

A57 : un chantier hors norme, un défi collectif

JUILLET 2025

P4

**Inauguration
avec le ministre
des Transports**

P8

**Des bus
sur l'A57**

10

**Paroles
d'ici**

Clap de fin sur un chantier hors norme

Dans ma carrière, on est souvent venu me chercher pour des sujets compliqués. Ceci étant dit, le cas de Toulon était assurément atypique. Le plus souvent, nous intervenons en rase campagne ou en périurbain ; ici, nous sommes montés d'un cran, en étant clairement en pleine ville.

Les conditions et le contexte d'intervention constituaient une première pour nous ; il n'existait aucune expérience comparable ailleurs sur laquelle nous pouvions nous appuyer. Il a fallu faire en découvrant comment résoudre chaque problématique. Les représentants des collectivités avaient peur au début et c'était compréhensible, à vrai dire, tout le monde se demandait comment nous allions pouvoir faire.

Dans ce contexte complexe, je me suis dit que nous devions ici encore plus qu'ailleurs, redoubler d'effort pour embarquer le plus grand nombre à nos côtés. C'était à mon sens, le seul moyen pour parvenir à réaliser ce chantier. Il fallait construire une 3^e voie et de nombreux ouvrages, mais pour cela il fallait avant tout construire de la confiance. Nous avons rencontré tous azimuts, expliquer le pourquoi et le comment, notamment et avant tout à toutes celles et ceux qui ont leur fenêtre sur le chantier afin qu'ils nous accordent leur confiance. Ce n'était pas une mince affaire et ce n'était pas non plus gagné d'avance, mais c'était absolument nécessaire. L'attente et l'absolu nécessité de changement associés au travail mené,

nous ont permis de générer de la résilience. Et quand je vois et j'entends tous les retours positifs que nous avons aujourd'hui, on peut se dire que nous avons réussi le pari.

Beaucoup me parlent de la réalisation des ouvrages, du travail mené sur les opérations « coup de poing », des images impressionnantes de gros travaux, mais pour moi, le point d'orgue de la réussite de ce projet, c'est précisément ce qui ne s'est pas vu. C'est tout le travail en coulisse qui a permis que ce chantier se déroule sans générer de congestions supplémentaires pour les usagers. Ce sont tous ces ajustements invisibles du quotidien qui ont permis de mettre au point les choses et de les adapter en tenant compte des circulations. C'est une somme infinie de décisions et de détails qui auront été essentiels. Réaliser des ouvrages quels qu'ils soient, c'est de la technique, faire en sorte de mieux les réaliser en gênant le moins possible, c'est de la performance. Un chantier, ce n'est pas que des ouvriers et des engins, c'est aussi toute cette expérience qui le pilote.

Je retiendrai la qualité avant tout humaine de mon équipe, qui s'est totalement dévouée à l'opération. Une équipe qui a su collaborer, toujours aller de l'avant, sans se marcher les uns sur les autres. Et de l'autre côté, les retours extrêmement positifs des autorités et de la très grande majorité des Toulonnais ; nous avons reçu beaucoup d'amour. J'ai rarement

vu une telle unanimité et c'est tellement sincère que cela en devient touchant. Il s'est passé véritablement quelque chose ici que l'on ne pouvait pas présager. Tous les membres de mon équipe ne sont pas près d'oublier cette aventure et je pense même qu'il va leur manquer quelque chose maintenant que cela se termine. Ces excellents retours ont été, je le crois, proportionnels à l'investissement de cette équipe, car c'est bien la qualité du relationnel que nous avons établi avec toutes les parties prenantes, tous les riverains et usagers qui a fait que nous avons aussi bien réussi. On est entrés dans leur vie et eux dans la nôtre, on a fait un bout de chemin ensemble. On est devenu, si j'ose dire, complètement toulonnais.

“ Ensemble et parce que Toulon... Nous l'avons fait ! ”



Salvador NUNEZ,
Directeur Opérationnel



SABINE GRANGER,
DIRECTRICE GÉNÉRALE
DE VINCI AUTOROUTES

Vendredi 6 juin a eu lieu l'inauguration de la nouvelle section élargie de l'A57, en présence du ministre des Transports. Quelles en sont les principales caractéristiques ?

Le projet de transformation de l'A57 à Toulon avait un objectif clair : améliorer la fluidité et la sécurité des déplacements sur un axe structurant des mobilités dans le Var, jusqu'ici quotidiennement congestionné. Et le résultat est là : depuis que la troisième voie a été mise en service, fin 2024, les conditions de circulation et les temps de parcours se sont améliorés de façon spectaculaire, sur l'ensemble de la section.

Lors de l'inauguration, la plupart des acteurs ont insisté sur la grande complexité technique du projet. À quoi a-t-elle tenu en particulier ?

La section transformée de l'A57 a ceci de particulier qu'elle est une autoroute urbaine, qui constitue un axe vital des mobilités varoises. Son élargissement à 2x3 voies a été un défi hors norme. L'un des enjeux les plus complexes a été de conjuguer performances techniques, impératifs de sécurité et maintien de la circulation pendant toute la durée des travaux, dans cet environnement hyperurbain. Les équipes de VINCI Autoroutes ont dû mettre en œuvre des façons de faire inédites pour préserver le quotidien des usagers et réduire au maximum les nuisances pour les riverains.

Au-delà du défi technique, ce projet a aussi été une grande aventure humaine. Le jour de l'inauguration, l'émotion des équipes était palpable. Elles ont mis toute leur énergie pour livrer le projet dans les temps, et même avec un peu d'avance ! Je tiens sincèrement à les en remercier et à les féliciter.

C'est un grand projet autoroutier qui donne le sentiment d'avoir fait l'unanimité parmi les acteurs du territoire, ce qui n'est pas forcément la règle partout aujourd'hui en France... Qu'est-ce qui explique ici cette réussite ?

