témoigner leur émotion lors de la replantation. « Une dame en larmes à La Bigue, c'est ça que je retiens : l'attachement des habitants à leur paysage. » Chaque palmier, une fois replanté, a bénéficié d'un paillage, d'un tuteurage spécifique et d'un arrosage ciblé pour favoriser sa reprise. « Même après deux ans en jauge, certains avaient conservé leur port initial, comme s'ils n'avaient jamais quitté leur place », note Hervé Mineau.

Des talus au centre-ville : deux logiques paysagères

Au total, ce sont 30 000 végétaux, issus d'une cinquantaine d'espèces différentes, qui ont été plantés aux abords de l'A57. Parmi eux, 5 000 arbres, dont de nombreux spécimens de grande taille, ont été choisis pour leur résilience et leur adaptation au climat méditerranéen. Deux approches ont été retenues :

- Dans les emprises autoroutières, une palette végétale locale et peu consommatrice en eau a été privilégiée (pins d'Alep, chênes verts, lauriers-tins, romarins, etc.), avec un entretien minimal après deux ans.
- Dans les zones urbaines, et notamment aux abords des giratoires (La Bigue, Tombadou), le végétal prend une dimension plus esthétique : espèces horticoles, lignes de composition soignées et systèmes d'arrosage au goutte-à-goutte adaptés ont été installés, en concertation

avec les collectivités, qui assureront l'entretien à terme.

Un travail de composition qui a permis de reconnecter visuellement l'autoroute avec son environnement urbain et naturel. « L'objectif était aussi de redonner une identité forte aux échangeurs, souvent perçus comme des 'no man's lands', explique Hervé Mineau. Là, ils deviennent des portes d'entrée de ville. »



Replantation d'un olivier.



VINCI Autoroutes a associé l'ensemble des collectivités locales sur le volet paysager, bien en amont des travaux, dès 2018. Plusieurs réunions ont ainsi permis de dessiner, ensemble, le futur visage de l'autoroute et plus particulièrement celui des échangeurs qui constituent de véritables marqueurs visuels en entrée de ville. Cette concertation a permis de prendre en compte les spécificités de chaque site et de répondre aux attentes des riverains. Les nouvelles plantations sont constituées d'espèces adaptées au climat méditerranéen, ce qui garantit leur résistance et limite leur besoin en eau.

BAROMÈTRE

125 PALMIERS

transplantés, avec un taux de réussite > 95 %

2 CAMPAGNES

de replantation

30 000 VÉGÉTAUX

plantés ou replantés

50 ESPÈCES

végétales sélectionnées : pins d'Alep, chênes verts, lauriers-tins, romarins, coronille, pistachiers, micocouliers...

DANS L'ŒIL DES PROS



Hervé MINEAU

Gérant d'Aphyllanthe
Maître d'œuvre des aménagements paysagers du chantier

« On a fait quelque chose de beau, de durable, et ça, c'est rare. »

Ce chantier, c'est d'abord une aventure humaine. On a travaillé avec une grande diversité d'interlocuteurs : des maîtres d'ouvrage, des ingénieurs, des entreprises de travaux, des pépiniéristes, des collectivités locales... et sans oublier les habitants, attachés à leur patrimoine végétal, tout particulièrement leurs palmiers. Tous différents, mais tous rassemblés autour d'un objectif commun. Il y a eu du respect, de la confiance, et une exigence partagée. Sur le volet paysager, la concertation a été un vrai levier. Dès 2018, on a construit les projets d'entrée de ville avec les élus, les techniciens des communes, les paysagistes des territoires. Ce dialogue, parfois très concret – sur le choix d'une espèce, la couleur d'un massif – a permis de dessiner un paysage lisible, cohérent, respectueux des usages locaux. Je termine ma carrière sur ce projet, et je sais qu'il me manquera. On n'a pas juste planté des arbres, on a reconnecté une infrastructure à son territoire. On a fait quelque chose de beau, de durable, et ça, c'est rare.



Florent GUYOMAR

Dirigeant de la société Guyomar Paysage & Pépinières. Pépiniériste Toulonnais

« On a passé des mois à bichonner ces arbres. »

Transplanter 130 palmiers et 75 oliviers de grandes dimensions au milieu d'une autoroute est certainement le plus grand défi de ma carrière. Le niveau d'exigence du domaine autoroutier en matière de sécurité combiné à la technicité des opérations d'arrachage, de logistique et d'entretien des sujets a mobilisé nos paysagistes et pépiniéristes durant plus de deux années. Pour atteindre l'exigence de VINCI Autoroutes, fixée à 95% de reprise des sujets transplantés, nous avons dû remettre en question nos méthodes et parvenir à un niveau de préparation inédit pour notre métier. Chaque palmier ou olivier, préalablement identifié, a bénéficié d'un suivi phytosanitaire régulier depuis son arrachage jusqu'à sa replantation. Les rapports de suivi, associés à l'expertise acquise depuis 3 générations nous ont permis d'adapter l'irrigation, la fertilisation et les traitements pour chaque sujet au sein de notre pépinière. Aujourd'hui, voir ces palmiers patrimoniaux retrouver leur environnement le long de l'A57 en poursuivant leur croissance est une fierté pour mes collaborateurs. Pour ma part, je suis reconnaissant pour cette opportunité de contribuer au paysage toulonnais dans les traces de mon père et mon grand-père.



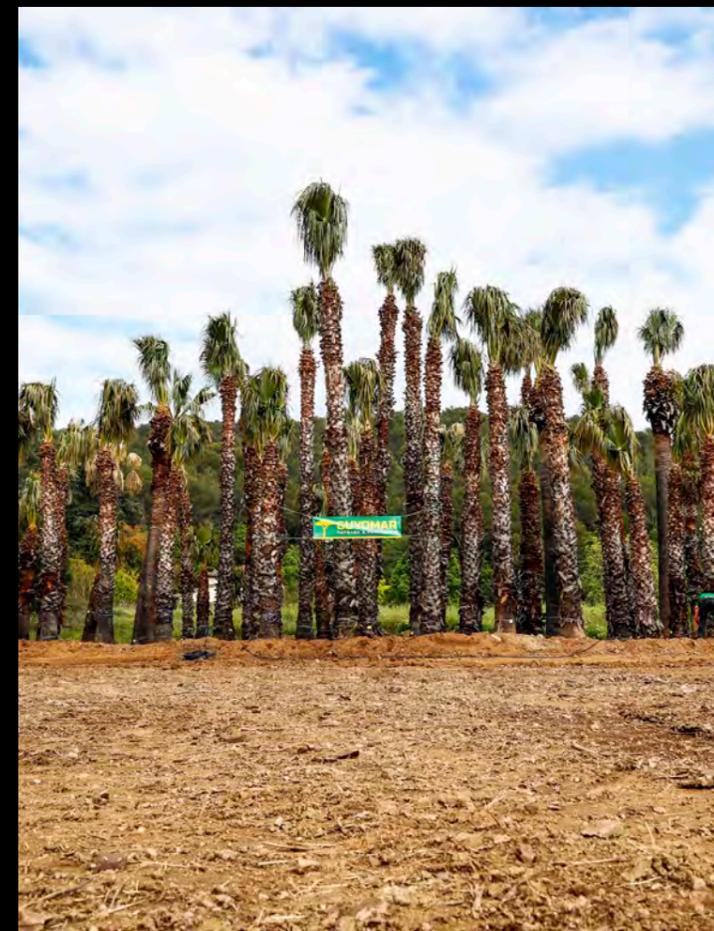
Le secteur Nord de l'échangeur de La Bigue a été totalement métamorphosé par la réalisation d'aménagements paysagers, l'implantation d'écrans acoustiques ou encore la création de pistes cyclables.



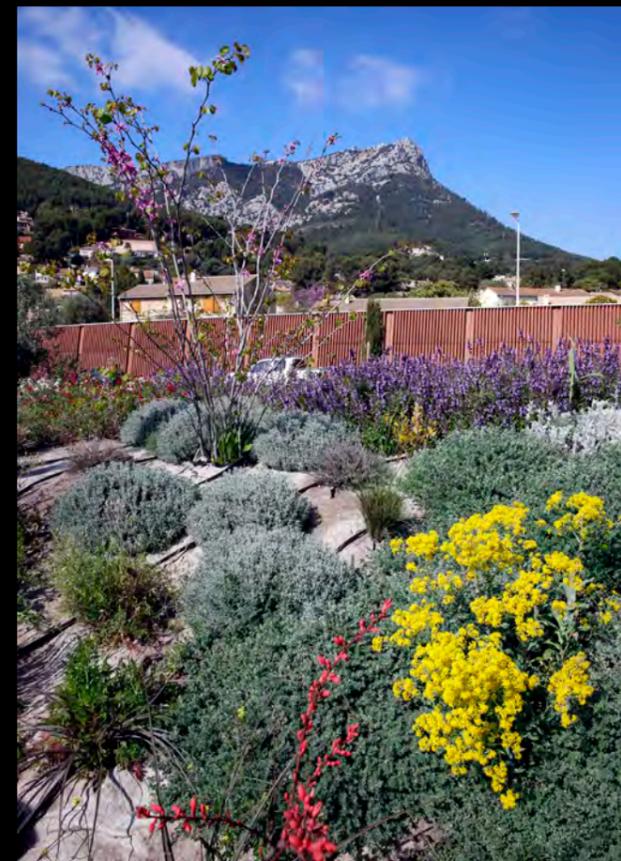
Les oliviers, multiséculaires pour certains, ont été replantés. Ici, dans le secteur de Pierre Ronde, au niveau de la bifurcation A57 / A570.



Transplantation des palmiers : La motte racinaire est délicatement dégagée en vue de son transport sur des camions plateaux.



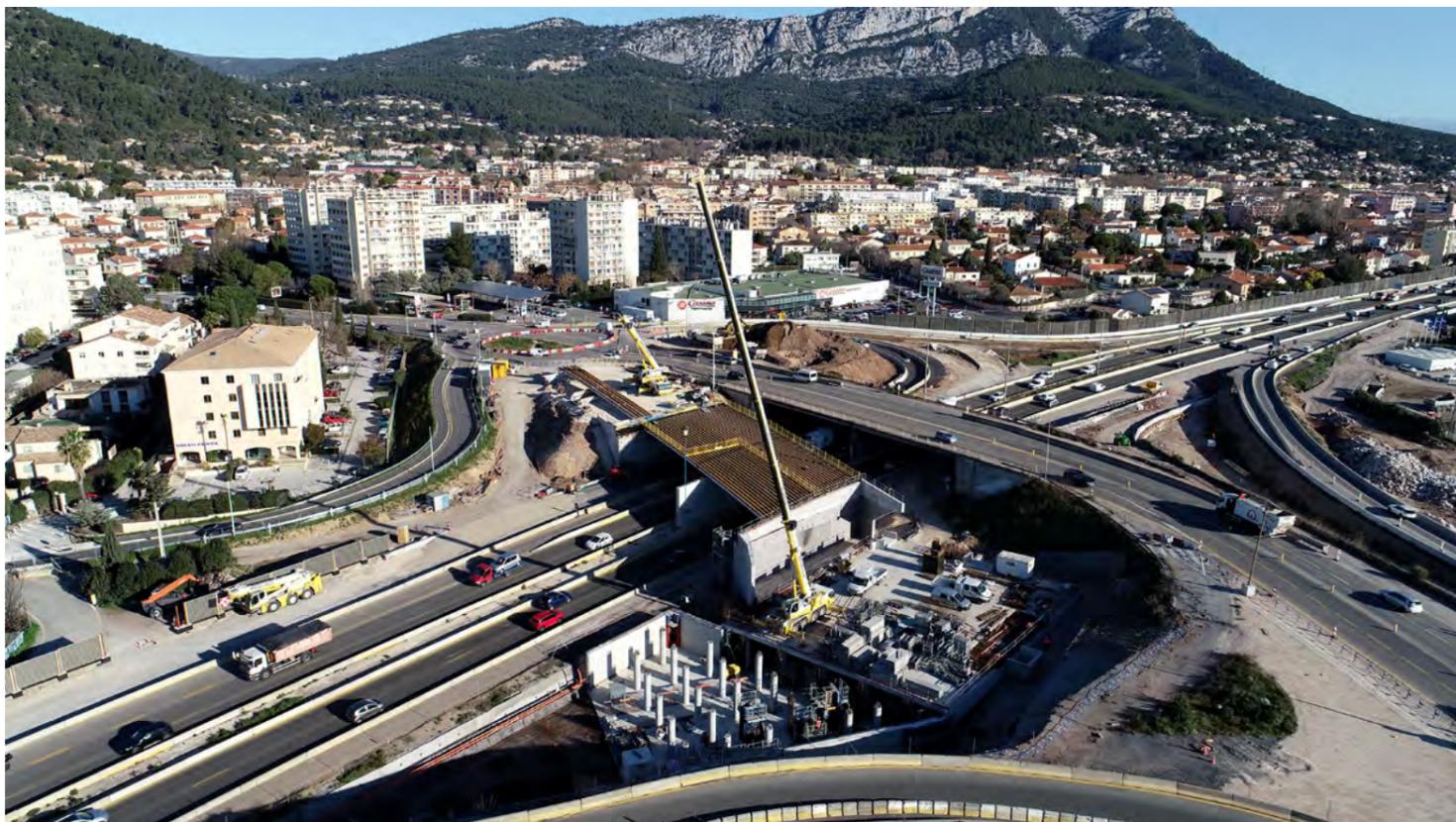
Les palmiers lors de leur mise en jauge à la Pépinière Guyomar, dans la vallée de la Sauvebonne à Hyères.



Au printemps, la végétation reprend ses droits aux abords des échangeurs, offrant un florilège de verdure et de couleurs. Des espaces conçus comme de véritables marqueurs des entrées de ville.



Aménagements paysagers réalisés lors de la première saison de plantation, dans le secteur de Tombadou, au Nord de la rue de Nice.



Bassin enterré en construction à Tombadou.

SOUS NOS PIEDS, DES BASSINS DE PROTECTION MULTIFONCTION

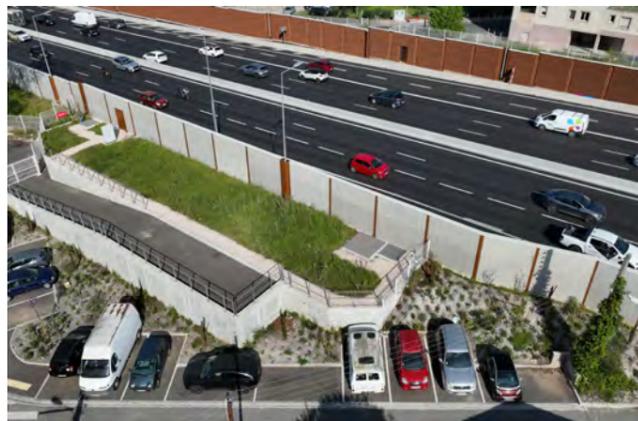
DES OUVRAGES TECHNIQUES POUR PRÉSERVER DURABLEMENT LA RESSOURCE EN EAU

Le chantier d'élargissement a été l'occasion de mener un important programme de requalification environnementale sur les 7 kilomètres, entre Benoît Malon et Pierre Ronde, notamment en matière de gestion des eaux pluviales. Un réseau complet de collecte, de traitement et

de stockage a été mis en place pour préserver la ressource en eau. Ce dispositif comprend 12 bassins de traitement, dont 10 enterrés – un choix fort pour répondre aux contraintes d'espace dans un environnement urbain dense. Leur réalisation a mobilisé des techniques de génie civil complexes : terrassements massifs, soutènements, béton étanche, installation de vannes... Une véritable infrastructure invisible. Seuls deux bassins, situés dans la bifurcation A57/A570 à Pierre Ronde, sont visibles à l'air libre et ont été réalisés selon des méthodes plus traditionnelles.



Bassin enterré en construction dans le secteur de la Palasse.



Bassin enterré avenue Forbin à Toulon.

DES BASSINS PLACÉS SOUS SURVEILLANCE RÉGLEMENTAIRE

Depuis 1992, la loi sur l'Eau encadre strictement tout projet d'aménagement susceptible d'avoir un impact sur le cycle de l'eau. L'élargissement de l'A57 n'y échappe pas : son emprise en milieu urbain dense, l'imperméabilisation accrue, la proximité des milieux naturels... autant de raisons pour soumettre le projet à déclaration au titre de la loi sur l'Eau. Ce cadre impose le dépôt d'un dossier auprès de la préfecture et son instruction par les services de l'État. Dans le Var, cette mission revient au service Eau et Biodiversité de la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM), où Sébastien Lerda est responsable du bureau réglementation Eau. « Chaque projet doit être compatible avec les orientations du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhône-Méditerranée. Il s'agit de protéger les nappes, de prévenir les pollutions, de limiter les ruissellements et d'éviter toute aggravation du risque inondation. »

Des exigences renforcées sur les bassins enterrés

Sur les 12 bassins construits dans le cadre du chantier, 10 sont enterrés. Une solution permise, mais qui suppose, pour l'État, un niveau de vigilance accru. « Ce sont des ouvrages invisibles, donc on exige qu'ils soient visitables et curables, c'est-à-dire qu'ils puissent être nettoyés et maintenus en bon état. Leur vidange doit aussi pouvoir se faire en moins de 24h, pour éviter les problèmes d'hygiène ou de saturation en cas de pluies rapprochées. » En pratique, chaque bassin a été vérifié sur plan et sur site, lors de plusieurs visites de chantier. La

dernière, dite de conformité, s'est déroulée en septembre 2024. Objectif : s'assurer que tous les paramètres prévus (volumes, dimensions, débits de fuite) correspondent bien à ceux réalisés.

Plus qu'une mise aux normes : une amélioration globale

« Ce chantier ne s'est pas contenté de compenser les nouvelles surfaces imperméabilisées, insiste Sébastien Lerda. Il a permis de corriger des failles de l'existant, en renforçant la gestion des eaux sur des portions plus anciennes qui n'étaient pas aux normes. » Certaines prescriptions appliquées relèvent de la doctrine varoise, un document signé par le préfet du Var en 2022. Il définit des seuils, des volumes cibles, et impose certaines bonnes pratiques (entretien, surveillance, exutoires calibrés). Là encore, le maître d'ouvrage a joué le jeu. « VINCI Autoroutes est allé au-delà du minimum requis. Plus de 1 000 m³ supplémentaires ont été ajoutés, bassin par bassin, en fonction des opportunités foncières et techniques. »

Bassin à l'air libre terminé dans le secteur de Pierre Ronde.



DÉCRYPTAGE

« Chaque goutte d'eau tombée sur l'autoroute est traitée avant de rejoindre le milieu naturel. »



© Alain Tendéro
Émilie WIECZOREK
Conductrice d'opérations,
VINCI Autoroutes

Pourquoi ces aménagements liés à l'eau sont-ils si importants ?

Parce que c'est une obligation réglementaire, mais aussi une responsabilité. La loi sur l'Eau impose que toute infrastructure neuve gère les eaux de pluie de manière exemplaire : il faut traiter les polluants, limiter les ruissellements et prévenir les inondations. Sur l'A57, en plein tissu urbain, on ne pouvait pas improviser. Il fallait des solutions solides, fiables, durables.

Comment cela s'est-il traduit sur le terrain ?

