

Élargissement de l'A57: les derniers ajustements

AVRIL 2025

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

P4

**Les derniers
travaux**

P6

**Les chaussées
définitives**

P10

**En route
vers la mise
en service**

Le chantier arrive à son terme !



Christophe HUG,
Directeur général adjoint,
en charge de la Maîtrise d'Ouvrage
VINCI Autoroutes

Le chantier de l'A57 est le plus grand élargissement autoroutier en cours ; c'est la dernière opération du plan de relance autoroutier. Ce chantier est exceptionnel par bien des aspects. D'abord par son ampleur, sa situation au cœur de la ville et de l'aire toulonnaise, mais également par la façon dont il a été réalisé. Un chantier mené sous exploitation, avec peu d'espaces disponibles et en présence d'un trafic dense s'élevant à 110 000 véhicules par jour.

Du fait du caractère très contraint des lieux, nous avons eu recours à de nombreuses constructions et déconstructions avec des phases provisoires et des interventions de nuit. Il y a eu une répétition de jalons à tenir ; les défis étaient récurrents, avec toujours la même nécessité de conserver deux voies dans chaque sens de circulation. Dans ce cas de figure, rien ne peut être laissé au hasard. Tout est millimétré, chronométré, avec des enchaînements délicats mais prévus et anticipés. Cela exige une très forte coopération avec les services de l'État et les collectivités en présence. Cette collaboration fut exemplaire et nous a permis la pleine réussite de l'opération.

Nous arrivons aujourd'hui à l'aboutissement de quatre années de travaux dont l'enjeu principal aura été l'organisation, le séquençage des étapes et leur bonne réalisation dans les fenêtres programmées. L'intégration dans le tissu territorial de l'agglomération fut essentielle afin de préserver la capacité d'écoulement de l'infrastructure. L'enchaînement des phases a été couplé avec un important volet d'information auprès des riverains et usagers : nous avons dit ce que nous allions

faire et nous avons fait ce que nous avons dit. Cette transparence était pour nous primordiale afin d'agir dans un climat de confiance.

Cela a été également exceptionnel par la dimension humaine ! Jusqu'à 500 compagnons ont été mobilisés au pic des travaux, plus de 2,6 millions d'heures travaillées et plus de 152 000 heures réservées à l'insertion. Je souhaite saluer l'effort mené par les entreprises sur la clause d'insertion ou encore les belles initiatives en matière de réduction des émissions carbone.

Ce chantier s'illustre remarquablement également dans l'usage supplémentaire de l'autoroute avec la voie réservée à la circulation des transports en commun et les deux arrêts de bus qui s'inscrivent pleinement dans les cibles du changement climatique. Cela constitue une solution d'avenir qui répond aux besoins concrets de la population et de la transition écologique. Quelques exemples existent déjà dans le sud de Paris ou encore à Madrid.

Je suis extrêmement fier de ce que l'équipe de la Direction d'Opérations A57 a réalisé et ma fierté est à la mesure du niveau de complexité relevé. Je suis particulièrement reconnaissant de la qualité de collaboration avec les services de l'État, des communes, de la Métropole, du Département et toutes les parties prenantes à nos côtés.

Ce chantier est fait pour les usagers et a été pensé pour les riverains, nous en avons fait la démonstration au service du territoire.

QUE PENSENT LES HABITANTS DE L'ÉLARGISSEMENT ?

Dès 2017, bien en amont du début des travaux, 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.

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.

En 2017, **82%** des sondés estimaient le projet nécessaire. Depuis le chiffre n'a cessé de progresser **88%** pour atteindre **88%** en 2025.

79% ont le sentiment que les conditions de circulation se sont améliorées depuis la mise en service anticipée de la 3^e voie.



VOICI LES PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

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 %).

Quelle est l'actualité du chantier ?

Depuis l'automne 2024, l'opération est entrée dans une phase dite d'achèvement. La 3^e voie a été, avec le concours de la préfecture du Var et des services de l'État, mise en circulation de manière anticipée sur tous les secteurs ; depuis cinq mois désormais, les usagers en bénéficient et la situation s'améliore.

En parallèle, les équipes ont poursuivi les efforts sur tous les travaux de finitions : ouvrages d'art, chaussées, équipements de sécurité, signalisation, voiries extérieures, etc. Nous touchons désormais au but ; notre défi est en passe d'être relevé dans les délais fixés et même avec de l'avance.

Prochainement, les visites de sécurité devraient valider les derniers travaux, préalablement à la décision ministérielle qui officialisera la mise en service définitive de la partie élargie de l'A57 à l'Est de Toulon.

Quelles sont les premières conclusions en matière de trafic ?