Tout d'abord, c'est un projet qui a été conçu pour apporter des solutions concrètes à un problème quotidien de saturation, qui était extrêmement préjudiciable aux habitants et aux acteurs économiques de la région, depuis bien longtemps. Son bénéfice est donc clair, tangible. Nos équipes ont par ailleurs déployé pendant les 4 années du chantier une coordination fine et constante avec l'ensemble des parties prenantes locales, qui a été essentielle pour la bonne adhésion et l'implication de tous. Dès les premières phases, une large place a été donnée à l'écoute et à la concertation avec les élus, les acteurs économiques, les associations, les comités de quartiers ou encore les riverains. Cette collaboration étroite a été sans nul doute l'un des

facteurs-clés de la réussite du projet. Aujourd'hui plus que jamais, les projets d'aménagement du territoire ne peuvent se penser, ni se mener, sans un dialogue constant, et une construction collective. Cette réalisation montre que lorsqu'on se donne les moyens de cet objectif, on obtient des résultats positifs.

Au-delà de la fluidification des conditions de circulation, le ministre et les élus locaux se sont félicités des aménagements inédits mis en service, notamment en faveur des transports collectifs et des mobilités douces...

Vous avez raison, la fin des travaux de l'A57 à Toulon marque bien plus que l'achèvement d'un grand chantier d'élargissement ; ce projet incarne en réalité une nouvelle façon de concevoir l'autoroute, et le rôle qu'elle peut et doit jouer à l'avenir pour réinventer les mobilités. Car au-delà de sa technicité, il répond à une nouvelle logique d'usage de l'infrastructure autoroutière, multimodale et ouverte aux transports collectifs, grâce à ses voies réservées aux transports en commun et ses arrêts de bus connectés au réseau ferré. Ce qui permet d'agir concrètement contre « l'autosolisme » – aujourd'hui l'une des principales causes des congestions et de l'empreinte carbone des trajets routiers.

Une telle configuration est une première en France, et ce type d'usage optimisé de l'infrastructure pourrait être répliqué à l'avenir dans d'autres territoires, ouvrir la voie à d'autres villes et métropoles cherchant à repenser leurs déplacements. Cela rappelle combien la route est une infrastructure

adaptable par excellence. Et cela montre aussi tout le savoir-faire d'un groupe comme VINCI : imaginer des solutions innovantes, qui ont un réel pouvoir de transformation sur le quotidien des territoires.

Le montant du projet est d'environ 300 millions d'euros. À l'heure où les finances publiques sont dans le rouge, comment un tel investissement a-t-il été rendu possible ?

Il a été rendu possible par le cadre contractuel de la concession, qui est un véhicule d'investissement au service de l'État et des collectivités territoriales pour réaliser des grands projets d'infrastructures. VINCI Autoroutes a pris en charge à 100 % l'investissement en contrepartie d'un allongement du contrat de concession d'Escota – donc sans que cela ne pèse ni sur les finances publiques, ni sur le contribuable. Des projets de ce type sont ainsi financés par ceux-là mêmes qui en bénéficient, les utilisateurs de l'infrastructure. Près d'un quart d'entre eux, en France, est des conducteurs étrangers. Grâce au péage, ils contribuent ainsi de façon très substantielle à l'entretien et la modernisation du patrimoine routier de notre pays.



4 ans de travaux intensifs



7 km élargis
entre Benoît Malon
et Pierre Ronde



Plus de
550 personnes
mobilisées



5 échangeurs
réaménagés



110 000
Véhicules/jour
en moyenne annuelle

De nouvelles mobilités pour le quotidien



1 voie réservée
pour les transports
en commun dans
chaque sens



2 arrêts
de bus



2 nouvelles
passerelles
piétonnes



De nouveaux
modes doux :
piétons et vélos



Un nouveau cadre de vie pour les riverains



12 bassins
de protection de
la ressource en eau créés



8 km
d'écrans acoustiques



Près de
2 800 logements
ont bénéficié du programme
d'isolation de façades



30 000
végétaux plantés
ou replantés

L'INAUGURATION DE L'A57 : UN MOMENT EMPLI D'ÉMOTIONS

Vendredi 6 juin 2025, près de 450 invités se sont rassemblés pour participer à l'inauguration de l'élargissement de l'autoroute A57.

La cérémonie s'est déroulée en deux temps. Tout d'abord, avec un geste inaugural à l'arrêt de bus de Sainte-Musse, situé sur le côté Sud de l'A57, en présence du ministre chargé des Transports Philippe Tabarot, avant de se poursuivre sous le chapiteau installé sur la base vie du chantier, où l'ensemble des parties prenantes ont pu partager ce moment symbolique aux côtés des équipes mobilisées depuis le premier jour.



Josée MASSI,
*Maire de Toulon et Vice-présidente
de Toulon Provence Méditerranée*

« Je tiens à féliciter et à remercier le concessionnaire ESCOTA et toute l'équipe de VINCI Autoroutes pour la qualité de leur réalisation qui va donner un souffle nouveau aux déplacements dans la métropole.

Merci également aux nombreux riverains et aux 110 000 usagers quotidiens pour leur patience, leur compréhension. Ils ont toujours été au cœur du projet.

Ce chantier a su prendre en compte notre territoire dans son ensemble, les attentes de la population et des riverains. Il a su intégrer des données sortant du simple contexte autoroutier, comme les transports en commun, la qualité de vie et le développement durable. Il s'inscrit parfaitement dans l'esprit de l'action publique que nous menons. Bravo à tous et un grand merci. »



Jean-Pierre GIRAN,
*Président de Toulon Provence Méditerranée
et Maire de Hyères*

« On ne peut être que satisfait de l'aboutissement de ces travaux dans des conditions optimales. C'est avant tout, parce qu'il y avait un chef de projet, Monsieur Nunez, exceptionnel. Mais c'est aussi du fait de la compétence de l'entreprise VINCI, et de la concertation qui s'est instaurée, du partenariat avec les collectivités.