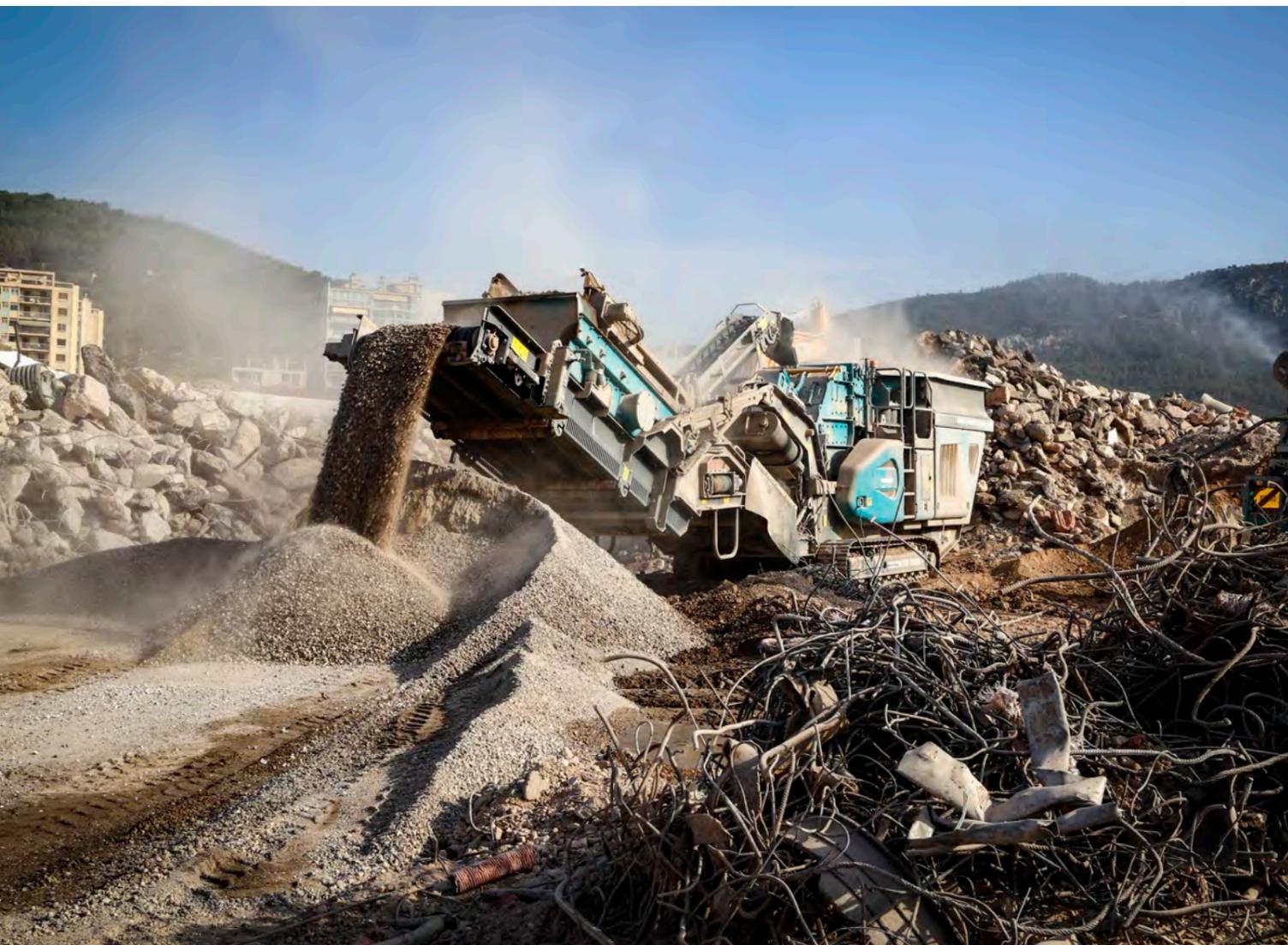
Nous avons construit 12 bassins multifonctions le long du tracé, dont deux à ciel ouvert. Ce sont des ouvrages en béton étanche, conçus pour durer. Ils ont trois rôles : traiter la pollution chronique (huiles, poussières...), confiner une pollution accidentelle en cas de renversement d'un camion par exemple, et stocker les eaux de pluie lors d'un orage – avec rejet de manière diffuse – pour éviter qu'elles ne ruissellent directement dans le réseau naturel.

En quoi sont-ils « multifonctions » ?

Ils fonctionnent un peu comme des filtres vivants. En cas d'averse classique, ils décantent les polluants avant rejet. En cas d'accident, les vannes se ferment pour retenir l'eau polluée ou le polluant, qui est ensuite pompé. Et s'il pleut trop fort, ils retiennent l'eau pour éviter une surcharge des réseaux et cours d'eau voisins. On est sur une approche globale, pas uniquement ponctuelle. Certains bassins ont même été élargis au-delà des seuils réglementaires : on a intégré plus de 1000 m³ de volume supplémentaire de bassins pour anticiper de gros événements pluvieux.

Pourquoi la plupart sont-ils enterrés ?

Parce qu'on n'avait pas la place pour faire autrement. C'est la contrainte du milieu urbain. Enterrer les bassins nous permettait de libérer l'espace en surface tout en maintenant la même efficacité hydraulique. Ce sont des ouvrages invisibles, silencieux, qui fonctionnent seuls. Mais leur rôle est fondamental : ils protègent les nappes, les cours d'eau, les sols. Et on a aussi veillé à les intégrer dans le paysage, avec des plantations adaptées, des accès pour la maintenance, et un suivi régulier.



La revalorisation des matériaux issus des démolitions de ponts passe par plusieurs étapes : le tri des ferrailles et du béton puis le concassage de ce dernier sous forme de granulats avant réemploi sur le chantier.

RÉDUIRE LES ÉMISSIONS CARBONE

UNE AMBITION COLLECTIVE POUR UN CHANTIER PLUS SOBRE

Un chantier XXL, des objectifs ambitieux
Avec plus de 8 500 tonnes de CO₂ évitées, soit 15 % de réduction par rapport au scénario initial, le chantier d'élargissement de l'A57 marque un tournant dans la politique environnementale de VINCI Autoroutes. *Ce chantier représentait à lui seul l'équivalent des émissions annuelles de tous les autres chantiers du réseau ESCOTA* », rappelle Guillaume Lefebvre de Laboulaye, Responsable environnement à la direction de la maîtrise d'ouvrage de VINCI Autoroutes (réseau ESCOTA).

Une stratégie globale, multisource
Bétons, aciers, enrobés, transport, énergie... Tous les postes ont été passés au crible. Côté enrobés,

les travaux ont intégré 40 % d'agrégats recyclés, issus pour partie du chantier lui-même et complétés par 40 000 tonnes de ballast de la SNCF, à 5 km du site – une première sur le réseau. Cela a permis d'économiser l'extraction de granulats neufs, mais aussi de réduire très fortement les distances d'approvisionnement. Même logique sur le béton : des formulations spécifiques ont permis de diminuer la part de ciment classique, très émissif. Résultat : environ 1 600 tonnes de CO₂ économisées rien que sur les bétons.

Des impacts au-delà du chantier

Les choix effectués à Toulon ont aussi généré un effet d'entraînement. *« Nous avons refusé certains fournisseurs trop éloignés, même s'ils proposaient du béton bas carbone, car le transport annulait le gain pour l'environnement »*, explique Guillaume Lefebvre de Laboulaye. Ce signal envoyé au



Analyse du ballast concassé pour vérifier sa qualité et sa densité avant son intégration dans les enrobés des nouvelles chaussées.



Mise en œuvre de béton bas carbone pour la création des bassins enterrés.

tons, 50 % des déblais ont été réemployés. *« Ce n'est pas là qu'on gagne le plus en carbone, mais ça évite d'épuiser les ressources locales et limite les transports »*, souligne le responsable environnement.

Un chantier exemplaire, sans contrainte pour les compagnons

Et contrairement à une idée reçue, les matériaux bas carbone n'ont pas freiné l'avancement. *« Les entreprises ont co-construit les solutions. Cela a permis une appropriation rapide sur le terrain, sans freins techniques ni organisationnels »*, explique Guillaume Lefebvre de Laboulaye. Mieux : ces innovations ont valorisé le travail des compagnons qui ont trouvé un sens différent à leur mission. *« Ils étaient fiers de contribuer à un chantier plus vertueux ! »*



ANTISÈCHE

BALLAST SNCF, KÉSAKO ?

Le ballast est la couche de pierres concassées visible sous les rails de chemin de fer. Il sert à stabiliser la voie, à drainer l'eau et à absorber les vibrations des trains.

Mais comme tout matériau, il s'use avec le temps. Une fois retiré des voies, ce ballast est généralement concassé, trié et stocké. Sur le chantier de l'A57, 40 000 tonnes de ballast usagé, issues d'un ancien site SNCF situé à moins de 5 km, ont été revalorisées dans la fabrication d'enrobés routiers. Une solution locale, circulaire... et bas carbone.

4 QUESTIONS À...



Guillaume LEFEBVRE DE LABOULAYE

Responsable environnement, direction de la maîtrise d'ouvrage de VINCI Autoroutes (réseau ESCOTA)

Quel a été votre rôle au sein du chantier de l'A57 ?

Ma mission a été de coordonner les actions de décarbonation, en lien avec les entreprises, les fournisseurs de matériaux et les maîtres d'œuvre. Ce chantier a servi de terrain d'expérimentation grande nature pour plusieurs solutions bas carbone : béton, enrobés, mais aussi logistique de transport. L'idée n'était pas seulement de tester, mais de mesurer précisément les gains, grâce à un outil d'analyse en cycle de vie (ACV) mis en place dès le démarrage de notre action de décarbonation. C'est ce qui nous a permis d'arbitrer concrètement entre plusieurs solutions techniques pour minimiser le plus possible l'impact.

Vous avez notamment travaillé sur les matériaux. Pourquoi ce levier est-il si stratégique ?

Parce qu'il concentre une grosse part de l'empreinte carbone d'un chantier. Le béton, par exemple, pèse lourd dans le bilan carbone, mais il existe aujourd'hui des formulations optimisées, contenant moins de clinker (un constituant du ciment), et intégrant des ciments composés ou des granulats recyclés. Sur l'A57, nous avons réussi à produire plus de 7 500 m³ de béton bas carbone pour les ouvrages : c'est un gain immédiat. Idem pour les enrobés, dont une part significative a été produite avec des taux élevés de recyclage (jusqu'à 40 %), sans perdre en qualité.

Comment s'intègre la décarbonation dans une vision plus large ?

On ne peut plus penser un chantier sans penser son impact global. L'idée, c'est aussi d'aller vers un modèle plus circulaire, plus local. Le réemploi de ballast SNCF, par exemple, a permis de diviser par cinq l'empreinte liée au transport, en évitant d'importer des granulats neufs et en valorisant les ressources disponibles autour du chantier. Mais au-delà des chiffres, il y a un changement de culture. On forme, on convainc, on prouve par l'exemple. Ce n'est pas juste une ligne dans un bilan RSE : c'est une dynamique que chaque acteur du chantier peut s'approprier. Et sur l'A57, ça a vraiment été le cas.

Quel message aimeriez-vous faire passer ?

Qu'il existe des solutions techniques et organisationnelles efficaces pour réduire l'empreinte carbone. Et les maîtres d'ouvrage comme VINCI Autoroutes ont un rôle clé à jouer. En tant que donneurs d'ordre, nous pouvons créer une demande, entraîner les fournisseurs et faire évoluer les pratiques, même sans contrainte réglementaire. Ce chantier le prouve : c'est possible, à condition de s'engager collectivement.

DERRIÈRE LES TRAVAUX, LA GESTION D'UNE AUTOROUTE EN CŒUR DE VILLE

Travailler au cœur d'une métropole dense, sans jamais paralyser la ville : c'est l'un des exploits silencieux de ce chantier hors normes. Coordination foncière, déviation des réseaux, adaptation des voiries, gestion du trafic en temps réel... Ce sont ces défis invisibles, techniques et humains, qui ont permis au projet de tenir le cap. Dans l'ombre des machines, une mécanique de précision s'est mise en place.

Vue aérienne du secteur de Sainte-Musse pendant les travaux.



Démolition de bâtis au bord de l'autoroute.

ORGANISATION DU CHANTIER

UNE GESTION FONCIÈRE MILLIMÉTRÉE

Sur un chantier urbain aussi contraint que celui de l'élargissement de l'A57, l'enjeu foncier a été un volet stratégique. C'est donc dès 2017, bien avant l'arrivée de la première pelleuse, que Valéry Engelhard, Responsable foncier (prestataire détaché à 100 % chez VINCI Autoroutes), est entré en scène. « *Ma mission a commencé avec l'enquête publique. Elle permet de légitimer toutes les acquisitions nécessaires au chantier* », explique-t-il. Au total, 120 unités foncières ont été acquises – une quarantaine comportaient des bâtis (maisons individuelles, locaux commerciaux ou mixtes), qui ont été démolis. « *Le but, c'était de libérer les emprises à temps pour que le chantier démarre.* »

“NOTRE LIGNE DE CONDUITE À TOUJOURS ÉTÉ DE RÉDUIRE AU MAXIMUM LES IMPACTS FONCIERS. ON A ÉVITÉ CERTAINS BÂTIS EN ADAPTANT LES TRACÉS, MÊME SI CELA COÛTAIT PARFOIS PLUS CHER.”

Un chantier foncier mené sans heurts

Environ 50 % des acquisitions ont pu être conclues à l'amiable, grâce à un travail de proximité mené dès les prémices du projet. « *On est dans les standards de ce type d'opération. Il n'y a pas eu de psychodrame. Même quand c'était compliqué, on a toujours cherché le dialogue.* » Dans les situations plus délicates, le recours à l'ex-

propriation s'est fait dans un cadre parfaitement encadré par la loi. « *On peut prendre possession au premier jugement, même si les discussions sur le prix se poursuivent ensuite en appel, voire en cassation.* »

Occupation temporaire et remise en état

Au-delà des acquisitions définitives, le chantier a aussi nécessité l'occupation temporaire de certaines parcelles, notamment pour des aménagements techniques. « *Par exemple, pour poser certains écrans antibruit, on a dû louer des terrains à l'arrière de la zone de travaux. Ces terrains n'étaient pas acquis, mais occupés temporairement le temps d'intervenir.* » Une fois les travaux terminés, les emprises étaient systématiquement remises en état puis restituées aux propriétaires, un travail mené au cas par cas, tout au long du chantier.

Prévenir les litiges avec les riverains : une procédure proactive

VINCI Autoroutes a également choisi de mettre en place un référé préventif – une démarche peu courante, mais particulièrement rigoureuse. Le principe? « *Nous avons saisi le tribunal administratif en amont du chantier pour faire désigner un collège d'experts indépendants. Leur mission: réaliser un état des lieux détaillé de tous les bâtiments mitoyens au tracé.* » Ce qu'on appelle un état zéro. « *Cela nous permettait, en cas de fissure ou de désordre signalé pendant les travaux, de faire intervenir les mêmes experts pour vérifier si le chantier était en cause. Et s'il l'était, on réparait, sans discussion.* »



La pose des écrans acoustiques a nécessité l'occupation temporaire de certaines parcelles privées.

Une démarche volontaire et coûteuse, assumée par ESCOTA, mais qui a évité bien des conflits. « *C'est plus rassurant pour les propriétaires qu'un constat d'huissier, car l'expert judiciaire est totalement indépendant.* »

Une relation de proximité avec les riverains

Sur un linéaire de 6,5 km en pleine ville, la proximité avec les riverains a été un facteur clé. « *Pendant tout le chantier, on a maintenu un lien humain direct. Beaucoup de riverains avaient mon numéro de portable personnel.* » Une clôture abîmée, un bruit anormal, une inquiétude? Les réclamations remontaient immédiatement, et les réponses suivaient. Chaque semaine, un point collectif permettait de recenser les questions, plaintes ou sollicitations, transmises par les agents de liaison ou via une plateforme dédiée. « *Il arrivait qu'on aille chez les gens le soir, ou même le week-end, pour constater une nuisance, discuter, ou simplement écouter. Quand on fait de l'hydro-démolition de nuit, le bruit est réel. Mais expliquer pourquoi on le fait, prévenir en amont, montrer qu'on fait le maxi-*



mum... ça change la perception. Même si ça ne rend pas les nuisances agréables, les gens voient qu'on ne se cache pas. » Au final, cette stratégie d'ouverture et de contact a porté ses fruits : quasiment aucun contentieux judiciaire, et une relation de confiance établie avec la majorité des riverains. « *Le chantier aurait pu se faire sans tout ça. Mais il aurait été bien plus conflictuel.* »

L'élargissement de l'A57, à l'Est de Toulon, a dû s'adapter à la densité urbaine avec des zones commerciales et d'habitations situées aux premières loges des voies de circulation.

3 QUESTIONS À...



© Alain Tendéro

Valéry ENGELHARD
Responsable foncier

COMMENT LES UNITÉS FONCIÈRES ONT-ELLES ÉTÉ CHOISIES ?

Elles n'ont pas été « choisies » au sens arbitraire du terme. Le tracé a été défini par un bureau d'études en fonction de la commande de l'État. Notre priorité, c'était de réduire au maximum les emprises à acquérir, pour préserver les propriétés privées. On a même parfois poussé l'optimisation jusqu'à regretter, plus tard, de ne pas avoir acquis certaines parcelles, tant cela a compliqué la suite. Mais ce choix, on l'assume.

LE RÉFÉRÉ PRÉVENTIF, UNE DÉMARCHE EXEMPLAIRE ?

C'est une initiative de VINCI Autoroutes. Peu de maîtres d'ouvrage le font. On a préféré faire appel à des experts désignés par le tribunal, indépendants, plutôt qu'à des constats d'huissier. Ça coûte plus cher, mais ça évite les soupçons de partialité. Et surtout, ça permet aux riverains d'avoir des réponses claires en cas de désordre. On répare quand on est responsable, et on explique quand on ne l'est pas.

QUE RETENEZ-VOUS DE CETTE MISSION ?

On nous avait prédit que ce serait un enfer : milieu urbain dense, nuisances, riverains mécontents, entreprises asphyxiées... Finalement, en étant sur le terrain H24, à l'écoute, humain, on a réussi à tenir le cap. Oui, il y a eu des difficultés, mais on a toujours cherché à adapter le chantier. Et aujourd'hui, les gens nous disent que ça valait le coup. C'est le plus beau retour qu'on puisse avoir.



Mise en place de réseaux dans la partie élargie de l'A57.

TRAVAUX PRÉPARATOIRES

DÉVIATION DE RÉSEAUX: UN TRAVAIL DE FOURMI AVANT LES GRANDS TRAVAUX

Avant même qu'une pelle ne pénètre dans l'emprise du chantier, un travail souterrain, méthodique et colossal a été engagé : la déviation des réseaux. Eaux potables, eaux usées, gaz, électricité, télécoms, fibre, éclairage public, chauffage urbain... tout ce qui circule sous les routes ou longe les trottoirs a dû être repéré, protégé ou déplacé. « C'est un travail invisible mais essentiel », explique Pierre Zerbi, Conducteur d'opérations chez VINCI Autoroutes. « Les gens voient les engins, mais pas les kilomètres de câbles et de tuyaux qui passent dessous. » Certains secteurs ont pourtant nécessité une intervention au mètre près, en coordination étroite avec les concessionnaires de réseaux.