Il est trop tôt pour faire des raccourcis, il est nécessaire de disposer d'une durée suffisamment représentative pour en tirer des conclusions ; je suis ingénieur donc je donnerai des chiffres quand ils seront stabilisés. Ce que l'on peut dire, c'est que d'un point de vue qualitatif, des paramètres s'améliorent notablement. Les membres de mon équipe, mais également des usagers et des élus des collectivités me le font

remonter de nombreuses reprises depuis ces derniers mois. Il y a en tout cas, une amélioration suffisamment importante pour être largement constatée. Fort heureusement d'ailleurs, étant donné l'ampleur des travaux et l'énergie que nous avons déployée pour cela !

Il y a des améliorations sur l'autoroute, sur les temps de parcours, sur la diminution des congestions, au niveau du tunnel également où cela se passe mieux, mais également sur le réseau secondaire, sur la départementale entre La Farlède et La Valette-du-Var par exemple. Ce sont des choses courantes et logiques lorsque l'on donne à l'autoroute plus de capacité, on redonne de l'attractivité à celle-ci, en conséquence les axes secondaires sont délestés.

Et il est important de rappeler que ce n'est pas fini : bientôt les bus pourront circuler, les arrêts de bus seront opérationnels, ce qui devrait également concourir à améliorer la situation avec une nouvelle fonctionnalité pour l'infrastructure. La suite est donc entre les mains de la collectivité locale organisatrice des transports sur la métropole.

Quel bilan faites-vous de ce chantier qui aura duré quatre années ?

Pour être honnête, lorsque l'on m'a demandé de m'occuper de cette opération, nous pensions que cela allait être particulièrement compliqué. Cela a été le cas d'un point de vue du phasage des différentes étapes afin de ne pas dégrader davantage la situation, mais grâce à un travail

considérable au quotidien, nous sommes parvenus à le réaliser dans de bien meilleures conditions que ce que nous avions imaginé. Le travail collaboratif avec les élus, les services de la Préfecture, la DDTM, les services techniques des collectivités et toutes les autres parties prenantes comme les comités de quartiers, les acteurs économiques, a joué un rôle primordial. Sans leur implication, nous n'aurions pas pu gérer comme nous l'avons fait. Ils se sont investis avec nous. Merci à eux et merci à tous les usagers et riverains qui ont su s'armer de patience durant 4 ans.

Les équipes peuvent être fières du résultat et fières d'avoir participé à un aménagement d'une telle ampleur dans un contexte compliqué, mais avec un territoire qui attendait cela ; c'est le sens de notre métier. L'élargissement de l'A57, représente presque 10 ans de ma vie professionnelle, beaucoup d'énergie et de détermination ; alors forcément il y a un sentiment qui nous habite, celui de ne plus avoir que des souvenirs mais de beaux souvenirs. On sera certainement un peu tristes, mais fiers. Mais ce n'est pas encore fini, donc nous maintenons le cap jusqu'au bout.



Salvador NUNEZ,
Directeur Opérationnel



TRAFIC : DES AMÉLIORATIONS EN COURS

Le point avec Benoît LETHUIN, Conducteur d'opération



Nous avons à cœur de faire bénéficier les usagers au plus tôt des premières améliorations en matière de conditions de circulation. Ainsi, la mise en service de manière anticipée de la 3^e voie a débuté le 24 septembre 2024 et s'est progressivement élargie à l'ensemble des secteurs. Fin novembre, la totalité du linéaire entre Benoît Malon et Pierre Ronde disposait d'une 3^e voie, dans les deux sens de circulation. Cela a constitué un important changement pour les usagers et, après une phase d'appropriation, les comportements se sont adaptés et la circulation s'est répartie sur 3 voies. J'en profite pour rappeler qu'il faut toujours rouler sur la voie disponible la plus à droite !

Depuis, nous constatons de premières améliorations en termes de fluidité. Il s'agit pour le moment non pas d'un bilan quantitatif mais avant tout qualitatif. Dans le sens Toulon vers Nice par exemple, la régulation du tunnel sur une voie sur les heures de pointes est désormais plus rare et uniquement liée à des événements particuliers, tels que des accidents ou des véhicules en panne. C'est une conséquence positive de l'amélioration des conditions de circulation pour ceux qui viennent de l'Ouest sur la section concernée. Les axes secondaires sont également plus fluides car les usagers sont revenus naturellement sur l'A57, l'exemple le plus évident est la départementale entre La Valette-du-Var et La Farlède. Nous constatons également une grande amélioration pour ceux qui viennent de Hyères via l'A570 et qui vont vers Toulon. Plus aucune congestion, ni le matin, ni le soir. L'élargissement de l'A57 a eu un impact positif pour les villes traversées, qui se retrouvent enfin un peu délestées d'une part du trafic. Les conditions s'améliorent également au niveau des échangeurs avec la fin des derniers travaux ; nos contacts au niveau des centres commerciaux Grand Var et L'Avenue 83 nous le confirment également.