Ces travaux ont été effectués selon des modalités exemplaires, par exemple en matière d'insertion, ou encore en matière d'environnement, avec le programme d'isolation acoustique et avec les plantations, notamment des palmiers.

Il y a bien sûr et c'est prioritaire, ces voies réservées aux transports en commun et, demain, aux bus à haut niveau de service (BHNS).

Je suis donc dans l'incapacité de trouver une critique, mais je veux simplement remercier ceux qui ont réalisé ces travaux. La concertation a été ici exemplaire et c'est une réussite collective. »



Nicolas NOTEBAERT,
*Directeur général Concessions de VINCI
et Président de VINCI Autoroutes*

« Parmi les nombreuses opérations en cours sur notre réseau, et plus généralement en France, il s'agit sans aucun doute, de la plus importante de la période récente ; l'une des plus complexes aussi.

Le résultat est une infrastructure de nouvelle génération. Une infrastructure urbaine, qui améliore de façon spectaculaire les mobilités des habitants du territoire, en s'inscrivant pleinement dans la vision qui est celle de la Métropole, mais aussi la nôtre, d'un système de transport durable et donc multimodal. C'est une première en France et nous sommes fiers d'avoir contribué à concrétiser cette innovation.

C'est une avancée significative sur la voie de l'autoroute multimodale du XXI^e siècle, dont nous sommes, vous le savez, les ardents promoteurs. Arrêtons d'opposer les mobilités : un projet autoroutier peut, et je dirais même doit, intégrer les usages collectifs de la route, qui contribuent eux aussi à la décarbonation, pour un bénéfice coûts-avantages parfois supérieur au ferroviaire lourd.

Exemplaire, cette opération l'est également par ses bénéfices environnementaux avec 12 bassins de préservation de la ressource en eau et près de 30 000 arbres et arbustes plantés dans le cadre des aménagements paysagers.

Son phasage était de l'horlogerie de haute précision, pour perturber le moins possible le trafic, avec des travaux de nuit en semaine et parfois même les week-ends. Je salue nos nombreux exploitants, les femmes et les hommes en jaune de VINCI Autoroutes, qui ont permis la réalisation de ces travaux nocturnes. Tout cela dans une application de démarche zéro accident et une dimension sociale aussi : 2,7 millions d'heures de travail dont 150 000 heures réalisées au titre de l'insertion, le double des engagements initiaux, avec des acteurs locaux mobilisés.

Ce beau projet illustre le potentiel inégalé du modèle de la concession. Nos capacités, nos savoir-faire sont plus que jamais à la disposition de l'État et des territoires pour réaliser ou renouveler à l'avenir les infrastructures de mobilité dont notre pays a besoin. »



Philippe TABAROT,
Ministre chargé des Transports

« Je tiens sincèrement à rendre un hommage très personnel à toutes les équipes qui ont travaillé jour et nuit, sous votre houlette, Monsieur Nunez, et avec le résultat qu'on peut constater. On a des personnes encore dans notre pays qui ont un goût et un amour du travail et qui ne sont pas là que par obligation professionnelle.

Mon premier déplacement ici pour un projet autoroutier finalisé a du sens. Je le dis d'emblée, c'est un magnifique exemple d'une politique autoroutière à la fois pragmatique et utile.

Cette innovation va dans le sens d'une plus grande intermodalité, qui est absolument indispensable à l'amélioration des mobilités du quotidien. Elle est le symbole de l'adaptation nécessaire de nos autoroutes au changement d'usage, de la

“ L'A57 est une autoroute qui va faire maintenant référence en France

possibilité pour les autoroutes de contribuer au développement des transports collectifs.

J'ai souvent l'occasion de le dire, et je l'ai redit, nous ne devons pas opposer les modes de transport, mais

au contraire les faire cohabiter et, je dirais mieux, les rendre complémentaires.

À partir de l'exemple de l'élargissement de l'A57, je veux tirer quelques grandes lignes de nos objectifs en termes de politique autoroutière pour ces prochains mois. Il n'est pas possible de laisser les territoires sans solution dès lors qu'un projet routier est justifié, qu'il est financé et qu'il obtient les autorisations environnementales nécessaires. Ce serait une immense injustice pour les habitants et les entreprises concernées de ne pas bénéficier d'infrastructures plus adaptées et plus sécurisées.

C'est pour cette raison que la modernisation de notre réseau, ainsi que sa décarbonation sont un enjeu de solidarité nationale.

L'A57 est une autoroute qui va faire maintenant référence en France.

Je suis heureux que l'exemple et le modèle partent de chez nous et remontent l'ensemble du territoire national ; ce n'est pas pour me déplaire.

Vive le Sud, vive Toulon et vive la France. »



de l'élargissement de l'A57





Arrêt de bus Sud de Sainte-Musse

COMODALITÉ

UNE SOLUTION SUR MESURE POUR LA MÉTROPOLE DE TOULON

RENCONTRE



Geneviève LEVY,
Adjointe au Maire de Toulon,
Vice-présidente de
Toulon Provence Méditerranée,
Député honoraire

« 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 — **c'est une première en France sur une autoroute concédée** — pour les transports en commun de circuler sur une voie réservée, ainsi que les arrêts de bus sur l'A57 desservant la halte ferroviaire de Sainte-Musse, représente une opportunité majeure pour la Métropole Toulon Provence Méditerranée.