« Chaque opérateur a ses règles, ses délais, ses contraintes techniques. On est au carrefour de tout. Il faut à la fois coordonner les travaux et garantir la continuité de service. »

Agir sans bloquer la ville

Ce chantier étant situé en milieu urbain dense, les travaux préparatoires ont demandé une planification chirurgicale. « On est dans des secteurs où tout est en tension : circulation, riverains, commerces. Chaque ouverture de tranchée, chaque coup de pelle a été pesé, validé, reprogrammé si besoin. » Des voies ont été fermées temporairement, mais toujours avec un soin particulier porté aux accès pompiers, transports en commun, livraisons et écoles. Certaines opérations ont été réalisées de nuit ou le week-end, pour limiter l'impact. « On s'est retrouvé à faire des déviations de nuit sous escorte, à 2h du matin, pour ne pas couper une fibre optique utilisée par un hôpital ou un opérateur télécom. C'est là qu'on comprend qu'on ne travaille pas sur une autoroute, mais dans une ville vivante. »

Réactivité, anticipation, et gestion de l'imprévu

Malgré les diagnostics et les plans fournis, des surprises ont évidemment surgi. « Un réseau oublié, une canalisation mal cartographiée, un branchement sauvage... Le terrain réserve toujours des imprévus. Il faut être prêt à réagir, à modifier un tracé dans la journée, à appeler les concessionnaires en urgence. » Une capacité d'adaptation à la fois technique et humaine qui a permis de maintenir le planning général. « Les travaux préparatoires sont les fondations invisibles d'un chantier réussi. Quand c'est bien fait, tout peut s'enchaîner sereinement. »



Création d'une tranchée avant déplacement de réseaux.

Je suis heureux et fier d'avoir contribué à ce chantier d'exception tant par la durée que par l'ampleur. Débutées en 2019 et finalisées en 2024, ces 5 années de collaboration, ont été le théâtre de nombreuses situations inédites et de multiples défis relevés grâce à un engagement sans faille.

Florian WALEK
Chargé de projet senior
chez ENEDIS



POINT TECHNIQUE



Pierre ZERBI
Conducteur d'opérations
chez VINCI Autoroutes

COMMENT CONCILIER TRAVAUX D'ENVERGURE ET VIE URBAINE ?

« Ce chantier s'est fait dans un environnement ultra-contraint. On était dans la rue, entre les voitures, les habitants, les écoles... Mais à aucun moment on ne pouvait tout bloquer. Il fallait adapter le chantier à la ville, et pas l'inverse. »

LA CLÉ ?

« L'anticipation, la concertation, et surtout une capacité d'ajustement au jour le jour. Grâce à cette organisation, aucun service critique n'a été interrompu et le chantier a pu avancer sans jamais paralyser la vie locale. »



ANTISÈCHE

C'EST QUOI « LES RÉSEAUX » ?

Dans un chantier urbain, les « réseaux » désignent l'ensemble des infrastructures techniques enterrées ou en surface permettant le fonctionnement de la ville. Ils appartiennent à différents gestionnaires publics ou privés, appelés concessionnaires.

Sur le chantier de l'A57, cela représentait :

- Eaux usées et pluviales : 58 réseaux concernés
- Réseaux électriques : 37 unités impactées
- Télécoms et fibre : 40 réseaux modifiés
- Gaz : 15 réseaux impliqués



Comme ce fut le cas dans la partie Nord de l'échangeur de La Bigue, les différents gestionnaires de voirie ont travaillé avec VINCI Autoroutes pour redessiner les connexions de l'autoroute A57 aux voiries départementales et communales.

VOIRIES EXTÉRIURES

DES AMÉNAGEMENTS COORDONNÉS POUR CONNECTER LA VILLE AU CHANTIER

L'élargissement de l'A57 n'a pas seulement concerné le domaine autoroutier : il a aussi nécessité une profonde réorganisation des voiries extérieures – départementales, métropolitaines ou communales – situées à proximité du chantier. Certaines ont été déplacées, d'autres réaménagées, mais toujours avec un objectif : assurer la continuité des circulations urbaines et améliorer les connexions à long terme.

Des échanges constants entre acteurs publics

Les interventions ont été conduites en étroite concertation avec les différentes collectivités concernées : Département du Var, Métropole Toulon Provence Méditerranée, villes de Toulon, La Valette-du-Var et La Garde. À chaque phase, les adaptations ont fait l'objet de discussions régulières, dans un souci de transparence, d'efficacité et de lisibilité pour les usagers. Des choix techniques aux modifications de profils de chaussées, chaque opération a été pensée pour concier

lier fluidité du trafic, accessibilité et sécurité. Un poste de coordination partagé a permis d'ajuster les plans de circulation en temps réel, en lien direct avec les équipes de terrain. Des ajustements ont aussi été réalisés au niveau des feux tricolores pour réguler les flux pendant les phases critiques.

Créer des opportunités durables

Ce chantier a également été l'occasion de moderniser les infrastructures existantes, d'intégrer de nouveaux itinéraires pour les mobilités douces (pistes cyclables, voies piétonnes), mais aussi de requalifier des espaces publics, souvent dans des secteurs historiquement dédiés à la voiture. Plusieurs voiries ont bénéficié d'un traitement complet : chaussées refaites, trottoirs, éclairage, plantations... autant d'améliorations visibles aujourd'hui sur les axes longeant ou franchissant l'autoroute. Plusieurs de ces aménagements ont été réalisés par ESCOTA mais sont aujourd'hui entretenus, pour certains, par la Métropole, dans une logique de transfert maîtrisé. Des efforts ont aussi été portés sur la qualité des finitions : revêtements, éclairage, végétalisation... avec une exigence constante pour faciliter leur reprise à terme.

CE QU'ILS EN DISENT



Thomas VILLESSOT

Chef du pôle ingénierie,
Département du Var

Le Département du Var, partenaire historique du projet, a été étroitement associé au chantier, notamment pour tout ce qui concerne les routes départementales à proximité de l'A57. Certaines ont été impactées par l'élargissement et ont dû être déplacées, via un système d'échange de foncier. ESCOTA prenait possession de notre emprise initiale et reconstruisait la voirie un peu plus loin. Résultat : une chaussée neuve, mieux adaptée, et des déplacements facilités et sécurisés pour les usagers. Le chantier a aussi permis d'intégrer des voies pour les modes doux sur les ouvrages de franchissement. Cinq routes départementales ont été concernées (RD559, RD98, RD97, RD46 et RD246), toujours dans une logique de co-construction, avec des équipements neufs et des aménagements paysagers. Les échanges ont été fluides, le professionnalisme constant, et les plannings souvent tenus plus vite que prévu. Les riverains et les usagers de nos routes sont satisfaits, le gestionnaire aussi. C'est aussi ça, un chantier réussi.



Myriam BOISSERANC

Responsable de l'antenne
métropolitaine Toulon Provence
Méditerranée (TPM) pour
la commune de La Valette-du-Var

La Métropole a accompagné chaque étape du chantier, depuis les réunions de coordination trimestrielles jusqu'au suivi technique des aménagements sur les voies annexes. Même si aucune route relevant de la compétence de la Métropole n'a été déplacée sur notre territoire, il y a eu de nombreux ajustements de profils de chaussées pour intégrer pistes cyclables, trottoirs, ou nouveaux espaces verts. La circulation a été maintenue en toute sécurité, grâce à un suivi attentif des arrêts de voirie, adaptés en temps réel aux besoins du chantier. À la fin, la Métropole récupère ces voiries et devra les entretenir : il était donc essentiel d'être acteur dès le début. Ce chantier a aussi permis une vraie collaboration écologique, avec le choix raisonné des végétaux, l'intégration de voies douces dans les délaissés autoroutiers, et une pensée constante pour l'usage futur. Derrière les travaux, ce sont des hommes et des femmes qui ont œuvré, avec une vraie conscience de ce que ce chantier allait apporter aux riverains.



Philippe ALARCON

Responsable des déplacements,
antenne métropolitaine Toulon Provence
Méditerranée (TPM) pour la commune
de Toulon

Notre mission principale était d'assurer la meilleure fluidité possible de la circulation malgré les travaux, notamment aux abords des échangeurs où se croisent voiries métropolitaines et autoroute. Cela passait par des arrêtés de circulation très précis, des ajustements des feux tricolores, et une coordination quotidienne avec les équipes d'ESCOTA. Lors des quelques fermetures totales, nous gérons la régulation du trafic en ville pour éviter l'engorgement. Les interventions ont été bien menées grâce à une interface permanente avec les équipes terrain. Cette bonne entente nous a également permis d'appréhender certaines situations tendues : par exemple, une fermeture initialement prévue juste avant la rentrée scolaire a été décalée, pour ne pas perturber les usagers. En coulisse, tout a été fait pour minimiser l'impact visible des travaux avec une grande réactivité. Et ça a payé : les délais ont été tenus, les habitants ont pu circuler, et l'activité de la ville ne s'est pas arrêtée.

GESTION DU TRAFIC

ANTICIPER, ADAPTER, RÉGULER :
LES CLÉS D'UN CHANTIER FLUIDE

L'un des défis majeurs du chantier d'élargissement de l'A57 aura été de maintenir la circulation dans un secteur déjà saturé en temps normal. Avec près de 110 000 véhicules par jour, la présence du tunnel de Toulon à proximité, et une traversée urbaine dense, le moindre déséquilibre pouvait provoquer des effets en cascade sur l'ensemble du trafic local.

Maintien des deux voies : un engagement !

Dès la conception du chantier, un choix structurant a été posé : maintenir en journée deux voies de circulation par sens pendant toute la durée des travaux. Un véritable défi dans un espace aussi contraint, avec des voies réduites, des

marges de sécurité minimales, et des ouvriers qui interviennent à quelques mètres du trafic. Benoît Lethuin, Conducteur d'opérations à la Direction d'Opérations A57, résume l'objectif : « On s'est fixé un objectif ambitieux : que le chantier ne dégrade pas plus la situation que celle qu'on connaissait déjà avant. » Pour cela, des ajustements ont été réalisés en continu : balisages nocturnes avec la fermeture partielle ou totale de l'autoroute, déplacements des dispositifs de sécurité provisoires, adaptation des vitesses sur 7 km de chantier (70 km/h, voire 50 km/h dans certaines zones), et un suivi en temps réel de la circulation. Ce suivi s'appuie sur des radars intelligents installés tout au long du tracé, qui mesurent la vitesse et la densité de circulation à différents points stratégiques. En parallèle, des données de parcours anonymisées (via

GPS ou applications partenaires) permettent de reconstituer les itinéraires empruntés, les temps de parcours, ou encore les pics de ralentissement. Ces outils ont permis de détecter rapidement les points de tension, d'adapter les phases de chantier et de prendre des décisions très fines, parfois même en déplaçant de quelques centimètres la zone en travaux.

Tunnel de Toulon : sécuriser sans bloquer

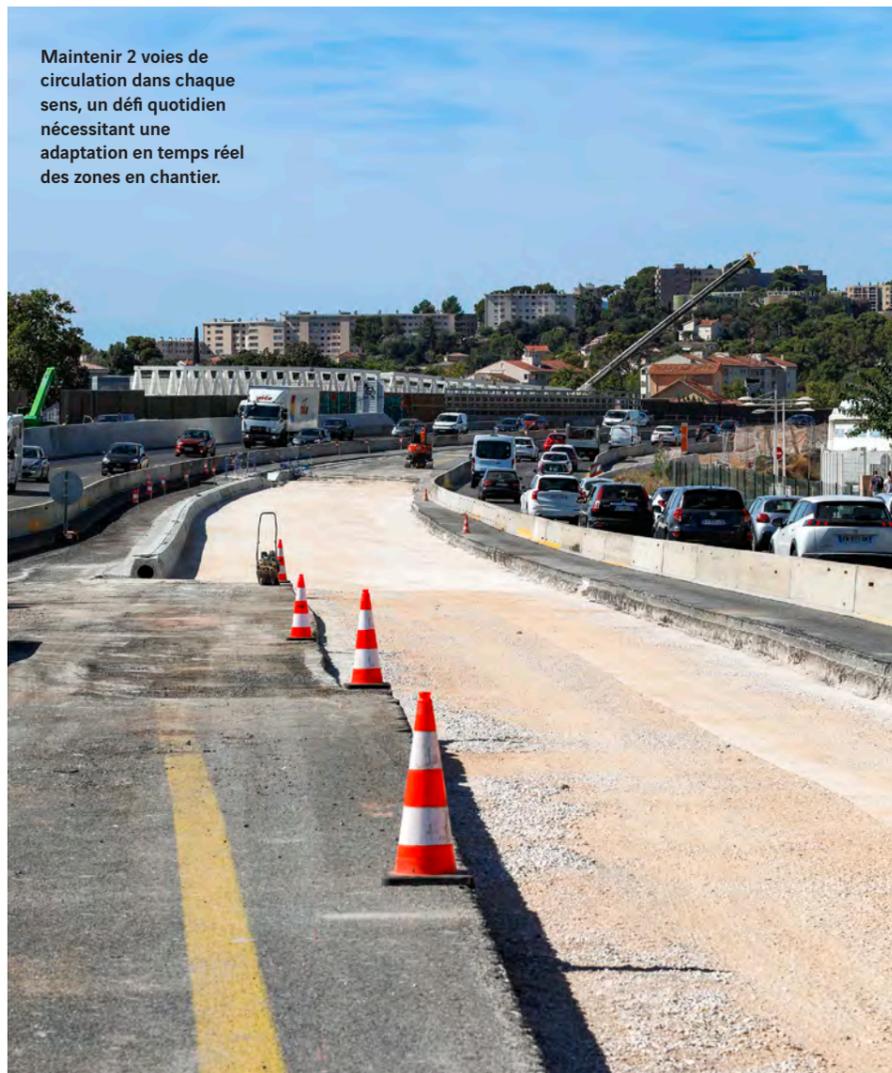
Dans le sens Marseille / Nice, le chantier débute directement à la sortie du tunnel de Toulon, un enjeu supplémentaire de sécurité. En effet, en cas de bouchon remontant dans le tunnel, celui-ci doit être fermé pour assurer la sécurité des usagers, la réglementation est stricte. Un plan d'action spécifique appelé « régulation du trafic » est utilisé et combine :

- la régulation des feux tricolores sur les bretelles d'accès depuis le centre-ville à Léon Bourgeois et Benoît Malon ;
- le « pincement » du tunnel, une technique consistant à fermer temporairement une voie pour ralentir l'entrée des véhicules ;
- l'abaissement de la vitesse dans le tunnel de 70 à 50 km/h.

« On a optimisé cette régulation grâce à l'analyse de nos données sur le trafic : ça nous a permis d'améliorer la fluidité, de limiter les fermetures, et donc de préserver la ville d'un report de trafic massif. »

Effacement de la signalisation au sol et mise en place du nouveau marquage.

Maintenir 2 voies de circulation dans chaque sens, un défi quotidien nécessitant une adaptation en temps réel des zones en chantier.



110 000 VÉHICULES/JOUR

Trafic moyen dans les deux sens de circulation sur la zone en travaux

2 VOIES MAINTENUES

dans chaque sens en journée pour retrouver une situation identique à celle d'avant chantier

70 KM/H

Vitesse maximale dans les zones de chantier

11 WEEK-ENDS

« coup de poing » pour les interventions de grande ampleur

3 ACTIONS PRINCIPALES

pour éviter la saturation du tunnel : régulation des feux, **pincement**, abaissement de vitesse



ANTISÈCHE

LE « PINCEMENT », C'EST QUOI ?

Le pincement désigne une action volontaire de fermeture partielle d'une voie d'accès au tunnel, pour ralentir l'arrivée des véhicules en amont de l'infrastructure. C'est une opération de régulation dynamique du trafic.

Son objectif : éviter une congestion à l'intérieur du tunnel, qui entraînerait automatiquement sa fermeture, conformément aux règles de sécurité en vigueur depuis la catastrophe du Mont Blanc. Le pincement permet donc de limiter les fermetures.



DÉCRYPTAGE

LE RÔLE DU MONITORING TRAFIC

Sur quoi reposait votre mission de suivi du trafic ?

Mon rôle a consisté à vérifier que les travaux ne dégradent pas davantage la circulation par rapport à la situation déjà difficile d'avant chantier. Pour ça, nous nous sommes appuyés sur quatre sources de données : les temps de parcours en temps réel (grâce aux données GPS anonymisées, toutes les six minutes), les comptages de véhicules par caméras toutes les cinq minutes, les données de régulation du tunnel, et enfin l'accidentologie. Nous avons construit des outils sur mesure, avec une situation de référence basée sur les années 2018-2019 (période avant la COVID de 2020), pour pouvoir comparer objectivement l'avant et le pendant travaux.

Comment ces données étaient-elles utilisées au quotidien ?

Chaque semaine, je produisais un bilan trafic hebdomadaire détaillé : sept jours sur sept, heure par heure, on documentait les conditions de circulation, en distinguant ce qui relevait du chantier ou d'autres facteurs (panne, météo, vacances...). Ces rapports permettaient d'ajuster les phases de travaux, d'identifier les zones à corriger (une courbe trop serrée, une voie trop étroite) et de préserver la fluidité du réseau, avec l'exploitant toujours en soutien. C'était un travail de fond, très réactif, et basé sur des faits.

Qu'est-ce qui, pour vous, résume le mieux le travail accompli ?

Nous avons été extrêmement attentifs à limiter la



Éric BOISGUERIN

Chef de projet mobilité chez Lombardi Ingénierie, missionné auprès d'ESCOTA comme assistant à maîtrise d'ouvrage

gêne, en cherchant toujours le meilleur compromis entre besoins du chantier et circulation. Je viens de Lyon mais j'ai été détaché à Toulon chaque semaine pendant quatre ans, avec un suivi permanent. Et aujourd'hui, les chiffres le montrent : les usagers circulent mieux, y compris aux heures de pointe. Ce chantier, ça a été un effort collectif de fond, mais ça a porté ses fruits.