En tant qu'autorité organisatrice des mobilités sur le territoire, cette avancée nous permet d'accompagner de nouvelles offres de déplacement. **Dix lignes de bus intégreront dans leur parcours ces nouveaux arrêts situés au niveau de Sainte-Musse : cela concerne quatre lignes du réseau urbain Mistral et six lignes du réseau interurbain Zou !**

Dans la mesure où il s'agit d'une initiative tout à fait novatrice, une expérimentation de nuit avait été programmée quelques semaines avant l'ouverture. Elle s'est révélée extrêmement utile pour tous les acteurs concernés : les services de la Métropole, les réseaux Mistral et Zou ! ; ainsi que la Ville de Toulon. Nous avons pu constater et confirmer les nouvelles opportunités offertes, mais aussi corriger certains points avant la mise en service effective.

Entre-temps, la décision ministérielle validant la fin du chantier et autorisant la circulation des bus est intervenue. Depuis quelques semaines, les bus Mistral et Zou ! empruntent également l'A57, et nous allons monter progressivement en puissance. Je pense notamment à la ligne U, qui propose une fréquence importante (toutes les 15 minutes) et une amplitude horaire étendue jusqu'à 22 heures en semaine. Tout cela est en train de se mettre en place ; les habitudes évolueront parallèlement aux opportunités offertes aux usagers.

Il est important pour nous, à l'échelle de la Métropole, de communiquer à ce sujet : il y a déjà un réel confort d'usage. **Nous avons objectifé 1 000 passagers par jour (dans les deux sens cumulés)** et espérons augmenter ce chiffre, mais un premier bilan sera établi d'ici quelques mois, le temps que les pratiques s'ancrent.

Je voudrais également revenir plus généralement sur l'immense intérêt de la troisième voie et de la voie réservée. **La mise en service et la nouvelle gestion de l'A57 ont un impact direct sur les réseaux routiers hors autoroute. Les usagers reprennent l'A57, ce qui libère les voies de contournement.** Par voie de conséquence, la régulation des lignes de bus est beaucoup plus fluide : l'absence d'embouteillages permet d'éviter les retards. Et l'on sait que la régularité constitue un levier essentiel pour l'attractivité des transports en commun.

Il s'agit donc de conséquences positives en cascade. Avec cet élargissement, c'est toute une chaîne de mobilité qui prend forme : une nouvelle approche de la traversée de Toulon. **C'est une intermodalité inédite, en lien avec la création de la gare de Sainte-Musse et, à moyen terme, avec le futur Bus à Haut Niveau de Service.** Tout cela doit contribuer à inciter les voyageurs à utiliser davantage les transports en commun et à réduire l'usage de la voiture.

Pour notre territoire, cela répond à des enjeux environnementaux en parfaite adéquation avec les projets en cours sur les mobilités douces. Mais au-delà, c'est un nouveau modèle de mobilités, y compris à l'échelle nationale. **Nous sommes très fiers que cet exemple parte de Toulon !** »

Réaction de la vitesse à 90 km/h

« C'est une bonne chose et une sage décision. Il avait été évoqué de rester à 70 km/h, c'est un choix qui revient au Préfet et au Ministère des Transports, mais je pense que 90 km/h est une bonne manière de réguler et d'éviter les vitesses excessives, tout en allant dans le bon sens pour la sécurité et la fluidité des flux de véhicules. »



LES FORCES DE L'ORDRE ET SECOURS FACE AUX DÉFIS DE L'A57

Gestion du risque, coordination et anticipation : la vie du chantier côté coulisses. Découvrons ensemble les récits de ceux qui étaient un peu plus que de simples usagers.



Colonel Hors Classe Jacques BAUDOT,
Chef du Groupement Ouest
des Sapeurs-pompiers du Var

« Le secteur du Groupement Ouest s'étend de Saint-Cyr à Solliès-Pont. L'autoroute A57 se situe donc au cœur de notre périmètre d'intervention et fait partie intégrante du quotidien des équipes.

À l'approche de travaux aussi conséquents, nous avons identifié nos enjeux et anticipé des impacts potentiels. **Il était indispensable de maintenir une distribution adaptée des secours et des renforts, conformément à nos missions, tout en garantissant l'accès aux centres hospitaliers de Sainte-Musse, Sainte-Anne à Toulon, et de Hyères.** L'augmentation possible des temps de déplacement opérationnel, et par conséquent la durée de mobilisation de nos équipes et

matériels, représentait une préoccupation majeure. Ce facteur pouvait en effet nuire à la prise en charge des victimes, selon leur état de santé. Il risquait également d'impacter la qualité des renforts, puisque nous fonctionnons par mutualisation et pouvons être assistés par d'autres casernes, ou à l'inverse, intervenir hors de notre secteur.

Pour prévenir ces difficultés, nous avons mis en place plusieurs mesures visant à réduire l'impact des travaux sur l'activité du SDIS. **Un référent sapeur-pompier a été désigné comme interlocuteur dédié sur le chantier.** L'objectif était de centraliser les échanges pour les rendre efficaces, rapides et pleinement opérationnels, tout en assurant une diffusion immédiate auprès des équipes. **Nous organisons des exercices afin de tester la chaîne d'alerte des secours ainsi que l'accueil des engins par le référent sécurité du site, de même que nous organisons des informations et des visites pour nos cadres opérationnels et la diffusion de supports visuels, notamment pour les points de rassemblement et de secours (PRS) sur l'emprise du chantier. Nous participons également aux réunions en préfecture.** L'enjeu était

d'être informés en continu, et pour cela, les bonnes relations avec les équipes de VINCI Autoroutes, déjà éprouvées lors du dossier Tunnel grâce à une connaissance mutuelle, ont été essentielles.

Finalement, en regard de l'ampleur du chantier, les impacts ont été relativement mineurs, grâce à cette excellente synergie et au travail d'anticipation. Malgré des difficultés ponctuelles passagères, l'activité du SDIS n'a pas été perturbée de manière importante durant ces 4 années de travaux. Tout s'est déroulé dans la sérénité, grâce à l'implication de chacun dans l'anticipation, la communication et un phasage particulièrement maîtrisé.

À l'approche de la fin des travaux, les conditions de circulation se sont progressivement améliorées, avec en prime le rétablissement de la bande d'arrêt d'urgence, ce qui facilite nos interventions. En dehors de l'autoroute, la fluidité s'est également nettement améliorée. **L'anticipation et l'approche globale**, deux principes chers aux sapeurs-pompiers du Var, **nous ont permis, sur ce chantier « hors norme », d'assurer nos missions au bénéfice de la population sans en altérer la qualité. »**



Commandant Rémi LABECADE,
CRS Autoroutière Provence

« Nous assurons le maintien de l'ordre et avons spécifiquement en charge la sécurité des grands axes urbains de Marseille et Toulon. **240 policiers sont déployés sur ce périmètre pour lutter contre l'insécurité et la délinquance routière ;** nous intervenons quotidiennement sur des accidents, en apportant notre assistance aux usagers.

Un chantier peut avoir une incidence sur la circulation ; à ce titre, il peut générer de la frustration, des comportements inadaptés, voire un manque d'attention. Les relations étroites établies avec les services d'exploitation de VINCI Autoroutes nous ont permis d'être parfaitement informés de l'évolution des plannings, des fermetures, des avancées et des impacts projetés. **Nous nous sommes adaptés au nouvel environnement et à la transformation du secteur, pour tenter de maîtriser au mieux les comportements durant toute la durée des travaux, avec, par exemple, un renforcement des contrôles de vitesse.**

Ce chantier, avec les effectifs qui y étaient déployés, nous l'avons vécu de l'intérieur, au quotidien. Nous n'avons jamais été pris au dépourvu, jamais mis en difficulté. **Et désormais, c'est le jour et la nuit ! On constate une fluidité et une facilité de circulation impressionnantes par rapport à la situation antérieure. Je pense que c'est une bouffée d'air très importante pour toutes celles et ceux qui empruntent l'A57 !** J'ai connu à Marseille les travaux de la L2, il s'agissait de la création d'un axe souterrain, mais ici, à Toulon, c'était la transformation d'un axe existant. Pourtant, on pourrait presque croire que tout est nouveau, tant la différence est spectaculaire ! »



PAROLES D'ICI

ET REGARDS CROISÉS SUR LE CHANTIER

Ils ont été des voisins et usagers attentifs à l'élargissement.
Voici quelques-uns de leurs témoignages.



Joanna ELBAZ,
Directrice du
centre commercial
Grand Var

J'avoue avoir été très sceptique sur le projet au départ. Nous avions peur de subir des désagréments propres à un chantier d'une grande ampleur pour finalement peu de bénéfices. Nous avons posé énormément de questions sur la manière dont nous allions être impactés, sur l'accès de la zone, la durée des travaux, etc. Grand Var, ce sont 120 boutiques et restaurants et 10 millions de visiteurs à l'année; avec plus de 50 ans d'existence, il est dans le cœur et les habitudes des Toulonnais et des Varois. **Tous les jours, nous accueillons déjà 1 000 à 1 200 personnes qui viennent y travailler, c'est une petite ville en soi; alors des travaux durant 4 années forcément, c'est très compliqué.**

La circulation était très dense, avec des congestions quotidiennes et des remontées parfois jusqu'aux portes de nos parkings; nous avons vécu quelques périodes compliquées notamment sur les deux dernières années du chantier. Pour autant, depuis la mise en service de la 3^e voie cela va beaucoup mieux, c'est vraiment incomparable. **Nous avons retrouvé des temps de trajet raisonnables avec une autoroute fluide toute la journée.** Les accès au centre sont facilités, nos visiteurs ont pris rapidement l'habitude du changement au niveau de la sortie de l'A57 et cela se ressent sur nos chiffres de fréquentation, on voit clairement la différence.

Malgré les difficultés rencontrées, nous n'avons jamais été vraiment surpris; VINCI Autoroutes a mené un travail conséquent de communication et au-delà de ce qui a été fait pour le grand public, nous avons également pu bénéficier d'une communication adaptée. **Nous étions informés par mail très régulièrement, des réunions expliquant les phases du chantier nous ont été proposées;** ces échanges constants nous ont permis d'ajuster un certain nombre de points. Parfois il y a eu des moments de frictions car nos intérêts divergeaient: les travaux devaient avancer, mais nous voulions au maximum préserver les accès sur les périodes comme le début des soldes ou encore la rentrée scolaire. Cette écoute et la méthode ont été extrêmement appréciables.

Pour finir, je souhaite souligner que ce fut un beau chantier, bien réalisé avec certes, des moments compliqués, mais qui étaient nécessaires. Il y a une unanimité sur le résultat et l'amélioration de la situation, cela répond véritablement aux attentes de tout le monde et on peut s'en réjouir. **J'ajouterais que les aménagements paysagers sont vraiment de grande qualité.**



Jean-François GUYÉTAND,
Président du CIL
de La Coubiane

Le quartier de La Coubiane était très encombré, son surnom était « l'autoroute bis », alors nous connaissions particulièrement bien les problématiques ! **L'élargissement a été un chantier colossal, mais qui s'est très bien déroulé. La circulation n'a pas été empêchée plus que la normale contrairement à ce que nous pouvions craindre.** Nous avons eu cependant quelques effets secondaires, durant les nuits où des coupures de l'A57 étaient nécessaires pour les travaux les plus importants, la circulation était déviée alors dans nos quartiers et c'est forcément du bruit en plus. Mais cela a été bien organisé, bien cadencé de façon à gêner le moins possible. Dès le départ, il y a eu un bon échange entre les représentants des quartiers et ceux du chantier, nous étions bien au courant et c'était important.