DANS LES COULISSES DU TRAFIC



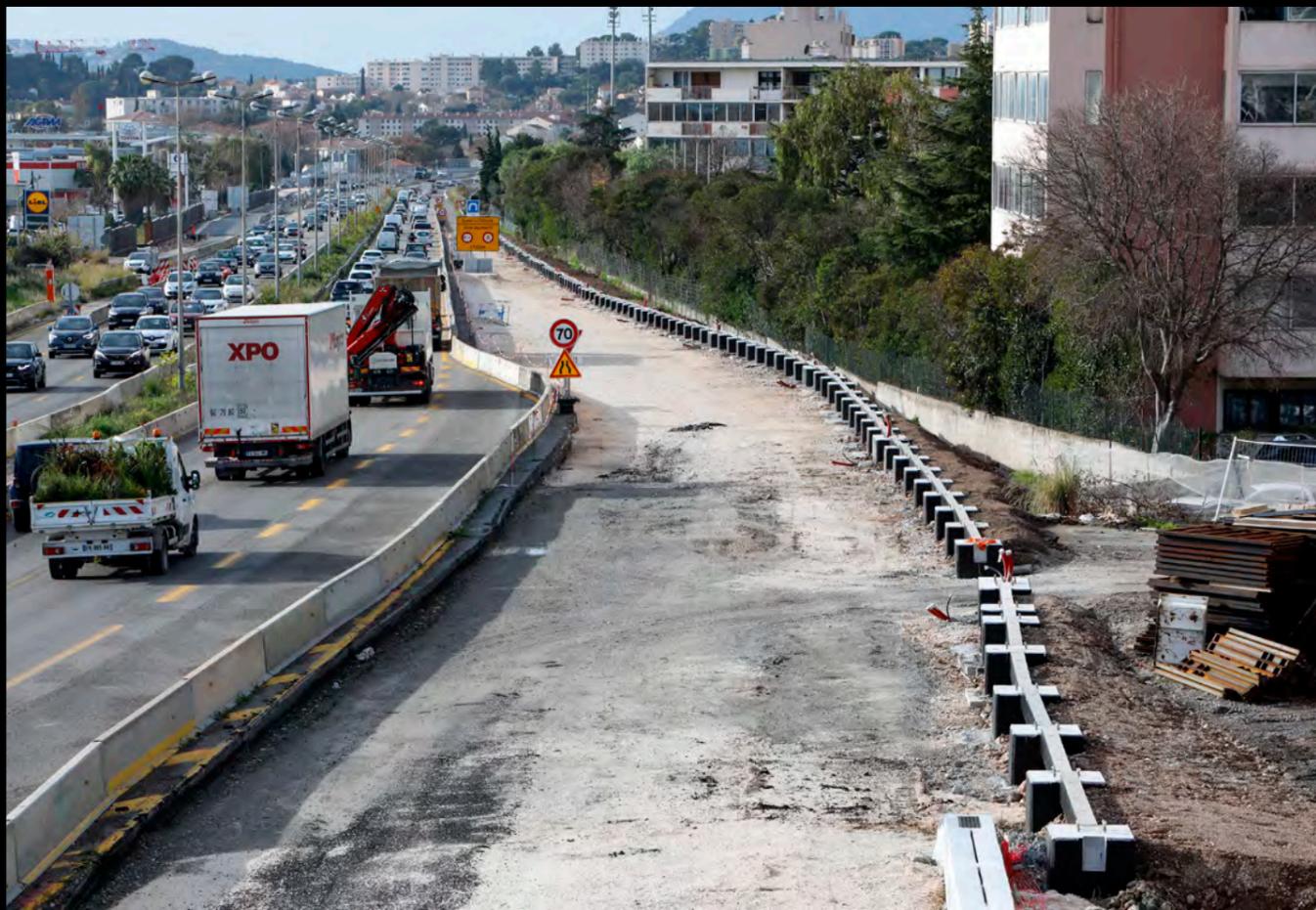
© Jean Philippe Moulet

Benoît LETHUIN

Conducteur d'opérations,
Direction d'Opérations A57

« On dit souvent que le trafic, ça se résume juste à compter des véhicules sur un temps donné, mais en réalité, c'est beaucoup plus subtil que ça. Pendant le chantier, nous n'avons pas simplement récolté des données chiffrées. Avec ces dernières, nous avons fait des analyses fines et poussées en prenant en compte différents paramètres : les comportements et les habitudes des usagers de l'autoroute, les horaires de pointe du matin et du soir, la proximité des zones de travaux, les animations commerciales et sportives ; et même la météo... Chaque détail à son importance. Ce qui a été très précieux, c'est le retour d'expérience et toutes ces analyses accumulées au fur et à mesure de l'avancement du chantier. Par exemple, on connaissait avec précision les périodes et les créneaux horaires où le trafic était moins important, ce qui a permis d'orienter nos choix pour les week-ends « coup de poing » et ainsi argumenter auprès des services de la préfecture afin d'obtenir les arrêtés de police nécessaires. Il y a aussi eu un énorme travail de pédagogie auprès des usagers de l'autoroute : expliquer que si on ferme une voie ou une partie de l'autoroute la nuit, c'est avant tout pour leur sécurité et pour permettre aux compagnons de travailler aussi en toute sécurité ; expliquer les bonnes attitudes de conduite dans les zones de travaux pour ne pas dégrader la fluidité. Ce chantier, on l'a vraiment vécu comme une succession de tests, d'ajustements, de micro-réglages, parfois même en temps réel.

Par exemple, compte-tenu de la densité de circulation, il n'était pas rare de prendre du retard lors de la fermeture de l'autoroute, même 5 minutes. Dès lors une véritable course contre la montre se jouait ! Nous n'avions pas la possibilité de décaler ce retard sur la réouverture du lendemain. Cinq minutes, qui paraissent dérisoires, mais cinq minutes qui évitent de paralyser toute la circulation le matin quand les usagers vont au travail. Ce genre de détail, c'est là que ça se joue. Je retiendrais, avant tout, une véritable aventure humaine avec les différents acteurs du chantier et aussi toutes les parties prenantes que j'ai pu côtoyer. Et je garderais surtout un immense sentiment de fierté d'avoir pu participer à ce projet hors norme dans l'aire Toulonnaise. »



Le même nombre de voies qu'avant chantier a été maintenu dans chaque sens : un engagement tenu sur 7 km malgré les emprises réduites. La configuration des voies de circulation a été ajustée au centimètre près pour préserver la fluidité du trafic pendant toute la durée des travaux.



Un tunnel sous surveillance constante. Un dispositif de régulation spécifique a été mis en place pendant le chantier : feux adaptés, abaissement de vitesse et pincement ciblé à l'entrée pour éviter la saturation.



Chaque nuit, les travaux ont nécessité la fermeture partielle ou totale de l'autoroute et de ses échangeurs. Ainsi, en début de soirée et jusqu'au petit matin, les équipes ont maintes et maintes fois modifié les zones de travaux et celles de circulation, imposant aux conducteurs une adaptation et une vigilance accrues.



Vitesse abaissée à 70, voire 50 km/h : une mesure temporaire pour garantir la sécurité des compagnons et des usagers. Les limitations ont été adaptées selon les zones, en fonction de l'espace disponible et des phases de travaux.



Le poste de contrôle d'ESCOTA a joué un rôle central durant le chantier : surveillance du trafic et des bouchons, gestion des pincements du tunnel et mobilisation des patrouilleurs en cas d'événements.



90 %

des sondés considèrent que **l'élargissement est une « bonne chose »** pour les habitants de Toulon, La Valette-du-Var et La Garde, et 93 % pour l'ensemble des automobilistes qui utilisent cette autoroute.

79 %

ont le sentiment que les **conditions de circulation se sont améliorées** depuis la mise en service anticipée de la 3^e voie.

EN 2017, 82 %

des sondés estimaient le **projet nécessaire**. Depuis le chiffre n'a cessé de progresser **pour atteindre 88% en 2025**.

PLUS DE 8 HABITANTS SUR 10

pensent que l'élargissement entraînera des **conséquences positives** notamment sur la **fluidité (87%)** et la **sécurité (85 %)** du trafic, mais également pour le **développement économique de la métropole (86 %)** ou encore la **qualité de vie dans les communes (82 %)**.

Source :

Dès 2017, une enquête a évalué la perception des habitants du territoire au sujet du projet d'élargissement de l'A57 à 2x3 voies, puis du chantier. Menée par l'Institut Verian, l'enquête téléphonique pour cette huitième vague s'est déroulée du 25 février au 19 mars 2025, auprès d'un échantillon représentatif de 702 individus âgés de 18 ans et plus résidant dans les communes de Toulon, La Valette-du-Var et La Garde. Un second échantillon a permis de compléter l'évaluation sur un périmètre élargi à 32 communes du Var.



Le camion d'information mobile à la rencontre des habitants du territoire.

INFORMER, DIALOGUER, RASSURER

UNE COMMUNICATION DE PROXIMITÉ AU CŒUR DU CHANTIER

Sur un projet aussi complexe, en cœur de ville et au contact direct de plus de 110 000 véhicules par jour, la communication n'était pas un simple « à-côté » : elle a été pensée comme un véritable pilier de la réussite opérationnelle. Pour Salvador Nunez, Directeur opérationnel de VINCI Autoroutes en charge de l'élargissement de l'A57, l'enjeu était clair dès le départ : « *Quand on arrive avec un chantier de cette ampleur, visible de tous, la pire erreur serait de rester dans l'ombre. Il faut se présenter, expliquer, répondre aux questions, aller au-devant.* »

Dès les premières phases, un dispositif complet a été déployé pour informer l'ensemble des publics concernés – riverains, usagers, acteurs économiques, élus, techniciens – et construire, dans la durée, une relation de confiance. « *Nous avons pris le soin d'écouter, d'expliquer ce que nous faisons par tous les moyens : réunions techniques, lettres aux riverains, presse locale, site web, radio,*

camion d'information mobile, agents de liaison dans les quartiers... Tout ce qui permettait d'être au contact. Il fallait être visibles, disponibles, compréhensibles. » Ce lien de proximité s'est avéré décisif pour désamorcer les tensions, apaiser les inquiétudes et accompagner les différentes phases du chantier. « *Personne ne nous a jamais imposé cette stratégie. Mais pour moi, c'était une évidence. On ne peut pas débarquer, impacter un territoire pendant quatre ans, sans aller frapper à la porte de celles et ceux qu'on va déranger. C'est une question de respect.* »

Ce choix d'une communication permanente, humaine et incarnée, a permis de renforcer l'acceptabilité du chantier tout en valorisant le travail réalisé sur le terrain. « *Quand un habitant accepte d'échanger avec vous, vous devez lui apporter des réponses. Ce lien, on l'a construit semaine après semaine. Aujourd'hui, j'ai presque le sentiment qu'on fait partie du paysage local.* »

REGARDS CROISÉS

Ils ont vécu le chantier au quotidien et ont accompagné, à leur manière, cette aventure hors norme. Responsable de communication, représentant de riverains, commerçant, journaliste et agent de terrain témoignent de l'envers du décor.

« Un chantier vivant et fourmillant »

Nous sommes sur un chantier exceptionnel par son ampleur et sa situation géographique, avec 110 000 véhicules par jour et des riverains tout autour de nous; la communication est donc un point essentiel. Il était nécessaire de faire connaître et comprendre le projet le plus largement possible aux usagers, aux riverains, aux mondes associatif et économique ainsi qu'à toutes celles et ceux qui constituent des parties prenantes (ils sont très nombreux lorsque l'on agit en pleine ville). Nous étions toutes et tous convaincus que la communication était un maillon essentiel de la chaîne de réussite du projet, un pan très stratégique du chantier. Nous avons choisi d'aller au-devant des habitants, sur le terrain afin d'apprendre à connaître le territoire et d'instaurer un dialogue pour ensuite être en mesure d'anticiper lorsque la phase des travaux allait commencer.



© Alain Tendéro

Sophie LETHUIN-FARGE

Responsable communication pour l'élargissement A57, VINCI Autoroutes

Dans mon parcours, j'ai eu l'occasion de participer à plusieurs grands chantiers, mais le travail de communication réalisé sur l'A57 ne ressemble en rien aux autres : nous avons voulu nous adapter le plus possible au territoire et être créatifs afin d'initier de nouvelles solutions pour informer largement. Nous avons mis en place des agents de liaison dans les quartiers au contact des habitants, avons répondu à de nombreuses sollicitations en nous déplaçant dans les comités de quartiers, centres commerciaux, associations, collectivités, sur la base navale... Nous avons distribué de très nombreux dépliants en boîte aux lettres dans les quartiers, réalisés des suppléments avec Var Matin (deux par an), avons choisi de nous afficher sur des sacs à pain, des sets de table dans les restaurants, les dos de bus - des canaux que nous n'utilisons pas habituellement, et pourtant nous y sommes allés. Nous n'avons cessé d'enrichir notre site Web qui a connu des pics de fréquentation au moment de phases importantes du chantier. Nous avons également développé une forte collaboration avec les médias locaux pour relayer l'information le plus souvent et le plus largement possible (presse, radio, TV).

J'AVAIS À CŒUR DE RENDRE LE CHANTIER PLUS HUMAIN, EN METTANT EN AVANT LE TRAVAIL DE TOUTES LES ÉQUIPES.

Nous avons énormément de sujets à mettre en lumière : l'avancement des travaux, les opérations coup de poing, les isolations de façade, les écrans acoustiques, les aménagements paysagers, l'insertion professionnelle, les fermetures d'autoroutes de nuit...

Avec le recul, je crois que nous avons réussi à raconter le chantier depuis les coulisses - d'une autre manière. Nous sommes parvenus à témoigner de ce chantier à la fois vivant et fourmillant. En pratique, transparence et proximité étaient les maîtres mots de notre approche; tout n'a pas été toujours possible, mais se rendre disponible, être à l'écoute et essayer de trouver des solutions était à notre sens la meilleure façon d'agir. Disons-le, cela a été un vrai travail d'équipe. Bien sûr, il y a eu parfois des points de divergence, mais l'écoute et la proximité ont aidé à ce que les choses avancent bien et en concertation; tout ce qui a été mis en œuvre a porté ses fruits. Salvador Nunez, n'est pas qu'un grand ingénieur, il a cette vision de la communication de proximité et il m'a donné la liberté et les moyens pour le faire du mieux possible et en bonne intelligence.

Je suis très heureuse d'avoir participé à cette extraordinaire aventure aux côtés de la formidable équipe de la Direction d'Opérations A57, d'autant plus que c'est l'unique projet que j'ai eu le privilège d'accompagner du début à la fin, au gré de mes mutations précédentes. Je garderai de très beaux souvenirs de ces journées interminables avec mes collègues où les fous rires prennent le dessus sur la fatigue, de ces nuits à arpenter la chaussée fermée à la circulation, à regarder des ponts se faire croquer sous des trombes d'eau (et oui, cela peut arriver bien que nous ayons été très chanceux côté météo pour les 4 ans de travaux), à faire visiter le chantier sous de fortes chaleurs ou encore à le présenter si souvent que même ma voix a fini par dérailler. Tous les liens tissés me manqueront lorsque viendra le moment pour moi de quitter le second plus beau département de France qu'est le Var, car le premier reste celui de ma Corrèze natale! D'ailleurs, il me sera difficile de ne pas verser une petite larme. En arrivant en 2016, on m'a dit: « tu verras à Toulon, tout est différent... » Et ils avaient raison! ... parce que Toulon.»

« La parole a été tenue »

Des années avant le début des travaux, j'avais participé à des réunions sur un possible élargissement. Le projet était tombé aux oubliettes faute de finance, avant de revoir enfin le jour et de se concrétiser ! Au début, il était difficile de se rendre compte. Ce qui nous a inquiétés le plus c'était le bruit, car notre quartier jouxte véritablement l'autoroute. On ne peut pas faire de travaux sans faire de bruit, nous en avons bien conscience, pour autant nous nous devons de défendre notre cadre de vie et nos habitants - c'est notre rôle en tant que Comité d'Intérêt Local. Nous nous sommes battus pour être protégés le plus tôt possible et nous avons été

entendus ! La construction des écrans acoustiques a été intégrée dans les plannings dès le début, sans attendre la fin du chantier comme c'est habituellement le cas. Un gros travail a été fait également pour proposer le remplacement des fenêtres aux riverains les plus exposés.

Nous avons été très insistants auprès de VINCI Autoroutes notamment au démarrage des travaux, mais

il était important que nos habitants soient pris en compte. Quand nous avons vu les premiers écrans arriver, cela a rassuré pas mal de monde ; la parole avait été tenue, cela prenait forme. Et puis, nous étions dans un échange permanent et je dois dire que nous avons toujours eu une oreille attentive et des réponses claires. L'équipe VINCI Autoroutes que nous avons en face a toujours été d'une extrême sympathie et avec une sacrée patience, je tiens à le dire. La progression du chantier était visible, mais personne ne s'imaginait l'ampleur réelle de la tâche ; c'était énorme ! Un véritable travail de fourmi a été réalisé, c'est assez remarquable, mais il était important d'expliquer, de faire

de la pédagogie. Nous avons bien œuvré et pour le bien de tous ; c'était un travail compliqué qui a été bien fait, parfois avec des embuches, mais qui ont, à chaque fois, été surmontées, bravo ! Aujourd'hui, c'est un bilan très positif et les résultats sont là : on roule bien mieux, la différence est flagrante. Peut-être que quelques améliorations pourraient être apportées au niveau des giratoires de La Bigue et Tombadou afin de parfaire l'ensemble ? »

C'ÉTAIT UN TRAVAIL COMPLIQUÉ QUI A ÉTÉ BIEN FAIT, PARFOIS AVEC DES EMBUCHES, MAIS QUI ONT, À CHAQUE FOIS, ÉTÉ SURMONTÉES, BRAVO !



© Fanny Roca

Jean-Marie FERRERO
Président du CIL de l'Enclos,
La Valette-du-Var

« Nous avons tous couru dans le même sens »

Au démarrage du chantier, nous avons bien compris que cela allait être assez colossal, mais en réalité, nous étions à mille lieux de savoir à quel point cela allait changer notre quotidien et quelles incidences nous aurions à gérer. La construction d'une infrastructure autoroutière en plein cœur de ville, ce n'est pas mon métier alors fatalement j'étais inquiet de l'ampleur de la tâche et des impacts potentiels sur le commerce. Ma préoccupation majeure était la nécessité de continuité de l'accès à notre centre commercial ou comment nos clients allaient pouvoir nous rejoindre notamment sur les périodes de forte affluence : le mercredi, durant les week-ends, les fêtes de fin d'année ou encore la période estivale. Nous connaissions

déjà des difficultés d'accès et nous craignons que les travaux empirent la situation et bloquent nos activités.

Il y a eu des impacts, nous avons connu quelques difficultés au pic du chantier, mais on ne peut pas faire d'omelette sans casser des œufs ! Les travaux étaient nécessaires pour améliorer la situation alors il fallait en passer par là, mais nous avons eu la chance d'avoir un contact privilégié avec les opérateurs et ce, dès le début. Nous avons réussi à faire ajuster par exemple certains plannings pour limiter la gêne, ce n'était pas

toujours possible, mais en tout cas la volonté était là, égale à la qualité de l'écoute. Nous avons eu connaissance des travaux de nuit pour avancer plus vite également ; nous avons véritablement senti qu'ils essayaient de faire au mieux.

Les relations étaient bonnes et d'une grande fluidité, dans un contexte difficile et des contraintes énormes. Nous avons accueilli le camion d'information et les agents de liaison à plusieurs reprises sur notre site, car il était important d'aller au contact des clients et de leur expliquer ce qui était en cours de réalisation. Depuis l'automne 2024, les choses se sont améliorées. Pour être

NOUS AVIONS LES INFORMATIONS ET ÉTIIONS TENUS AU COURANT DE L'AVANCÉE PRESQUE AU JOUR LE JOUR.

honnête, je faisais partie des personnes un peu sceptiques, mais clairement tout ce qui a été fait sur et en dehors de l'autoroute a permis une amélioration nette de la gestion des flux sur toutes les tranches horaires. Je reste attentif, car le véritable bilan pourrait être fait cet été avec l'arrivée des touristes sur nos routes, mais il y a de l'amélioration, c'est une certitude. Ce chantier a été un marathon, stressant, éprouvant, mais nous avons tous couru dans le même sens, avec une belle mobilisation public-privé ; nous sommes contents de franchir la ligne d'arrivée.»



© Altéréa

Michel ADAMO
Directeur du centre commercial Avenue 83,
La Valette-du-Var

« Un précieux chemin de vie »



© DR

Olivier RÉAL

Toulonnais, usager de l'A57
Journaliste, correspondant dans
le Var pour « mesinfos/tpbm »
Directeur de l'information
de l'Union Patronale du Var

Pour les usagers, dont je fais partie, c'est un vaste chantier de quelque 4 ans qui se termine et va permettre de gagner du temps à l'entrée et à la sortie de Toulon. Cet élargissement de l'autoroute A57 est aussi, au regard de mon métier, une formidable aventure humaine, urbaine et journalistique.