Ce qui a été fait est parfait au niveau technique, maintenant il faut que les habitudes changent et que l'on sorte du tout voiture pour privilégier l'usage des transports en commun. Changer les mentalités peut être long mais cela permettra d'éviter une nouvelle situation d'encombrement dans le futur.



Claude ROLLANDIN,
Président du
CIL Libération

Sur La Valette-du-Var, au niveau de l'avenue de la Libération et la RD46, nous étions sur le trajet menant à la carrière servant à l'approvisionnement du chantier; en plus des travaux sur l'autoroute, nous avions peur de la double peine. Cette double circulation et les bouchons étaient une grande préoccupation et on se demandait si on allait nous écouter.

Nous avons eu des explications très rapidement et nous avons été toujours bien informés et de cette manière, bien rassurés. **Nous avons fait de nombreuses réunions avec VINCI Autoroutes où nous demandions aux représentants de venir à nos réunions de CIL, à la rencontre de nos adhérents.**

À chaque fois, ils venaient au contact de la population pour présenter les avancées, expliquer les prochaines étapes, ce n'était pas fait à moitié, c'était fait de manière sérieuse et impliquée. Donner des réponses ce n'est pas un détail. Avec les explications, on comprend mieux les enjeux et les contraintes et comme je le disais à mes adhérents « il faut savoir être patient, la France ne se fait pas en 1 mois ! ». C'est un chantier colossal qui a été mené, avec un travail incroyable, de haute technicité. **Quand le giratoire de La Bigue a été finalisé, ça manquait d'éclairage mais dans les 48 heures, les choses ont été ajustées; la réactivité des équipes a été remarquable.** Concernant le merlon (butte de terre), nous avons demandé à le faire réajuster. **Pour ceux qui ont bénéficié d'isolation de façade, je n'ai entendu que des retours très satisfaits;** pour les aménagements paysagers, c'est aussi un grand bravo.

Sur les dernières semaines du chantier, on s'inquiétait pour la réalisation des enrobés, on imaginait que cela allait durer plusieurs semaines et en fait, ils ont travaillé la nuit sur deux week-ends et c'était réglé ! Nous sommes impressionnés par l'énormité de ces travaux en ville et nous avons eu affaire à des gens très compétents.



RENAUD VULVERT,
Directeur Carrefour
Grand Var



Avec une superficie de plus de 10 000 m² et près de 400 salariés, notre hypermarché est au cœur d'un centre commercial de dimension régionale. Les clients devaient être prêts à faire l'effort de supporter des embouteillages pour venir, l'accès devenait un vrai problème et nous profitons aujourd'hui d'une situation grandement améliorée.

Comme tout Toulonnais entendant parler de travaux, nous avons de l'appréhension quant à de futurs rétrécissements de voies et d'abaissement de la vitesse. D'autant plus, que nous sortions alors des périodes de confinement liées au COVID et que nous nous retrouvions à nouveau face à des congestions très importantes que nous avions quelque peu oubliées.

Le premier temps des travaux, nous a peu impactés en termes de perturbations, le second temps a été plus complexe mais il a fallu faire avec. **Avec la mise en service de la 3^e voie, nous avons pu constater des changements positifs assez rapidement à l'occasion du dernier Black Friday, fin 2024. Historiquement c'est une journée très problématique, très congestionnée et nous avons eu clairement moins de difficultés.** Depuis quelques mois, nous avons également retrouvé du dynamisme avec une fréquentation en hausse.

J'ai apprécié l'accompagnement de VINCI Autoroutes, qui a été très efficace en termes de communication et de lisibilité. Nous avons eu quelques désaccords, car malheureusement certaines phases tombaient sur des temps forts commerciaux et ce, sur une période assez prolongée. Malgré les efforts concédés, les équipes travaux avaient un ordonnancement des tâches très contraint. La réalisation a été très bien faite, les délais tenus, ce qui n'est pas commun. Il y a eu énormément d'investissement pour limiter l'impact, je pense qu'ils ont été assez irréprochables par leur implication et surtout les résultats. **Sincèrement, je l'espérais mais je n'imaginais pas une telle différence en termes de fluidité. Ce qui est remarquable également, c'est qu'ils ont su préserver l'âme de l'A57, avec ses palmiers notamment, qui étaient des marqueurs du territoire.** Les investissements en matière de protection sonore sont également un grand bénéfice au profit des riverains.



Christian BÉNETTI,
Président du CIL
de Sainte-Musse
La Ginouse

C'était la première fois que l'on voyait un chantier aussi conséquent. On se demandait comment nous allions être impactés, mais les inquiétudes ont très vite été levées. En matière de communication, VINCI Autoroutes a vraiment été à la hauteur de ce chantier gigantesque. Var Matin, la radio 107.7, les lettres d'information, les agents de liaison [...], l'utilisation de ces canaux dans leur diversité a permis à tout le monde de prendre conscience du chantier, de mieux le comprendre et se l'approprier.

Tout a été utile pour informer et rassurer, cela nous a donné confiance. Grâce à la communication, on a évité de nombreuses nuisances, car quand on est bien préparé, cela se passe forcément mieux ! Et je dois dire que cela s'est bien déroulé, il n'y a pas eu beaucoup de journées trop compliquées, on s'est adapté.

Tout était bien signalé, nous ne nous sommes jamais retrouvés dans une situation de surprise car nous avions toujours l'information en amont. Ce qui était étonnant en revanche, c'était de voir l'ampleur des travaux, l'aspect chronométré, cadré avec des timings respectés. Les moyens ont été mis, c'était impressionnant. **On n'a pas souvent l'occasion de voir des chantiers aussi importants et aussi bien réalisés dans une vie !** C'est une belle réussite.



Alexandre RISACHER,
Président du CIL
de La Bigue

Au départ, le chantier nous a un peu perturbés, il y a eu des changements de voies, des fermetures [...], c'était une nouvelle organisation à trouver. **Ensuite la progression des opérations était régulière et globalement cela s'est très bien passé.** On s'inquiétait des travaux au niveau du pont de La Bigue et la manière dont cela allait être géré, mais nous avions confiance en VINCI Autoroutes, car nous avons toujours eu des éléments de réponse et des plans précis. La qualité de nos échanges nous a véritablement rassurés : à chaque question, une réponse, et à chaque besoin, ils ont été réactifs; je les remercie encore pour cela. **Sur le rond-point de La Bigue, comme sur le sujet de la RD97, ils ont su être à l'écoute; nous avons pu faire ajuster l'éclairage, le marquage au sol et la signalisation par exemple.**

Cela a été assurément un chantier bien réalisé, avec des finitions de qualité. Je pense notamment aux aménagements paysagers ou l'installation du lettrage avec le nom de la commune sur le rond-point, c'est très réussi ! **La qualité des infrastructures est au rendez-vous, ainsi que la fluidité: l'élargissement est efficace et désengorge clairement. La voie réservée pour les bus est un véritable plus, tout comme les voies vertes pour les cheminements piétonniers et les vélos,** nous avons gagné en infrastructures ! Ce qui a été dit, a été fait, franchement bravo !

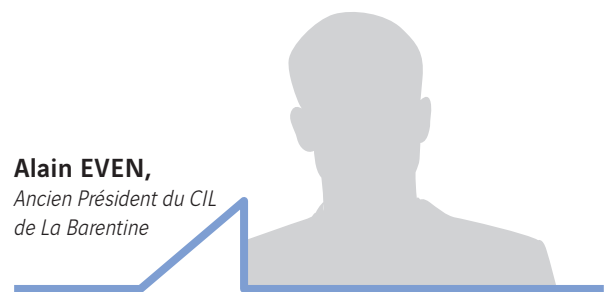


Michel ADAMO,
Directeur du centre
commercial
Avenue 83

« Au démarrage du chantier, nous avons bien compris que cela allait être assez colossal, mais en réalité, nous étions à mille lieues de savoir à quel point cela allait changer notre quotidien.

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 tous 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.

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. **Ce chantier a été un marathon, stressant, éprouvant, mais nous avons tous couru dans le même sens, avec une belle mobilisation public-privé. »**



Alain EVEN,
Ancien Président du CIL
de La Barentine

Je ne suis plus le président depuis 2023, mais j'ai toujours gardé un contact étroit avec le chantier. **Avant même le démarrage de celui-ci, j'étais monté au crâneau pour ne pas supprimer la contre-allée au niveau de la Barentine et j'ai été entendu, l'agrandissement a commencé après la sortie La Palasse.** Comme pour la passerelle, nous avons réussi à la maintenir. Ensuite, nous avons craint pour le bruit et puis finalement cela s'est bien passé. Nous avons toujours eu de bonnes relations avec la Direction d'Opérations, des échanges réguliers, des visites. Tout était bien coordonné, nous sentions que les choses étaient bien cadrées. **Il y a désormais une vraie différence, cela roule mieux ; certains ont été surpris que cela se passe aussi bien !**

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

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 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.**

C'est un véritable travail de fourmi qui a été réalisé, c'est assez remarquable. Nous avons bien œuvré et pour le bien de tous ; c'était un travail compliqué qui a été bien fait, parfois avec des embûches 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.



Marie-Christine BOSSARD,
Présidente
de l'Association
Valcœur

Je me souviens de la première réunion avant le début des travaux. Je me demandais comment j'allais pouvoir rassurer les adhérents, alors que nous étions totalement en panique. Nous avions conscience que ce serait un chantier très lourd, et nous souffrions déjà beaucoup pour circuler ; **la durée annoncée de quatre ans nous paraissait monumentale.**

Étonnamment, en face, les équipes de VINCI Autoroutes étaient sereines ! Nous avons reçu très vite des mails explicatifs sur l'évolution des travaux, la manière dont les choses allaient se dérouler, accompagnés de schémas, de vues aériennes... **Et puis, la progression était visible, y compris pour nos yeux de néophytes !**

Il y a eu de la communication en permanence, que nous relations à nos adhérents, et je n'ai eu aucun retour négatif. Ce chantier a été gigantesque, c'est une véritable performance technique et humaine. **Nous avons bien compris que l'équipe qui le dirigeait savait exactement ce qu'elle faisait. Tout était complexe, mais extrêmement bien ficelé.**

Aujourd'hui, la circulation est très fluide, et **personnellement, je suis revenue à des temps de trajet complètement raisonnables.** Chez mes adhérents également, les retours sont unanimes !

Nous espérons que le projet de sortie supplémentaire va avancer auprès de nos décideurs. Et j'espère aussi que des parkings de covoiturage, par exemple, verront le jour pour mettre en place toutes les solutions nécessaires afin que nous changions collectivement notre façon de nous déplacer.



UN PASSAGE DE RELAIS EN DOUCEUR AVEC LES SERVICES DE L'EXPLOITATION

L'A57 constitue un maillon essentiel du réseau ESCOTA. Les travaux d'élargissement terminés, ce sont les services de la direction régionale Sud-Est qui en reprennent les rênes. Rencontre avec Philippe Erman, Directeur régional.



« Depuis 2016, nous avons intégré la traversée de Toulon à la concession ESCOTA, depuis l'A50 avant le tunnel et après jusqu'à l'A570. Nous connaissons donc bien le secteur et ses difficultés. Pour gérer cette section du réseau, nous disposons de deux centres techniques, l'un à Toulon, l'autre à la Seyne-sur-Mer, une vingtaine d'ouvriers autoroutiers y sont rattachés, ainsi qu'une équipe spécifique dédiée à la maintenance du tunnel et le personnel d'encadrement.