Humaine d'abord par les échanges plus que fréquents sur tous les aspects de cette opération hors normes, voire unique, avec Sophie Lethuin-Farge, responsable de la communication, dont le professionnalisme a rivalisé avec la gentillesse. Humaine également par la rencontre, réitérée en moyenne tous les 6 mois, avec un personnage lui-même hors norme et attachant, Salvador Nunez, directeur opérationnel VINCI Autoroutes pour le grand Sud. Un exemple les résume : la journée dédiée aux stagiaires de l'École de la 2^e Chance du Var en février 2024. Sophie Lethuin-Farge et son équipe ont accueilli et emmené les jeunes toute la journée sur le chantier, afin de leur faire découvrir les métiers. Salvador Nunez a fait l'aller-retour de Montpellier à la Base Vie de La Valette pour leur apporter la bonne parole et leur montrer la... voie.

Cette générosité s'est retrouvée dans les clauses d'insertion (doublées), dans le respect de l'environnement avec plus de 200 palmiers et oliviers enlevés, mis en couveuse à Hyères, puis replantés dans leur site d'origine, devant des riverains qui n'en croyaient pas leurs yeux humides. Dans les grands travaux de nuit aussi. La première destruction spectaculaire

du pont des Fourches (11/12 février 2023) s'est transformée en grande fête à laquelle la population était conviée et nourrie par un food-truck. Une kermesse ! La deuxième, un an plus tard au pont du Tombadou, sous le déluge, a forcé le respect pour les gens qui œuvrent sur le terrain. La mise en œuvre

des nouveaux enrobés sur la chaussée, la nuit toujours, en février dernier, était la dernière couche (tard), dans une rare ambiance de convivialité. Toutes les personnes croisées sur l'autoroute me laissent le souvenir d'un précieux chemin de vie partagé et un sentiment admiratif pour la qualité de leur travail accompli dans des conditions de trafic permanent tellement inconfortables. Grâce à elles, ce fut un privilège de faire le mien !

CET ÉLARGISSEMENT DE L'AUTOROUTE A57 EST AUSSI, AU REGARD DE MON MÉTIER, UNE FORMIDABLE AVENTURE HUMAINE, URBAINE ET JOURNALISTIQUE.

« J'ai noué de vraies relations avec les riverains »

Nous avons commencé la mission en nous faisant connaître de la population. Il était important que les riverains mettent des visages derrière ce grand projet et qu'ils sachent à qui pouvoir s'adresser. Il a fallu informer sur l'opération et ses modalités, recueillir les questions, ainsi que les inquiétudes. Nous avons plusieurs outils à notre disposition (cartes, tablette, plan 3D...) pour aider à rendre tout cela plus concret ; au départ, les personnes avaient du mal à se situer, le chantier était difficile à imaginer. Ensuite, nous avons eu de nombreuses questions sur le volet protection acoustique :

les riverains souhaitaient connaître les modalités pour être éligibles, nous étions le premier contact pour l'expliquer. Nous avons également averti les riverains de chaque quartier lors de phases particulières impliquant des coupures de la circulation ou encore des travaux de nuit. Même si nous ne pouvions pas répondre à tout, nous avons toujours essayé d'être dans le vrai

et la transparence. Toutes les semaines, nos réunions avec la Direction d'Opérations A57 nous permettaient de faire remonter les questionnements et de recueillir les éléments pour répondre au mieux aux riverains. J'ai noué de véritables relations avec quelques riverains ; certains prenaient des nouvelles de l'avancée du chantier tous les quinze jours, alors forcément cela crée du lien ! D'autres m'invitaient à boire le café... Nous avons reçu beaucoup de retours positifs, d'abord sur l'efficacité des protections acoustiques, puis sur le retour de la végétation et des palmiers qui étaient

très attendus et depuis fin 2024 sur l'amélioration du trafic. On voit que les gens sont satisfaits. Satisfaits que cela se finisse, mais aussi et surtout que cela améliore les choses au quotidien. Cette mission m'aura apporté beaucoup personnellement : j'ai rencontré énormément de personnes et je me suis senti utile, c'est une belle expérience ! »

J'AI RENCONTRÉ ÉNORMÉMENT DE PERSONNES ET JE ME SUIS SENTI UTILE, C'EST UNE BELLE EXPÉRIENCE !



© Sarah Varlet

Grégory KAYAL
Agent de liaison VINCI Autoroutes
depuis 2019



2 700 000 HEURES

de travail réalisées à fin février 2025

2,60

Taux de fréquence des accidents
(contre 41 en moyenne dans le BTP)

7 ACCIDENTS

avec arrêt sur toute
la durée du chantier

3 800 PERSONNES

accueillies et sensibilisées
aux règles de sécurité

DONT 3 000 FORMÉES

à la sécurité via le module APT^{VA}
(Aptitude à Travailler sur le réseau
VINCI Autoroutes)

+ DE 1 000 PROCÉDURES

de travail analysées par
l'équipe Europacte

+ DE 500 VISITES

de contrôle effectuées sur le terrain

« Le taux de fréquence
correspond au nombre
d'accidents avec arrêt de
travail pour un million d'heures
travaillées. Un taux de 2,6 est
exceptionnel ! »

Frédéric BONTOUX

Coordonnateur sécurité protection de la
santé (entreprise Europacte)

LA SÉCURITÉ, PILIER INVISIBLE DU CHANTIER A57

Alors que le titanesque chantier d'élargissement de l'autoroute A57 touche à sa fin, un chiffre impressionne autant qu'il rassure : 2,7 millions d'heures travaillées... pour seulement 7 accidents ayant donné lieu à un arrêt de travail. En matière de BTP, c'est un exploit qui n'est pas le fruit du hasard ! Ce bilan remarquable est la conséquence d'une vigilance constante portée par VINCI Autoroutes et ses partenaires, à commencer par les équipes d'Europacte, une société spécialisée dans la coordination sécurité, dirigée par Frédéric Bontoux et sa soeur Bénédicte. Depuis 2018, ce professionnel passionné a supervisé la mise en œuvre de la politique de sécurité sur ce chantier à haut risque. « Notre rôle, c'est que tout le monde rentre chez soi, en bonne santé. C'est ça le plus important », confie-t-il simplement. Le rôle de coordonnateur sécurité protection de la santé (CSPS) est encore mal connu du grand public, et pourtant essentiel. « Je ne suis pas un garde-chien sur un chantier ! », sourit Frédéric Bontoux. Son métier, réglementé depuis 1994, consiste à organiser la prévention dès la phase de conception du chantier, jusqu'à la réception finale. Concrètement, cela signifie anti-

ciper les risques de co-activité entre entreprises, analyser les procédures, organiser les accueils sécurité, vérifier l'application des mesures de prévention, et veiller au respect strict du plan général de coordination (PGC). Le tout avec une rigueur absolue : « Sur l'A57, on a accueilli plus de 3 800 personnes et analysé plus de 1 000 procédures. Ça veut dire que chaque détail a été vu, relu, vérifié. C'est un travail de l'ombre, mais fondamental. »



INTERVIEW



© DR

*"Il n'y a pas de petit geste
dans la prévention."*



Frédéric BONTOUX

Coordonnateur sécurité protection
de la santé (entreprise Europacte)

**En quoi la politique de sécurité de VINCI
Autoroutes s'est-elle distinguée sur ce chantier ?**

VINCI Autoroutes a mis en place une politique qu'on appelle MOZA – pour Maîtrise d'Ouvrage Zéro Accident. C'est une démarche très volontariste qui va au-delà des obligations légales. Habituellement, un maître d'ouvrage (celui qui commande les travaux) ne finance pas directement les postes liés à la sécurité dans les entreprises qui réalisent les travaux. Là, VINCI Autoroutes a choisi de payer deux chargés de sécurité au sein de l'entreprise titulaire du marché. C'est une vraie exception. La politique MOZA, c'est aussi une présence terrain renforcée : des visites de sécurité très fréquentes, une vigilance constante, et une formation obligatoire pour toutes les personnes qui interviennent sur le chantier. Cette politique repose sur un double levier : valoriser les bons comportements, par exemple à travers des trophées décernés aux chantiers qui respectent les règles, mais aussi intervenir fermement en cas de manquement. Ça peut aller jusqu'à des sanctions financières. L'objectif est de rappeler que la sécurité ne se discute pas, que chaque détail compte, et que ce qui peut sembler une petite négligence peut avoir des conséquences dramatiques.

Comment s'est traduite cette politique sur le terrain ?

Ça tient à plusieurs choses. D'abord, à l'organisation stricte mise en place sur ce chantier. Il y a eu une vraie volonté de tout baliser, dès le départ. Chaque entreprise intervenante a été formée à la sécurité spécifique du chantier. 3 000 salariés ont également suivi la formation « Aptitude à travailler ensemble », obligatoire pour pouvoir intervenir sur le réseau VINCI Autoroutes. Elle permet de comprendre comment on entre dans un chantier autoroutier, quelles règles on doit respecter, les dangers à anticiper, etc. C'est une formation complète et très concrète. Nous avons ensuite mené un travail de terrain constant. Plus de 1 000 procédures de travail ont été analysées. Nous avons effectué plus de 500 visites de vérification, rien que pour la politique MOZA. Mon équipe et moi, étions présents tous les jours. On observait, on dialoguait, on rectifiait. Il n'y a pas de petit geste dans la prévention.

Avez-vous des exemples concrets de situations rencontrées ?

Je vais vous en citer deux. Un jour, j'ai repéré une plaque de recouvrement de 150 kg posée de travers sur une glissière instable. Un simple coup de fil a permis de sécuriser la zone en quelques minutes. En basculant, cette plaque aurait pu tuer quelqu'un. Et ça, c'est typique du quotidien de notre métier : être là au bon moment, repérer ce que les autres n'ont pas vu, et agir. Nous avons aussi travaillé sur des nuisances moins visibles, mais tout aussi importantes. Lors des enrobés de nuit, les équipes utilisaient beaucoup le klaxon pour communiquer entre machines interposées – ce qui perturbait les riverains, mais aussi la concentration des compagnons. En discutant avec les entreprises, nous avons remplacé une partie de ces signaux sonores par des codes lumineux. Résultat : moins de bruit, plus de sécurité pour les ouvriers, et moins de stress pour tout le monde.

Qu'est-ce que ce chantier vous a laissé, humainement ?

Ce chantier m'a rappelé que la sécurité ne doit jamais être déconnectée de l'humain. Quand on travaille de nuit, qu'on est en déplacement, qu'il fait 30 degrés dehors et qu'il n'y a pas de climatisation dans les hébergements, il faut être attentif. En ce sens, mon rôle, parfois, c'était juste de regarder les compagnons, de voir qui montre des signes de fatigue, qui flanche un peu, et de veiller à ce qu'ils ne soient pas mis en danger. L'humain est au centre, pas seulement les procédures. Bien sûr, c'est un chantier : il faut que ça avance, il faut tenir les délais. Mais le vrai objectif, c'est que tout le monde rentre chez soi, en bonne santé, le matin ou le soir. Je le dis souvent : on est une petite partie d'un grand tout. S'il n'y a pas de sécurité, le chantier n'avance pas. Mais s'il n'y a pas d'hommes, s'il n'y a pas de technique, il n'avance pas non plus. La sécurité, ce n'est pas une contrainte. C'est ce qui permet à chacun de rentrer chez lui, de retrouver sa vie, sa famille.



ANTISÈCHE

MAÎTRE D'OUVRAGE ?

Celui qui commande le chantier (ici, VINCI Autoroutes).

MAÎTRE D'ŒUVRE ?

Celui qui conçoit et suit la réalisation (bureaux d'études, architectes).

CSPS ?

(Coordonnateur Sécurité Protection de la Santé) : le garant de la prévention des risques professionnels pendant toutes les phases du chantier.



Visite du chantier par le Comité de pilotage Emploi et Insertion pour rencontrer les salariés en insertion.

cès ou de retour à l'emploi pour les personnes les plus éloignées du marché du travail. « Une convention a été signée en novembre 2020, bien en amont du démarrage des travaux », explique Christophe Hug, Directeur général adjoint en charge de la Maîtrise d'Ouvrage chez VINCI Autoroutes. « Elle a permis de flécher plus de 150 000 heures vers l'insertion, soit une part significative des 2,7 millions d'heures travaillées sur l'ensemble du chantier. » Ces heures ont concerné à la fois des activités de chantier, mais aussi des fonctions support, logistiques ou administratives. Une dynamique locale saluée également par Salvador Nunez, Directeur opérationnel de l'A57 : « Sur un grand chantier comme celui-ci, il y a des retombées directes, mais aussi des retombées sociales fortes. L'insertion fait pleinement partie de notre engagement de maître d'ouvrage : c'est une responsabilité qu'on porte, et qu'on assume avec fierté. » Grâce à cet engagement, plusieurs dizaines de personnes ont pu signer leur tout premier contrat ou réintégrer un parcours professionnel durable. Un impact concret, au bénéfice du tissu local.

INSERTION SOCIALE ET EMPLOI LOCAL

UN CHANTIER MOBILISATEUR, AU SERVICE DU TERRITOIRE

Au-delà de la prouesse technique, le chantier de l'A57 s'est voulu exemplaire sur le plan humain. Dès sa préparation, un volet ambitieux d'insertion sociale a été mis en place, en partenariat avec l'État, France Travail, la Métropole Toulon Provence Méditerranée et sa Maison de l'emploi. Objectif : faire de cette opération un levier d'ac-



Pauline CHANTEREAU
29 ans, assistante administrative

« Il y a une vraie cohésion sur le chantier. »

Avant de rejoindre le chantier de l'A57, Pauline a intégré un dispositif d'insertion commun : « Cité une Femme » mis en place par la Fondation Rugby Cœur Toulonnais du RCT avec le concours de France Travail, dédié aux femmes de moins de 25 ans. Ce parcours lui a permis de découvrir le secteur des réseaux via une mission pour une filiale d'ENEDIS. Grâce à l'appui de sa marraine Sophie Lethuin-Farge, Responsable communication pour l'élargissement chez VINCI Autoroutes, elle a ensuite été recrutée comme assistante administrative chez NGE, malgré son absence d'expérience dans le BTP.

« Mon projet professionnel et mes études dans le domaine de la vente m'ont conduite à Toulon en 2015. Ironie du sort : je me suis installée juste à côté du chantier... sans savoir que j'y travaillerais un jour ! Mon travail me plaît énormément. Je gère le personnel, je contacte les agences d'intérim, je prépare les feuilles de paie et j'aide les collègues au quotidien : mutuelle, acomptes, contrats... Il y a une vraie cohésion sur le chantier. » Son contrat court jusqu'en 2025. Pour la suite, elle envisage de rester dans le secteur des travaux publics : « Grâce à NGE, j'ai une belle carte de visite pour démarcher les entreprises du secteur. Et peut-être que je reprendrai mes études pour décrocher un diplôme dans les relations humaines. »



Hamza DJENA
21 ans, manœuvre

« C'est mon premier job, une chance pour moi. »

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 propose 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. »

CE QU'ILS EN DISENT



Pascale ROBERDEAU

Direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités (DDEETS) du Var

Un chantier exceptionnel, l'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A57, qui nécessitait une mobilisation exceptionnelle pour l'emploi local et l'insertion grâce au dispositif des clauses sociales d'insertion intégrés aux marchés, c'était l'esprit de l'accord-cadre signé en novembre 2020 entre l'État, VINCI Autoroutes, la Métropole Toulon Provence Méditerranée et sa Maison de l'Emploi et France Travail. Les bilans annuels faits au cours des instances de pilotage sont les reflets de la collaboration efficace et de l'implication de VINCI Autoroutes, du groupement d'entreprises NGE, des services de l'État et des partenaires locaux : depuis 2021 ce sont 149 466 heures d'insertions générées sur le chantier, 5 409 heures de formation et 195 contrats. La mise en service prochaine de cette nouvelle autoroute marquera la fin de ce chantier et l'heure de dresser le bilan de cet accord par notamment des témoignages de bénéficiaires, entreprises et publics embauchés et formés, pour démontrer son efficacité pour l'insertion des publics éloignés de l'emploi et l'impact sur le territoire toulonnais.



Aline OILLIC

Directrice opérationnelle, VINCI insertion Emploi (VIE)

VINCI insertion Emploi soutient activement VINCI Autoroutes dans sa politique d'inclusion sociale et a contribué à faire du projet de l'A57 un levier d'opportunité pour les personnes éloignées de l'emploi. La collaboration étroite entre l'ensemble des acteurs du territoire a permis de mettre en œuvre une dynamique inclusive ambitieuse, avec un suivi des entreprises mais également un accompagnement de proximité auprès des bénéficiaires en insertion. La coordinatrice de VIE a assuré une présence régulière sur le chantier, en lien direct avec les équipes opérationnelles, afin de garantir que les engagements en matière d'emploi soient respectés. Ce suivi régulier permet d'ajuster les besoins en personnel, de résoudre les éventuelles difficultés et de faciliter l'intégration des candidats. Cette implication quotidienne favorise la réussite des parcours professionnels. Les entreprises sont sensibilisées et responsabilisées quant à leur rôle dans l'insertion. Le travail de terrain mené contribue à faire de l'insertion un véritable levier de performance sociale.



Isabelle MASSE

Responsable du pôle appui aux acteurs économiques, Maison de l'Emploi Provence Méditerranée

L'accord cadre qui a été signé par les principaux acteurs du territoire dénote d'un engagement fort qui a aussi permis de clarifier le rôle de chacun dans la complémentarité des différentes missions. Cette mise en synergie a impulsé une dynamique partenariale au profit des publics éloignés de l'emploi. Une des réussites majeures a été de pouvoir impliquer tous les acteurs de l'emploi et de l'insertion dans ce magnifique projet au service également des entreprises qui ont pu voir leurs besoins satisfaits. Les résultats ont été au rendez-vous : les objectifs en matière d'insertion ont été largement et incontestablement dépassés. La clause d'insertion a parfaitement fonctionné comme un tremplin vers l'emploi des personnes qui en sont éloignées. En témoignent les belles histoires humaines qui ont jalonné ce chantier.



Caroline ROOS

Directrice France Travail Agence de La Garde

Depuis le début du chantier, nous avons mobilisé les publics relevant de l'insertion sur les besoins en main-d'œuvre, principalement pour des postes de manœuvre TP, de canaliseurs et de conducteurs. Le chantier de l'A57 a également servi de lieu de découverte des métiers des travaux publics, permettant d'orienter des personnes en recherche d'emploi dans ce secteur tout comme des scolaires. Cette initiative a porté ses fruits, facilitant l'intégration professionnelle et la montée en compétences de nombreuses personnes. Cela a également été une opportunité pour les personnes plus éloignées de l'emploi d'accéder à un emploi durable.



Boris GASTAUD

Chargé de projet RH chez NGE

Dans le cadre du chantier de l'A57, NGE s'est largement engagé en faveur de l'insertion professionnelle. Cette volonté partagée avec les partenaires, la Maison de l'Emploi Provence Méditerranée ainsi que VINCI insertion Emploi a permis une vraie synergie afin d'impacter favorablement le territoire Toulonnais en matière de recrutement sur des profils éloignés du monde du travail. La réussite des objectifs fixés est le fruit d'une étroite collaboration et entente dans l'atteinte d'une mission commune, permettre à des profils éloignés de l'emploi et/ou non destinés aux métiers des TP, de découvrir l'environnement d'un chantier unique, s'y épanouir par l'intégration, l'accompagnement et la transmission.

UNE RÉUSSITE COLLECTIVE CONSTRUITE AVEC LE TERRITOIRE



L'élargissement de l'A57 n'a pas été imaginé ni conduit dans l'entre-soi. Dès les premières étapes du projet, VINCI Autoroutes a engagé un dialogue de terrain, en allant à la rencontre des collectivités, des services de l'État et des acteurs locaux. Cette démarche proactive a permis, au fil du temps, de construire une dynamique partenariale solide, autour d'une vision partagée du projet.