Le chantier d'élargissement de l'A57 a constitué un gros temps fort pour nous. En effet, ce sont les équipes de l'exploitation qui mettent en place le balisage nécessaire à la réalisation des travaux. Durant 4 années de chantier, nos patrouilleurs ont donc balisé, réduit des voies, fermé et rouvert des bretelles, indiqué des changements [...] quasiment toutes les nuits. C'était d'une complexité et d'une densité très importante compte tenu de l'ampleur des travaux et de l'enjeu de gêner le moins possible les usagers, très nombreux sur cette section particulièrement fréquentée. **La seule mission de balisage représente plus de 15 000 heures de travail, essentiellement de nuit, 1 800 opérations soit environ 450 par an et pour l'anecdote 270 000 cônes orange placés et déplacés !**

Il y avait de gros enjeux et la planification devait être adaptée en permanence. Au-delà nous devons continuer à assurer nos missions régaliennes que sont la sécurité et l'info client. Cela a été une période très dense, il y a un certain soulagement associé à la fin de chantier, car la charge de travail était importante et les plannings de vrais casse-têtes, mais il y a également un brin de nostalgie. Les chantiers de cette ampleur sont plutôt rares dans une carrière, cela reste assez exceptionnel et je dois dire que cela avait créé une émulation, une motivation à relever le challenge de quelque chose de complexe ; quand cela s'arrête, on est presque étourdis de revenir à la normalité.

Le chantier fini, la Direction d'Opérations nous a symboliquement rendu les clés de l'A57 ; nous en redevenons pleinement responsables comme avant le chantier. **À nous désormais de prendre en main les nouveaux équipements et d'entretenir : murs antibruit, bassins de protection, panneaux d'informations, caméras, aménagements paysagers [...].** Il faut mettre en place de nouvelles procédures, car par exemple, nous avons 10 bassins de protection de la ressource en eau qui sont enterrés, c'est nouveau pour nous. Nouveau également, c'est cette Voie Réservée pour les Transports en Commun, qui implique bien évidemment de nouveaux process d'intervention. Cette VRTC conserve sa fonction de Bande d'Arrêt d'Urgence, il a donc

fallu imaginer différents schémas et procédures correspondantes afin de définir les modalités d'intervention quel que soit le type d'événement.

La vidéosurveillance de la zone est assurée par le poste de contrôle à Nice, qui gère la sécurité et l'information des usagers sur tout le réseau ESCOTA. Constamment, des opérateurs ont les yeux rivés sur les écrans de l'A57 afin d'en assurer la surveillance. Pour la gestion du tunnel, ils sont assistés par un système de Détection Automatique d'Incident. Il existe également des boucles de comptage de véhicules intégrées dans les chaussées.

Depuis la mise en service anticipée, nous percevons clairement les effets bénéfiques des travaux. Les premières observations montrent que sur les premiers mois de 2025 nous divisons par 4 les longueurs de ralentissements constatés. Il y a également une diminution claire du besoin de régulation du tunnel et nous avons déjà réajusté la régulation des feux au niveau des 3 échangeurs et nous réalisons actuellement de nouvelles expérimentations au niveau des bretelles d'entrée. Il est important de signaler que le gain en fluidité permet également un gain de sécurité. Plus c'est fluide et moins fort est le risque d'accrochages et d'incidents, c'est un bénéfice majeur pour les usagers, ainsi que pour nos équipes sur le terrain. »

La Direction Sud-Est en bref

Les services de l'exploitation assurent des missions de viabilité et de sécurité : surveillance du réseau, travaux d'entretien, maintenance de l'infrastructure et des équipements, interventions et assistance aux usagers.

 **470 km**
d'autoroute

 **15 événements/**
interventions de sécurité
en moyenne par semaine



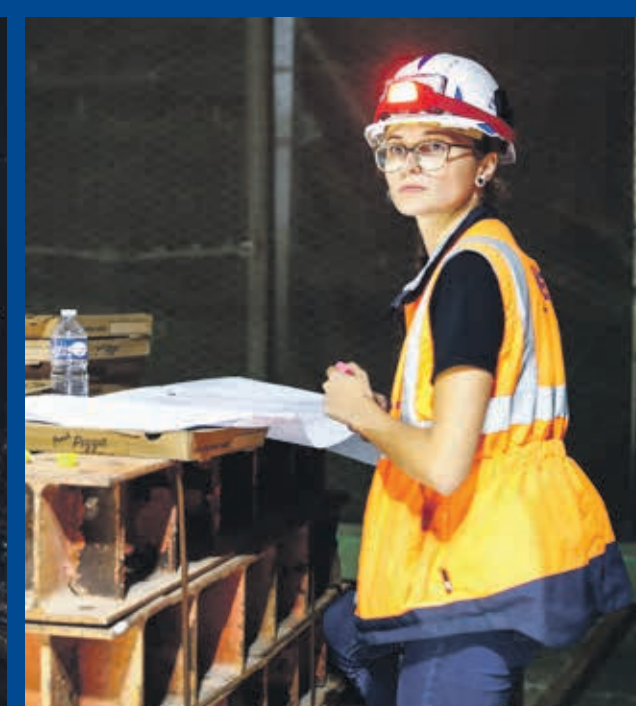
2 passages minimum
de patrouilleurs par période
de 8 heures (hors événements)

 **450**
salariés

LES VISAGES



DU CHANTIER



Merci à toutes celles et ceux
qui ont fait de ce chantier remarquable,
**une aventure humaine
exceptionnelle.**

**Revivez les 4 années
de chantier** en vidéo