Un travail en coordination permanente, dans un esprit de concertation et de dialogue continu, pour faire face aux enjeux locaux : trafic, cadre de vie, mobilités, nuisances, environnement, emploi... Élus, techniciens et représentants de l'État ont accepté de témoigner ici, chacun à leur niveau, de l'importance de cette opération structurante pour le bassin toulonnais. Tous saluent la qualité de la réalisation, la bonne entente entre partenaires, l'écoute des habitants et les bénéfices déjà visibles pour le quotidien des usagers et des riverains.

L'autoroute A57
entre Tombadou et
Sainte-Musse,
à quelques semaines
de la mise en service.
Mars 2025.

UNE NOUVELLE RESPIRATION POUR LES COMMUNES RIVERAINES

Traversées, coupées, impactées pendant des années, les communes bordant l'A57 ont vécu le chantier comme un défi... mais aussi comme une opportunité d'évolution urbaine. Plan de circulation repensé, bruit réduit, liaisons sécurisées, mobilités douces renforcées : les élus locaux témoignent des avancées concrètes pour leurs administrés.

Aménagements paysagers à La Valette-du-Var.



© Mairie de Toulon

Josée MASSI
Maire de Toulon

Nous constatons une grande fluidité sur l'A57, mais également dans Toulon désormais. Cela ne résoudra pas l'intégralité du sujet des mobilités à Toulon, mais ce sont des travaux d'utilité publique qui participent à une mobilité plus durable.

Ce fut un chantier long et court à la fois, un chantier extraordinaire avec de nombreux défis relevés. Les chantiers sont toujours jugés trop longs, car nous sommes tous impatients par nature, mais ici finalement ce fut relativement court pour une opération de cette envergure. C'est une très belle requalification avec de nombreux volets complexes à mettre en œuvre. Je pense notamment à l'intégration des modes doux, aux voies réservées aux transports en commun et aux arrêts de bus ou encore le volet acoustique à la grande satisfaction des riverains avec 8 km d'écrans et des remplacements de fenêtres pour près de 3 300 logements; ce fut un véritable bénéfice, nous avons pu le constater. Les aménagements

paysagers ont été eux aussi réalisés de manière exemplaire, après avoir déplanté 190 arbres, les avoir mis en nourrice pendant la durée des travaux, ils ont été replantés, c'est sans commune mesure! Nous avons désormais 2 200 m de pistes mixtes vélos et piétons, deux

passerelles piétonnes accessibles aux personnes à mobilité réduite, un passage souterrain à La Barentine... Cela a été exemplaire également sur le

volet décarbonation avec le recyclage des chaussées, l'utilisation de bétons spécifiques, le remplacement de l'éclairage existant par du LED nous permettant de réduire la consommation d'énergie. Je dois dire que cela a nécessité des qualifications, des compétences et un savoir-faire important; j'ai une grande admiration pour Salvador Nunez et son équipe. C'est un chantier parfait, réalisé de manière impeccable avec une communication très présente.

Nous constatons une grande fluidité sur l'A57, mais également dans Toulon désormais. Cela ne résoudra pas l'intégralité du sujet des mobilités à Toulon, mais ce sont des travaux d'utilité publique qui participent à une mobilité plus durable, c'est pour cette raison que nous avons soutenu ce projet commandité par l'État. C'est un grand pas en avant, le BHNS sera l'étape suivante. C'est véritablement un chantier qui a bluffé tout le monde et je me félicite de voir la manière dont il s'est déroulé et achevé avec plusieurs mois d'avance. C'est une belle et importante pierre à l'édifice de la mobilité. Je remercie l'État qui nous a donné l'autorisation pour ces fameux arrêts de bus; il faut croire que nous sommes toujours un peu visionnaires à Toulon! Je remercie également l'action de concert avec Toulon Provence Méditerranée et les autres communes.»



Nous avons en commun avec les maires des autres communes directement concernées une crainte de voir augmenter le trafic dans nos villes en raison d'une possible stratégie d'évitement des travaux sur l'A57 par les automobilistes. La sortie d'autoroute au niveau de notre commune permettait en effet d'éviter d'entrer dans la zone de chantier. Nous avons alors demandé très tôt la possibilité pour les équipes de travailler de nuit afin de limiter les impacts. Dans ce même objectif, nous avons supprimé des feux tricolores et mis en place un certain nombre de giratoires sur la commune pour aider à fluidifier à l'approche du démarrage des travaux. Le trafic a en effet été dense, mais s'est véritablement calmé. La différence est majeure depuis que la troisième voie est opérationnelle. La fluidité est bien meilleure que pendant les travaux, mais également meilleure en comparaison à la phase d'avant travaux. Le trafic qui passait par défaut par notre commune a rebasculé sur l'A57, redonnant un peu d'air et de confort à nos axes. Le chantier a aussi permis la création de nouvelles pistes cyclables, la mise en place de cheminements piétonniers et le réaménagement des giratoires, notamment celui de La Bigue, ont grandement amélioré la situation et facilité l'interface entre chaque partie de la commune de part et d'autre de l'A57. Notre ville étant scindée par l'autoroute, tout cela a contribué à sécuriser les connexions; nous avons d'ailleurs obtenu en 2024 le label « Ville prudente ».

La connexion avec le centre-ville de Toulon ou encore la gare SNCF de Sainte-Musse par le biais des transports en commun est très attendue par la population, ce qui devrait faciliter l'accès à la faculté, ainsi qu'à la zone commerciale. Cette multimodalité sera assurément un plus pour les mobilités. Le remplacement des vitrages des riverains les plus exposés et la construction d'écrans antibruit notamment au niveau de certains lotissements ont permis des bénéfices notables avec un gain de protection acoustique significatif. Cela a été d'autant plus apprécié que cela a été mis en place avant le gros des travaux et de leurs nuisances. Il y a eu par ailleurs un très beau volet paysager avec de nombreux arbres conservés, que l'on a fait revenir, avec des espaces verts plus importants qu'auparavant, c'était là aussi important pour nos habitants et leur cadre de vie. Tout ceci fait écho à des retours que j'ai eus de la part de mes administrés, de la part des Valettois et des Valettoises. Ce chantier a été bien mené malgré quelques aléas ici et là. VINCI Autoroutes a toujours été à l'écoute et les réalisations ont suivi.»



© Mairie de La Valette-du-Var

Thierry ALBERTINI
Maire de La Valette-du-Var

La différence est majeure depuis que la troisième voie est opérationnelle. Le trafic qui passait par défaut par notre commune a rebasculé sur l'A57, redonnant un peu d'air et de confort à nos axes.



Nous avons eu pas mal de discussions avec VINCI Autoroutes afin d'affiner et d'ajuster les voies de substitution qui allaient traverser notre ville. Il était nécessaire d'assurer un contournement tout en évitant d'engorger le centre-ville, car nous parlions d'un chantier qui allait durer tout de même 4 voire 4 ans et demi, c'était loin d'être neutre! Nous savions que l'arrivée du chantier allait nécessairement compliquer la vie des habitants et la durée était une inquiétude supplémentaire, mais les échanges ont été productifs et nos demandes entendues et suivies. Les relations étaient étroites et je dois dire que la communication a joué un rôle majeur; d'abord pour nous tenir au courant toutes les semaines des changements et des fermetures, mais également pour expliquer au grand public ce qui était en train de se dérouler. Les travaux étaient sectorisés de façon à ne jamais fermer l'autoroute hormis la nuit, ce qui a permis de toujours pouvoir circuler malgré parfois les réductions de voies. La progression s'est faite conformément aux délais annoncés, avec un respect du cahier des charges. Il est toujours complexe de faire changer les habitudes, mais peu à peu la circulation s'est régulée sur l'autoroute et sur nos voiries locales. En direction de Toulon, l'optimisation de la fluidité est flagrante; nous avons encore quelques ajustements à faire du côté de Solliès-Pont. Rejoindre la zone industrielle prend 20 min maximum désormais. Nos habitants nous font régulièrement remonter le gain en temps pour regagner leur domicile le soir.

Tout cela s'accompagne également d'une baisse des seuils de pollution au niveau des villes et je m'en réjouis. Elle va d'ailleurs continuer à se résorber avec l'augmentation de l'usage des transports en commun. Les voies et arrêts de bus sur l'A57 vont permettre d'attirer plus d'usagers; cela s'intègre parfaitement dans l'état d'esprit des mobilités développées au niveau de la Métropole et ce sera assurément un exemple à suivre. Des parkings relais vont par ailleurs compléter les dispositifs pour poursuivre l'effort engagé. La création des bassins de protection de la ressource en eau a permis de mieux gérer les cours d'eau et d'éviter les inondations. Les aménagements paysagers sont de qualité, les îlots de verdure plus nombreux sur les ronds-points et aux abords de l'autoroute. Un vrai effort de renaturation a été fait et cela va participer là encore à la baisse de la pollution, car les arbres et arbustes sont des capteurs de CO₂. C'est un bilan très positif pour la population.»



© Mairie de La Garde

Hélène ARNAUD-BILL
Maire de La Garde

Les voies et arrêts de bus sur l'A57 vont permettre d'attirer plus d'usagers; cela s'intègre parfaitement dans l'état d'esprit des mobilités développées au niveau de la Métropole et ce sera assurément un exemple à suivre.

UNE DYNAMIQUE DE MOBILITÉS MULTIMODALES

L'élargissement de l'A57 n'a pas seulement visé la fluidité automobile : il s'inscrit dans une stratégie globale pour transformer durablement les mobilités à l'échelle de la métropole. Pôles d'échanges intermodaux, arrêts de bus sur autoroute, développement des transports en commun, itinéraires piétons et cyclables... Autant d'aménagements qui préfigurent un usage plus vertueux et partagé de l'espace public.



© Préfecture du Var

Philippe MAHÉ
Préfet du Var

L'ouverture d'arrêts de transports en commun sur une autoroute concédée est une première en France.

D'autres avancées vont se concrétiser lors de la mise en service définitive avec la création d'une voie réservée aux transports en commun (VRTC) et du pôle d'arrêts de Sainte-Musse. Ces arrêts seront desservis par des lignes régulières, les transporteurs de la Métropole (réseau Mistral pour les lignes U, 102, 103 et 191) et du Conseil régional (autocars Zoul pour les lignes 828, 848, 849, 881, 878 et 879). Couplés à la halte ferroviaire SNCF et à l'arrivée future d'un bus à haut niveau de service (BHNS) urbain qui circulera sous l'autoroute, ces arrêts formeront un pôle multimodal en permettant les correspondances entre les différents modes de déplacement. L'ouverture d'arrêts de transports en commun sur une autoroute concédée est une première en France. Ce concept s'inscrit dans un schéma vertueux visant à faciliter l'utilisation des transports en commun dans



© CD83

Jean-Louis MASSON
Président du Département du Var

Depuis septembre 2024, les 3 voies sont opérationnelles de manière anticipée et il faut aussi remercier la patience et la résilience des habitants en proximité du chantier et des usagers de la route qui viennent de l'ensemble du Var.

Dans le cadre de son chantier, ESCOTA est amené à retravailler les franchissements de l'autoroute par les routes départementales et les voies communales et communautaires ainsi que les échangeurs. Ces interventions d'ESCOTA sur les réseaux des autres gestionnaires ont fait l'objet de conventions particulières et notamment celles relatives à l'avancement de ces rétablissements. Comme le Département du Var a en charge l'ensemble du réseau routier départemental connexe à ce chantier, nous devons garantir que tous les itinéraires de déviation étalés sur plusieurs années allaient supporter le report de trafic (s'assurer des aménagements de sécurité, de la qualité des enrobés, de l'installation des signalétiques...). Les exemples sont nombreux comme les aménagements à la sortie du Bec de Canard à La Farlède et La Crau en amont pour desservir la zone d'activités économiques.

Par ailleurs, nous avons ardemment travaillé pour qu'ESCOTA porte des améliorations de

l'agglomération toulonnaise et répond aux attentes fortes des citoyens. L'utilisation de la VRTC, la pose et la dépose de voyageurs aux arrêts de Sainte-Musse vont également contribuer à améliorer les conditions de circulation et à réduire l'impact environnemental des déplacements dans l'agglomération (incitation au report modal, diminution du trafic, de la pollution et des nuisances sonores). Avec la métropole Toulon Provence Méditerranée et ESCOTA (filiale de VINCI Autoroutes), nous évaluerons le fonctionnement des arrêts de bus et de la VRTC pendant une période de 6 mois à 1 an dans le cadre d'un comité de suivi semestriel. Les constatations issues de ce comité et des données de trafic, nous aiderons à déterminer, avec les parties prenantes, s'il est nécessaire d'ajuster l'offre de transports et d'élargir ultérieurement la circulation sur la VRTC à d'autres véhicules de transport en commun. »

rétablissements, notamment avec une meilleure prise en compte des déplacements piétons et vélos. Le Département s'est aussi impliqué sur la question des emplois. Ce type de grands chantiers sont aussi de vraies opportunités pour appliquer des clauses d'insertion et solidaires dans les marchés publics. Le Département a été convié à toutes les phases de réalisation du chantier de l'élargissement. Tous les grands secteurs ont été accompagnés comme celui de : Benoit Malon, La Palasse, Tombadou, Ste Musse, les Fourches (l'un des plus compliqués avec les différents modes de déplacement à intégrer : bus et vélos), La Bigue et Pierre Ronde. Il nous faut féliciter : ESCOTA, VINCI Autoroutes et son directeur opérationnel Salvador Nunez, qui ont tenu les délais de réalisation alors même que la saisonnalité et les goulets d'étranglement aux heures de pointe à l'entrée de Toulon étaient des défis du quotidien. Depuis septembre 2024, les 3 voies sont opérationnelles de manière anticipée et il faut aussi remercier la patience et la résilience des habitants en proximité du chantier et des usagers de la route qui viennent de l'ensemble du Var. Ils ont dû composer avec ces travaux, mais comme il s'agissait d'un vrai besoin, ce chantier a été bien accompagné et en concertation régulière. Ils ne peuvent aujourd'hui que convenir qu'une nette amélioration a eu lieu. »



© Métropole TPM

Jean-Pierre GIRAN
Président de la Métropole Toulon Provence Méditerranée (TPM)

Ce n'étaient pas seulement des travaux nécessaires pour la ville de Toulon ou pour la Métropole, mais bien des travaux d'intérêts départementaux, utiles à toute la population qui habite de part et d'autre de l'aire toulonnaise.

même si certaines mauvaises habitudes perdurent : permettez-moi de rappeler qu'il faut rouler sur la voie

Comme beaucoup, je pensais que ce chantier allait être un enfer à vivre durant 4 ans, mais nous avons rapidement pu constater que les travaux ont été réalisés dans de bonnes conditions, avec un niveau d'acceptation convenable et désormais avec des résultats probants. Je m'en réjouis ; la situation a été améliorée et les retours sont unanimement très positifs. Il a fallu faire avec les fermetures de l'A57 notamment de nuit, et globalement faire preuve de patience, mais il fallait accepter les difficultés, car elles étaient nécessaires afin d'obtenir les résultats que nous constatons aujourd'hui. La reconfiguration des échangeurs, par exemple, était difficile à appréhender, et leur pertinence ne devient souvent compréhensible qu'une fois l'intégralité des travaux terminée.

Je craignais également l'effet entonnoir, mais on s'aperçoit que beaucoup des usagers sortent au niveau de La Valette-du-Var ou avant le tunnel. Aujourd'hui il y a clairement une meilleure fluidité,



© Yannick Chenevard

Yannick CHENEVARD
Député de la 1^{re} circonscription du Var

L'A57 n'est plus seulement un axe de passage : elle devient une infrastructure partagée, repensée, plus fonctionnelle, plus verte et mieux intégrée à la ville.

Il fallait une véritable volonté politique pour défendre un projet aussi novateur devant le Premier ministre de l'époque, Édouard Philippe. C'est ce qu'a su faire Hubert Falco alors que j'étais vice-président de la Métropole, en charge des mobilités. Aujourd'hui, l'achèvement du chantier de l'A57 illustre toute l'importance du temps long en politique, de la ténacité et du travail de fond. Ce projet s'est heurté à de nombreuses contraintes. Il a fallu une coordination exceptionnelle entre les services de l'État, la Métropole dont il faut

saluer le travail, les communes concernées, VINCI Autoroutes et les habitants. Le résultat est à la hauteur : l'A57 va transformer durablement le

quotidien des 110 000 véhicules qui l'empruntent chaque jour, tout en bénéficiant directement aux riverains. Pour la première fois en France sur un réseau concédé, une voie réservée aux transports en commun a été créée. Deux arrêts de bus sécurisés, notamment à Sainte-Musse, permettront aux

la plus à droite pour que le trafic se distribue de la manière la plus optimale. Les voies réservées pour les bus et les deux arrêts sont des solutions très pertinentes, extrêmement utiles, dont l'intérêt sera de plus en plus renforcé avec le Bus à Haut Niveau de Service à venir, c'est une très bonne nouvelle pour le territoire. Ce n'étaient pas seulement des travaux nécessaires pour la ville de Toulon ou pour la Métropole, mais bien des travaux d'intérêts départementaux, utiles à toute la population qui habite de part et d'autre de l'aire toulonnaise, car nombreux sont ceux qui traversent et qui doivent forcément passer par ici. D'ailleurs, j'espère que cette opération fera jurisprudence pour avancer également sur les problématiques à l'entrée de Hyères. VINCI Autoroutes a fait les choses sérieusement, avec beaucoup d'exigence et a tenu les délais, bravo ! »



habitants de profiter pleinement du passage de cette autoroute élargie et connectée au futur RER métropolitain qui desservira douze gares, dont sept situées dans la métropole. Ce chantier se distingue également par l'attention portée à l'environnement. Plus de 25 000 végétaux auront été replantés, la consommation d'eau divisée par quatre, près de 8 kilomètres d'écrans acoustiques ont été installés et près de 3 000 logements ont bénéficié d'isolation de façades. L'A57 n'est plus seulement un axe de passage : elle devient une infrastructure partagée, repensée, plus fonctionnelle, plus verte et mieux intégrée à la ville. Une autoroute du XXI^e siècle, au service du territoire et de ses habitants, symbole d'un projet métropolitain ambitieux et fédérateur. »

RÔLE DES COLLECTIVITÉS ET DE L'ÉTAT

Piloter un chantier de cette ampleur, en plein cœur d'un tissu urbain dense, nécessite une coordination millimétrée entre tous les acteurs institutionnels. Maîtrise des délais, gestion des interfaces techniques, accompagnement des riverains, respect des engagements environnementaux... Les représentants de l'État, du Département et de la Métropole ont tenu un rôle clé, à la fois stratégique et opérationnel, tout au long du chantier. Leurs témoignages mettent en lumière les exigences et les coopérations qui ont permis la réussite collective du projet.



Le pont des Fourches.



© DR

Laurent BOULET
Directeur départemental des territoires et de la mer du Var

Je suis admiratif de la manière dont ce chantier a été géré, avec une continuité assez remarquable et une gestion des nuisances là aussi remarquable.

Dans le cas de travaux urbains de cette ampleur, notre principale crainte résidait dans la gestion des délais; un chantier c'est contraignant pour tout le monde, alors un éventuel dérapage de planning, c'est avant tout de la gêne supplémentaire en premier lieu pour les riverains, mais aussi pour les usagers. Il était absolument nécessaire de tout mettre en œuvre pour tenir les délais. C'est clairement un point particulièrement complexe quand on sait que le maître d'ouvrage devait interagir avec un grand nombre d'autres opérateurs. Cela commençait par la nécessaire gestion d'interruption du trafic ferroviaire avec la SNCF à Sainte-Musse, où les dates devaient être définies et positionnées des années en avance! Il y avait aussi des interactions avec chaque opérateur pour les travaux de déviations de réseaux

d'eau, d'électricité, de gaz ou encore de télécommunication. Il existe également des événements extérieurs difficiles à maîtriser, comme la météo. Lorsqu'en 2022, nous étions en situation de sécheresse, il n'était

pas envisageable d'arrêter le chantier et il était crucial de ne pas perdre de temps, mais les équipes avaient pourtant besoin d'eau dans le cadre des terrassements. Alors il a fallu trouver des solutions

en urgence pour continuer d'avancer en prenant en compte ces importantes restrictions; nous avons récupéré l'eau du canal de Provence. Pour réagir vite et être efficace, il était nécessaire de travailler en confiance et dans la transparence. Dès le début, les délais étaient tenus. Dans un chantier, il est nécessaire de porter une attention particulière et quotidienne aux riverains et pour cela, VINCI Autoroutes a mis en place des dispositifs d'écoute importants. Cela a été également une source de réassurance pour nous. Les phases de chantier étaient complexes, cela impliquait un gros effort de communication et le travail, là aussi, a été bien fait.

Nous étions le garant de l'interface entre le chantier et l'État, présents pour vérifier la bonne progression du projet. Pour cela, nous étions en lien constant avec les équipes, avec un suivi régulier et de nombreuses visites de chantier. Nous avions un œil attentif à l'avancée, mais également à la sécurité de l'utilisateur, tout comme au volet insertion environnementale qui était important.

Je suis admiratif de la manière dont ce chantier a été géré, avec une continuité assez remarquable et une gestion des nuisances là aussi remarquable. La mise en circulation de la troisième voie de manière anticipée était une évidence pour limiter au plus vite les temps d'embouteillage; cela impliquait de la pollution en moins et énormément de gains pour les riverains et les usagers. Il a fallu là encore bien communiquer afin que les usagers s'emparent de cette voie supplémentaire pour fluidifier et améliorer la sécurité; c'était une phase de transition importante. Depuis, nous constatons clairement moins de congestions, mais il ne faut pas perdre de vue l'importance de développer l'usage des transports en commun; l'ouverture prochaine d'une voie réservée dans chaque sens de circulation et les deux arrêts de bus vont y concourir. C'est inédit et exemplaire et cela constitue une manière vertueuse d'optimiser l'usage de l'infrastructure autoroutière.

Un climat de confiance s'est rapidement installé avec nos interlocuteurs de la Direction d'Opérations A57 de VINCI Autoroutes. Nous avons appris à nous connaître pour bien fonctionner ensemble. Un chantier tel que celui-ci, ce n'est pas juste construire un objet routier, c'est avant tout de la coordination où chaque dimension, chaque problématique doit être traitée en continu et avec excellence.»

Je suis arrivé il y a deux ans en pleine phase opérationnelle, et très rapidement j'ai pu constater que ce chantier était mené avec beaucoup de soin et de méthode, tant sur le volet technique et opérationnel, que sur le volet de la prise en compte de l'environnement. C'est avec un œil critique, en tant qu'ingénieur en génie civil, que j'emprunte quotidiennement l'A57; il était passionnant de voir évoluer les travaux jour après jour, de voir parfois même la progression entre le matin et le soir. J'ai suivi la déconstruction du pont de Tombadou qui a été réalisé dans des conditions météorologiques épouvantables, sous une pluie battante, mais en seulement un week-end. On peut saluer le professionnalisme des équipes de VINCI Autoroutes et plus largement de tous les professionnels des travaux publics mobilisés. Au-delà de cette belle réalisation, il y a eu une très bonne coordination des fermetures temporaires et une gestion satisfaisante des flux lors des basculements sur le réseau routier départemental.

Il y a eu un énorme travail d'anticipation dans les phases opérationnelles et cela a permis d'obtenir une certaine souplesse dans les mises en œuvre.



© Métropole TPM

Didier GOUBE

Directeur général des services techniques, des territoires et de la proximité à la Métropole TPM

Nous avons été associés à l'élaboration du projet et nous avons demandé ces fameuses voies circulables pour les bus et la création d'arrêts de bus, car nous étions convaincus de l'intérêt à l'échelle de notre territoire.

De plus, il est indéniable que la fluidité de la communication entre l'ensemble des acteurs aura été un facteur clé de réussite. De même, l'aménagement des voies réservées aux bus est une très bonne chose, cela favorisera sans aucun doute le report modal et de facto, la mobilité partagée. Cette stratégie s'inscrit pleinement dans une approche environnementale vertueuse, l'objectif étant in fine de réduire la part d'autosolisme dans les déplacements du quotidien. Enfin, je tiens à saluer la qualité de nos échanges avec la Direction d'Opérations A57 et leur approche pragmatique; les portes ont toujours été ouvertes et le dialogue constant.»

Il y a eu un énorme travail d'anticipation dans les phases opérationnelles et cela a permis d'obtenir une certaine souplesse dans les mises en œuvre.

Dès que le deuxième tube du tunnel a été mis en service, les collectivités ont réclamé la création d'une troisième voie, c'était indispensable. Nous attendions le démarrage de cette opération d'élargissement avec impatience depuis des années. Nous avons été associés à l'élaboration du projet et nous avons demandé ces fameuses voies circulables pour les bus et la création d'arrêts de bus, car nous étions convaincus de l'intérêt à l'échelle de notre territoire. Aujourd'hui, cela prend forme et leur usage va progresser dans les mois et années à venir. Nous avons quelques interrogations au démarrage des travaux, car il ne s'agissait pas de « simples » travaux autoroutiers, mais bien de construire en pleine ville, ce qui comporte des différences majeures. Les réunions mensuelles avec la Direction d'Opérations nous ont rassuré, car nous discutons des volets de l'autoroute, mais également des

sujets connexes; c'est en prenant en compte l'ensemble de ce qui se déroulait sur le territoire que les décisions étaient prises. Nous avons par exemple pu modifier le planning de certaines phases de travaux pour éviter des périodes comme la rentrée scolaire ou les départs en

vacances, ou encore multiplier les travaux de nuit, tout cela dans le but de réduire les impacts sur la circulation. Nous avons véritablement pu compter sur



© CD83

Michaël FRONTY

Directeur des infrastructures et de la mobilité, Département du Var

la compréhension des équipes de VINCI Autoroutes, car ils avaient intégré l'importance du contexte. De la même manière, ce n'était pas prévu au départ, mais la construction des écrans de protection acoustique a été entamée tôt dans le chantier, là où habituellement il s'agit de travaux réalisés sur la fin des opérations. Cela demandait un effort supplémentaire pour les équipes en matière de co-activité, mais cela a été très apprécié par les riverains et au-delà cela a démontré l'attachement de VINCI Autoroutes de bien faire en faisant en sorte d'accélérer tout ce qui pouvait participer à l'acceptation du chantier par les populations vivant à proximité.

Nous avons mis à disposition une plateforme pour accueillir la base vie du chantier. Ce terrain appartenant à TPM était grand et à proximité directe de l'A57, cela a grandement aidé les équipes, c'était même essentiel pour certaines phases. Nous avons toujours travaillé en bonne intelligence, avec fluidité et en confiance. Les plannings ont été respectés, c'est assez rare pour être souligné. Toutes les semaines, nous avons vu les choses avancer. Il y a eu un seul retard sur la réouverture de l'autoroute, un matin en début de chantier, à cause d'une panne d'engin; ce fut une matinée noire. Cela a servi de leçon à tout le monde, avec humilité, les procédures ont été adaptées et renforcées, cela ne s'est jamais reproduit sur 4 ans. Depuis la mise en service provisoire de la troisième voie, nous constatons une nette amélioration et des usagers qui avaient délaissé l'A57 reviennent. Tout est en train de s'équilibrer, c'est très positif.»

UN PROJET AU SERVICE DU TERRITOIRE ET DE SES USAGERS. MOBILITÉS, CADRE DE VIE, ATTRACTIVITÉ : DES RETOMBÉES CONCRÈTES !

Fluidification du trafic, renforcement de l'offre de transport en commun, développement de nouvelles connexions piétonnes et cyclables... Le chantier d'élargissement de l'A57 ne s'est pas contenté de créer une voie supplémentaire : il a profondément reconfiguré l'autoroute et ses usages, dans une logique d'ouverture au territoire et de réponse aux besoins des usagers. Objectif : construire une infrastructure utile, résiliente, et pleinement intégrée à la vie locale.

Dans le secteur de Sainte-Musse, l'autoroute dessert, via une voie réservée aux transports en commun, un arrêt de bus dans chaque sens de circulation.



Le début des voies réservées aux transports en commun (VRTC) est signalé par un damier peint sur les chaussées.

VOIES RÉSERVÉES ET ARRÊTS AUTOROUTIERS

DÉMULTIPLIER LES USAGES DE LA ROUTE POUR OFFRIR DE NOUVELLES SOLUTIONS DE MOBILITÉ

Face à la saturation du réseau autoroutier dans le bassin toulonnais et à l'impératif de transition vers des mobilités plus durables, le projet d'élargissement de l'A57 intègre une innovation inédite à l'échelle régionale : des voies réservées aux transports en commun (VRTC), aménagées dans chaque sens de circulation, et deux arrêts de bus directement sur l'autoroute.

Intermodalité : un saut vers la comodalité

Ces voies spécifiques, aménagées sur l'espace de l'ancienne bande d'arrêt d'urgence, seront exclusivement dédiées aux réseaux urbain Mistral et interurbain ZOU. À Sainte-Musse, elles desservent deux arrêts autoroutiers conçus pour s'articuler avec la future halte ferroviaire et les lignes BHNS de la Métropole TPM. L'ensemble forme un pôle d'échanges multimodal, pensé pour favoriser l'intermodalité et offrir des alternatives concrètes à l'usage individuel de la voiture.

Une coordination fine pour un usage sécurisé

La conception de ces aménagements a mobilisé de nombreux partenaires - VINCI Autoroutes, Cerema, Métropole TPM, exploitants - afin de garantir la sécurité de tous les usagers. Deux documents contractuels viendront encadrer leur exploitation : un règlement dédié aux transporteurs et un règlement intérieur pour définir clairement les conditions d'usage par les usagers. Cette gouvernance évolutive permettra d'ajuster le dispositif dans le temps.



Les arrêts de bus sont équipés de quais, séparés de la circulation autoroutière, où les usagers peuvent attendre en sécurité.



© VINCI Autoroutes

« C'est un projet de territoire, pensé avec les acteurs locaux, pour les usagers de demain. »

Mathilde FROMENT

Directrice d'Opérations adjointe, VINCI Autoroutes

« Ces nouvelles voies réservées aux bus, couplées aux arrêts intégrés à l'autoroute, marquent un changement profond dans notre façon d'imaginer les infrastructures. C'est un signal fort : on ne fait pas qu'élargir pour plus de voitures, on élargit pour diversifier les mobilités. Avec le pôle multimodal de Sainte-Musse, on relie désormais bus, train et voiture dans un même espace, avec des rampes d'accès aux normes pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et une sécurité pensée pour tous. C'est un projet de territoire, imaginé avec les acteurs locaux, pour les usagers de demain. »

Un levier pour les mobilités collectives

« Dès la phase de conception, le projet d'élargissement de l'A57 a été pensé en articulation avec les projets de mobilité de la Métropole Toulon Provence Méditerranée. On ne travaille pas dans un silo. La présence du transport en commun en site propre (TCSP) et la halte ferroviaire ont été prises en compte très en amont, ce qui nous a permis de proposer des aménagements efficaces et durables, en lien avec les besoins du territoire. »

Des arrêts de bus urbains requalifiés pour accompagner l'intermodalité

« En parallèle des arrêts autoroutiers créés ex nihilo, nous avons également rénové plusieurs arrêts de bus existants dans le quartier de Sainte-Musse, hors emprise autoroutière. Cela inclut la requalification des quais, des cheminements piétons et des dispositifs d'accessibilité. Ces points de desserte, connectés aux nouveaux aménagements, sont désormais mieux intégrés au tissu urbain et plus lisibles pour les usagers. »

Des voies réservées pour fiabiliser les temps de trajet

« Les voies réservées aux transports en commun (VRTC) sont un vrai plus. Elles permettent aux bus de gagner en régularité et de ne pas subir les aléas du trafic, notamment en entrée de ville. On gagne à la fois en efficacité et en attractivité. C'est une façon concrète de rendre les mobilités plus durables, sans opposer voiture et transports collectifs. »



© CEREMA

« Désenclaver tout un territoire en lui offrant un accès plus facile. »

Sylvain MICHELON

Chef du groupe Aménagements urbains, Direction territoriale Méditerranée du Cerema

« La station bus de Toulon Sainte-Musse sur l'A57 est la première station, en France, qui permettra de connecter des lignes de bus sur autoroutes, une gare TER et une ligne de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS). L'idée de faire bénéficier aux transports en commun des avantages d'une autoroute en aménageant une station bus et des voies réservées, est très pertinente pour développer des mobilités décarbonées et plus collectives. Elle a aussi l'intérêt de pouvoir désenclaver tout un territoire en lui offrant un accès plus facile, un service plus pratique pour la mobilité de ses usagers, qu'ils soient habitants, actifs ou visiteurs. Ce sont des aménagements autoroutiers innovants qui n'ont pu être concrétisés jusqu'à présent que par quelques territoires : le sud francilien, Aix-en-Provence, Strasbourg. Toulon propose aujourd'hui une solution en zone urbaine, plus complète avec une correspondance avec des trains du quotidien et la desserte directe d'un hôpital. Ces nouveaux aménagements associant les grands réseaux routiers et de transports en commun ne peuvent être réalisés qu'avec la convergence d'action de l'autorité organisatrice des mobilités (Métropole Toulon Provence Méditerranée), le gestionnaire de l'autoroute (VINCI Autoroutes), et l'État, qui définit notamment les règles nationales de l'aménagement des autoroutes. Le Cerema aide ces trois acteurs en apportant son expertise technique sur les aménagements et l'intermodalité. »



LE SAVIEZ-VOUS ?

Pour assurer la mise en service dans les meilleures conditions possibles, une marche à blanc a été réalisée avec les différents transporteurs courant avril 2025, sous fermeture de l'autoroute A57.



L'élargissement de l'A57 a permis de créer des voies douces, comme ici dans le quartier du Clos des Oliviers, à La Valette-du-Var.



UNE AVANCÉE STRUCTURANTE POUR LA MOBILITÉ MÉTROPOLITAINE

« C'est toute une chaîne de mobilité qui prend forme. »



© Métropole TPM

Geneviève LEVY

Vice-présidente TPM en charge des transports et de la mobilité, Adjointe au Maire de Toulon

Pour l'élue en charge des mobilités à la Métropole Toulon Provence Méditerranée, le projet dépasse largement le seul cadre de l'autoroute. Il marque un tournant pour l'ensemble du bassin toulonnais.

« C'est un chantier tout à fait exceptionnel pour de multiples raisons. Cet élargissement permet de fluidifier et de sécuriser le trafic et c'est évidemment une problématique importante pour l'élue que je suis. La possibilité — et c'est une première en France sur une autoroute concédée — pour les transports en commun de circuler sur une voie réservée, et les arrêts de bus sur l'A57 représentent un avantage considérable pour la Métropole Toulon Provence Méditerranée. »

Une intermodalité inédite et concrète

« 10 lignes de bus intégreront dans leur parcours ces nouveaux arrêts au niveau de Sainte-Musse : 4 pour le réseau urbain Mistral et 6 pour le réseau interurbain Zou ! Des essais de nuit ont été réalisés afin de valider les derniers réglages et modalités d'exploitation dans l'objectif d'une mise en service au plus tôt. Ces aménagements ont été conçus en collaboration avec nos services, VINCI Autoroutes et avec le soutien technique du Cerema. Ces nouvelles offres de mobilités seront disponibles pendant les vacances scolaires, mais également en dehors, ainsi que durant la période estivale, nous y avons tenu. Cela constitue une intermodalité inédite en lien avec la création de la gare SNCF de Sainte-Musse et dans un délai plus éloigné, mais prochain avec le futur Bus à Haut Niveau de Service. »

Un chantier au service des usagers

« Tout ceci doit contribuer et inciter les voyageurs à utiliser davantage les transports en commun et amener à réduire l'usage de la voiture. Pour notre territoire, cela répond à des enjeux environnementaux en parfaite adéquation avec les autres projets en cours de développement sur les modes doux. Quatre années de chantier, cela peut paraître long — nous avons eu parfois quelques moments compliqués —, mais ce projet a été conçu avec une bonne compréhension des usagers et de leurs besoins. Il me paraît nécessaire de souligner la proximité qui a été instaurée entre le constructeur VINCI Autoroutes et les habitants des quartiers, l'attention portée à leur égard, ainsi qu'aux usagers. Les contraintes étaient fortes, mais tout a été mis en œuvre pour qu'ils subissent le moins possible. La mise en place des écrans acoustiques est un plus non négligeable. VINCI Autoroutes a également soutenu un certain nombre d'associations et a eu le souci de s'intégrer véritablement à la vie du territoire. Pour toutes ces raisons, ce chantier a été exceptionnel ; avec lui, c'est toute une chaîne de mobilité qui prend forme. »

Des résultats déjà visibles

« Tout le monde est unanime sur les bénéfices de la mise en circulation de la troisième voie, les choses se sont améliorées : l'A57 est plus fluide, tout comme les voiries secondaires qui ont été délestées par toutes celles et ceux qui réempruntent désormais l'A57. J'ai apprécié l'attention portée par VINCI Autoroutes dans l'écoute des élus, en programmant notamment des travaux de nuit, ce qui complexifiait encore davantage, mais permettait de limiter les impacts des travaux sur le trafic. Nos échanges constants ont permis de répondre au mieux aux attentes de la population. Je suis une élue heureuse pour notre territoire, mais au-delà pour le département du Var et pour la Région Sud, car cette autoroute est utilisée par énormément de personnes. »

PASSERELLES PIÉTONNES, PISTES CYCLABLES ET CHEMINS PIÉTONS

« Ce n'était pas prévu, mais ça a tout changé pour les riverains. »

À La Valette-du-Var, le chantier d'élargissement de l'A57 a été l'occasion de repenser la circulation à l'échelle de la commune. Ce travail d'anticipation, mené dès 2020 en concertation étroite avec VINCI Autoroutes et la Métropole TPM, a permis de transformer les contraintes initiales en levier de réaménagement.

« Tout a commencé avec un constat clair à la suite d'une étude de circulation catastrophique en 2020. Huit mois plus tard, nous avons supprimé des feux et mis en place huit ronds-points dans la traversée de notre commune. Le but était d'aider à fluidifier le trafic en anticipant l'arrivée des travaux de l'A57 qui allait nécessairement créer encore davantage de report de circulation sur nos axes en local. C'était une solution pour limiter les nuisances et permettre un démarrage de chantier plus serein. »

Un dialogue constructif et constant

« Nous avons travaillé en étroite collaboration avec VINCI Autoroutes et l'antenne de Toulon Provence Méditerranée pour faciliter les choses et trouver des solutions. Ce que je retiens c'est véritablement cette collaboration dès le début et qui a porté ses fruits tout au long du chantier.

Nous avons, par exemple, coopéré dans le dialogue avec les habitants du quartier de L'Enclos en demandant que la construction de l'écran anti-bruit soit réalisée dès le début du chantier. À La Bigue, à proximité du quartier du Clos des Oliviers, nous avons mené conjointement des réunions publiques pour affiner le projet final avec les habitants. Ainsi, nous avons pu créer une piste verte derrière le merlon et tout un volet d'embellissement paysager de qualité. Tous ces aménagements ont profondément changé le quartier aux bénéfices de ses habitants. »

Un impact concret sur les mobilités locales

« Le dialogue a également participé à solutionner progressivement pas mal de problèmes au niveau de l'avenue du 11 novembre ou encore lors de la rénovation du pont de la Coupiane. Il y a eu des moments difficiles, mais à chaque fois cela s'est bien passé, car il y a toujours eu un dialogue constructif. Les réunions n'étaient pas seulement techniques, elles étaient également politiques avec la présence d'un élu pour faire entendre les retours du terrain remontant des citoyens ; c'était essentiel que tout soit pris en compte pour prendre les bonnes décisions et surtout les plus adaptées. Malgré les diffi-

cultés, les gens ont changé de point de vue en voyant les réalisations se concrétiser. Plus globalement, le fait d'avoir fait des murs anti-bruit au nord et au sud de l'autoroute nous a ouvert de nouvelles possibilités. Cela a permis de réfléchir à un nouveau plan de circulation global pour la commune avec des circulations Est-Ouest en continu pour les piétons, les vélos et les trottinettes. Ce n'était pas prévu, mais cela change véritablement la donne pour les riverains ! Idem pour les ponts enjambant l'A57 qui ont permis la création là aussi de nouveaux cheminements sécurisés. »

Une opportunité bien saisie

« Près de 20 % des pistes cyclables que nous avons construites ces dernières années sur la commune ont été rendues possibles par les opportunités ouvertes avec le chantier de l'élargissement. Cela ne coûtait pas plus cher d'intégrer les modes doux, il fallait simplement le penser intelligemment ; c'est ça les avantages d'un bon dialogue ! Les habitants sont franchement contents, car la réalisation finale est à la hauteur des enjeux. »

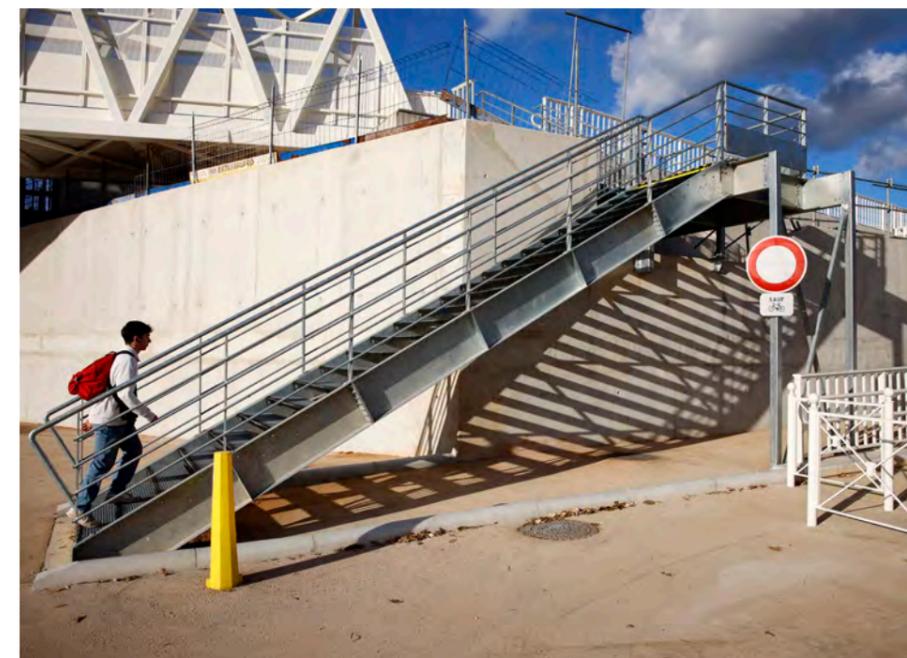


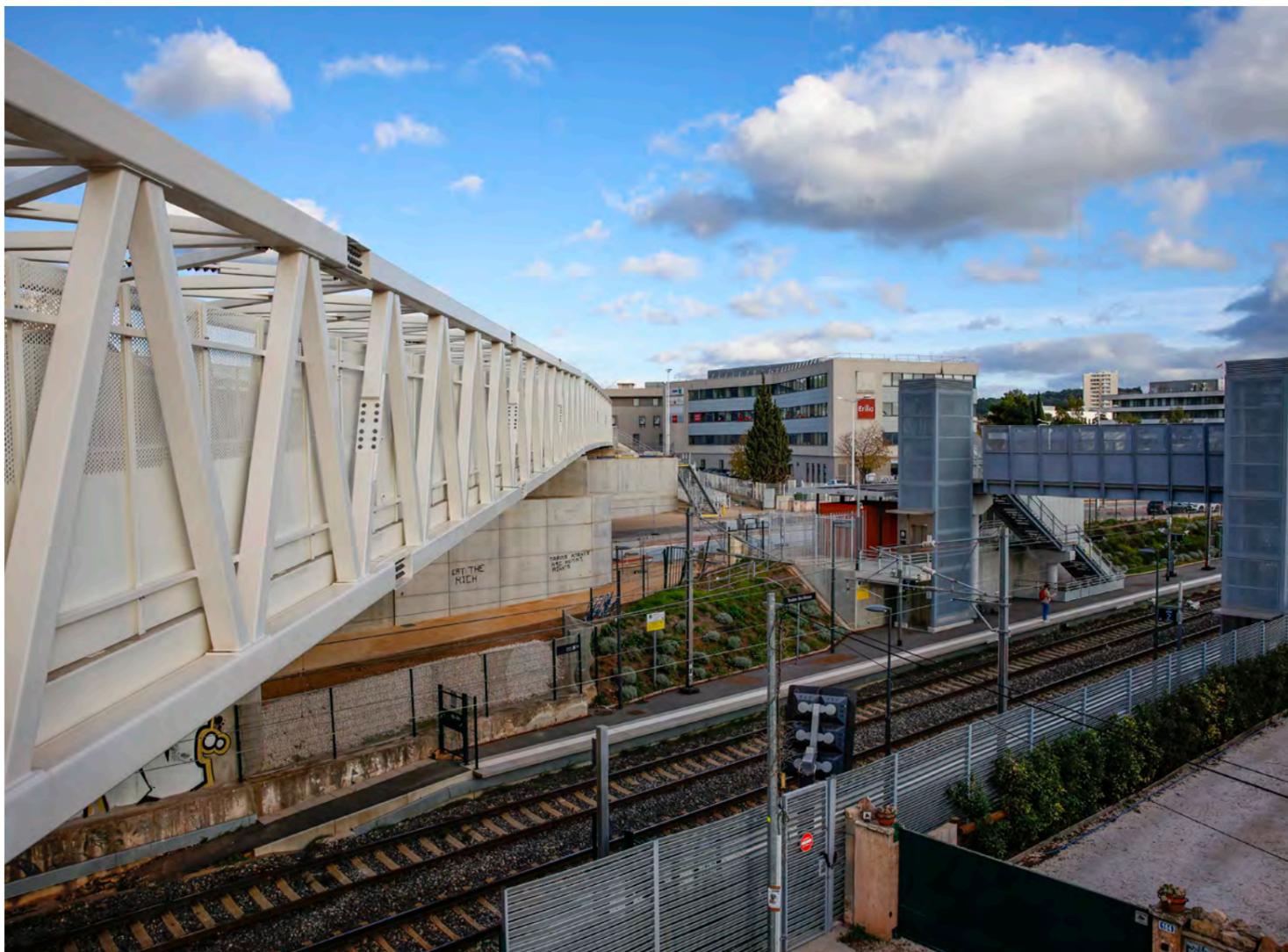
© Mairie de La Valette-du-Var

Bernard ROUX

Adjoint au maire de La Valette-du-Var, en charge du suivi des travaux de l'A57

Mise en service fin 2023, la nouvelle passerelle piétonne relie les quartiers de La Palasse et de Sainte-Musse.





« Réinventer l'autoroute pour qu'elle devienne une infrastructure au service des mobilités de demain. »

Blaise RAPIOR

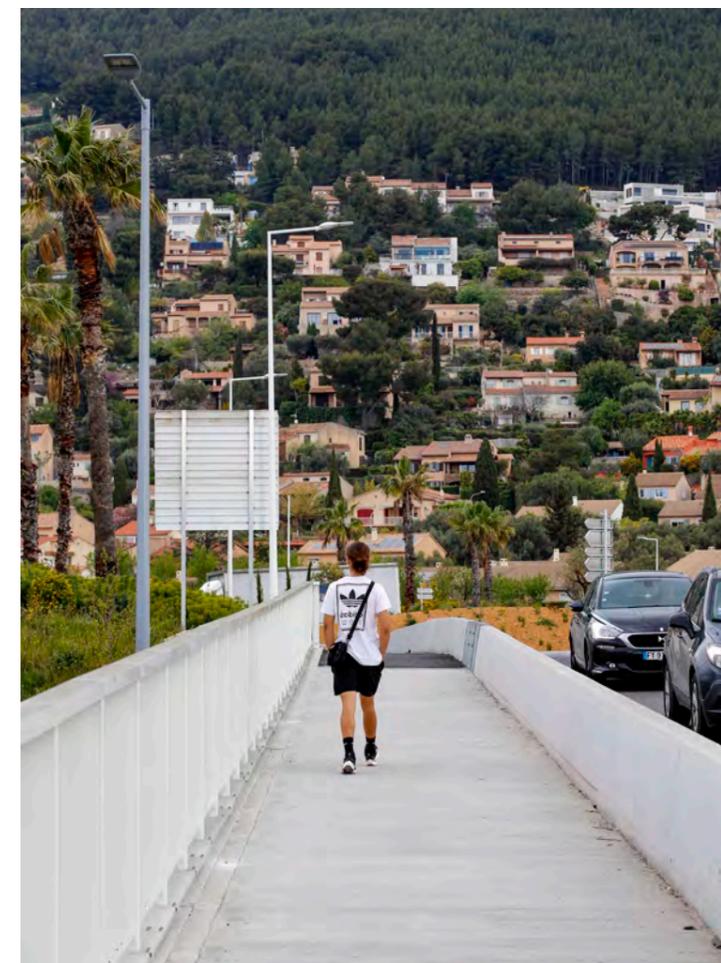
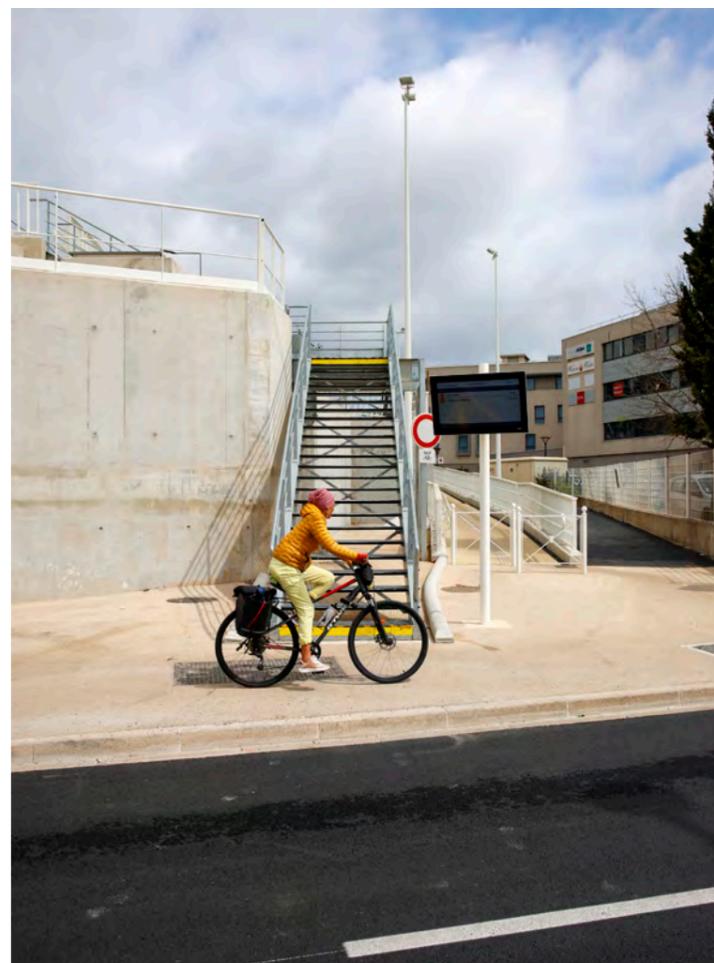
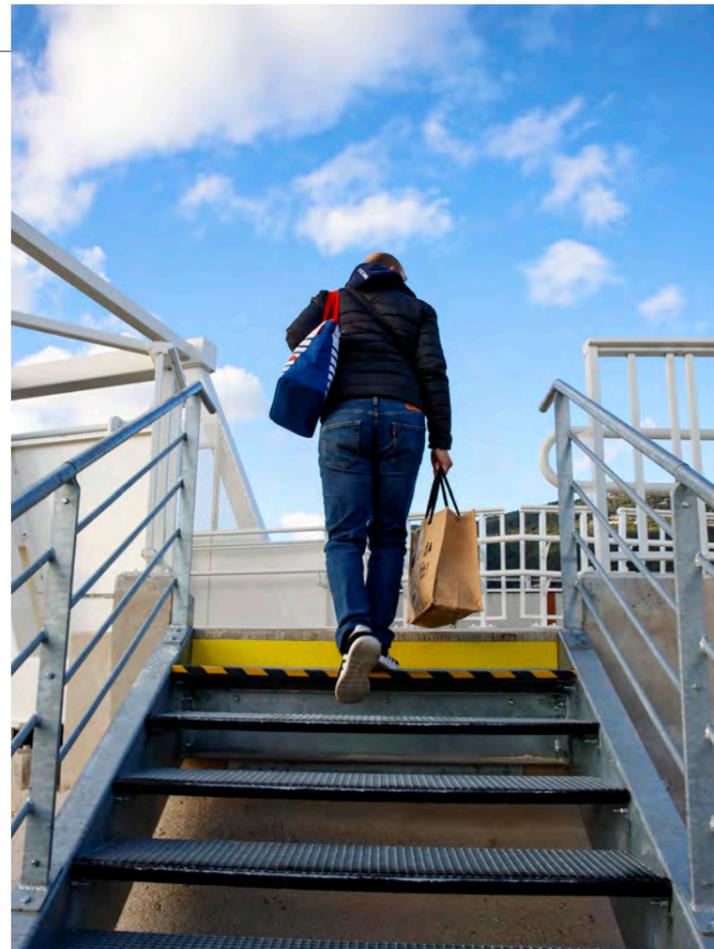
Directeur général adjoint de VINCI Autoroutes et Directeur général d'ESCOTA

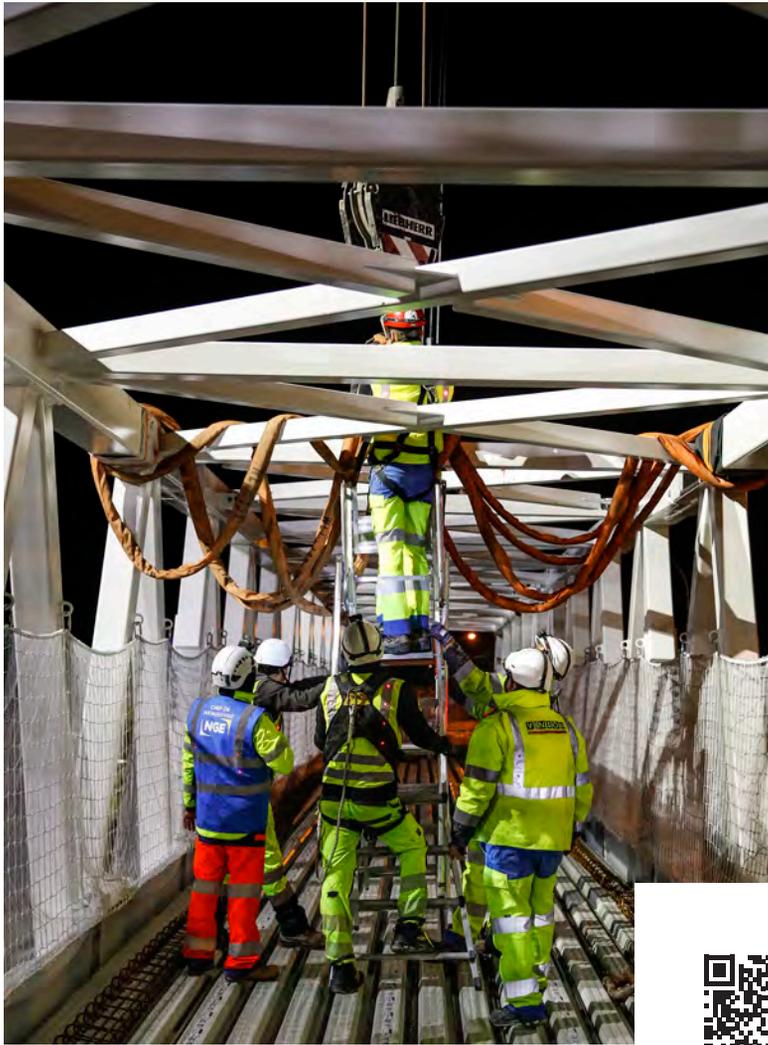
Lorsque Blaise Rapior, Directeur général adjoint de VINCI Autoroutes et Directeur général d'ESCOTA évoque le projet de l'A57, ce n'est pas en chiffres ou en kilomètres qu'il en parle, mais en termes de réponse, presque de réparation. Celle

d'un territoire longtemps engorgé, où plus de 110 000 véhicules circulaient chaque jour sur une section trop étroite. « Ce projet est né du territoire, porté par la nécessité de désengorger un axe stratégique pour le bassin toulonnais », confie-t-il. Mais très vite, l'ambition dépasse le simple élargissement. « L'idée, c'était de recréer de la capacité,

bien sûr, mais aussi d'offrir un service fiable aux usagers des transports en commun. » Viennent alors les voies réservées, l'arrêt autoroutier de Sainte-Musse, les connexions à la halte ferroviaire et au futur BHNS... Autant de pièces d'un puzzle

pensé pour faciliter les parcours, et encourager d'autres façons de se déplacer. Les fondements d'une autoroute repensée, plus uniquement dédiée à la voiture, mais ouverte à l'intermodalité, capable d'articuler marche, bus et train. « À Sainte-Musse, on parle d'un vrai nœud multimodal en centre-ville. » Et surtout, une autoroute pensée autrement. « Une autoroute ne peut plus être seulement une infrastructure de déplacement. Elle doit être pensée comme un service. » Aujourd'hui, les effets sont visibles. La circulation est plus fluide, les transports en commun gagnent en régularité, les usages évoluent. Le territoire a su s'adapter, ensemble. « C'est un projet exemplaire, dans sa façon de mobiliser tous les acteurs : services de l'État, collectivités, transporteurs, riverains, entreprises. » Mené collectivement, en transparence, avec exigence et bienveillance, le projet A57 incarne une autre façon de construire, d'aménager, d'imaginer la route. « Ce que nous avons expérimenté ici pourra inspirer d'autres territoires. » L'A57 nouvelle génération n'est pas une fin, mais un début. Celui d'une autoroute qui regarde au-delà de ses voies, vers une mobilité plus fluide, plus connectée, plus durable.





Retrouvez toutes
les vidéos du chantier