Ce qui est constaté aujourd'hui est conforme à nos prévisions de départ. Les données restent à stabiliser sur une période beaucoup plus longue – section circulée par 110 000 véhicules/jour en moyenne –, cependant les premières constatations vont dans le bon sens. On parle d'une tendance positive claire ; nous suivons cela de près.

Les derniers travaux secteur par secteur

Au-delà de la réalisation des chaussées, le premier trimestre 2025 fut le théâtre de nombreuses opérations de finitions et de réglages. Tour d'horizon des derniers travaux en cours.



Le début 2025 aura été consacré principalement au fameux triptyque « chaussées – rétablissements – signalisation », synonyme de fin d'opération. Avec ces dernières étapes, nous parvenons à l'aboutissement d'un chantier hors-norme avec une avance conséquente de plusieurs mois.



Michel CASTET,
Directeur
d'Opérations A57



- La nouvelle passerelle piétonne de Pierre Ronde, terminée depuis plusieurs semaines, était en attente de validation administrative. Depuis début mars, c'est chose faite, elle a pu être ouverte aux usagers.



- L'ouverture à la circulation du nouveau pont des Fourches a eu lieu le matin du 9 avril. La circulation se fait sur une seule voie actuellement. Sa mise en configuration définitive est prévue dans le courant du mois de mai.



- Les équipes procèdent actuellement à des tests de fonctionnement sur les bassins de protection de la ressource en eau qu'il s'agisse des bassins souterrains ou à l'air libre.



- De la même manière, tous les équipements d'exploitation sont mis à niveau, remplacés ou ajustés, notamment tous les dispositifs de sécurité dans le sens Nice-Toulon, juste avant l'entrée dans le tube nord du tunnel.



Nos agents de liaison, présents tout au long du chantier, terminent leur mission fin avril 2025. Après cette date, la Direction d'Opérations A57 reste à votre écoute ! Pour toute question ou information, utilisez le formulaire de contact disponible sur a57-toulon.fr.

- Peu visibles pour l'utilisateur, différents travaux très variés se poursuivent. Par exemple : réalisation des peintures des écrans acoustiques et mise en place de leur couverture, installation des derniers dispositifs de sécurité, implantation des derniers linéaires de clôtures définitives, poursuite des aménagements (trottoirs, bordures, éclairage, etc.) sur les voiries secondaires, dernières actions sur les ouvrages d'art.

- Les plantations d'arbres et arbustes, ainsi que la transplantation des palmiers et oliviers se poursuivent pour la 2^e saison.



- Les rétablissements de voiries, c'est-à-dire la remise en état de rues, de boulevards, de carrefours, de places de stationnement, situés en dehors de l'autoroute qui ont été impactés par les travaux d'élargissement se poursuivront jusqu'à l'été.



- Une partie des opérations a consisté en l'installation des panneaux de signalisation directionnelle, des panneaux dits « de Police » (limitation de vitesse, sens interdit, etc.) et des panneaux dynamiques d'information en temps réel (temps de parcours, incident, etc.), notamment au niveau des échangeurs. En effet, c'est là où les équipements et éléments de signalisation sont les plus nombreux. Uniquement sur l'A57, cela représente une trentaine de portiques, des dizaines de potences et mâts, une vingtaine de panneaux à messages variables. 700 panneaux de toutes sortes dont 260 sur l'A57 et donc 440 sur le réseau extérieur sont en cours de remplacement.



Cette fin de chantier est un temps particulier. Nous maintenons notre plein engagement sans nous relâcher malgré la ligne d'arrivée toute proche.

En faisant un pas de côté, c'est très satisfaisant de voir le chemin parcouru, d'avoir tenu le planning et franchi les étapes les unes après les autres avec succès. Mais notre plus grande satisfaction est de recevoir des retours positifs des riverains et usagers depuis la mise en circulation anticipée de la troisième voie.

Il y a une pointe de nostalgie, car depuis 5 ans nous avons noué des relations de confiance et de véritables collaborations, de qualité, avec les acteurs locaux, les riverains et nos collègues de l'exploitation, de la maîtrise d'œuvre et de l'entreprise. Un projet de cette envergure, ce sont certes des challenges à relever, des périodes compliquées aussi, mais avant tout des relations humaines. Élargir une autoroute, c'est de la terre, du béton, et surtout de l'organisation.

Cela n'a jamais été aussi collaboratif que dans la difficulté. L'exemple même a été la démolition du pont de Tombadou sous une pluie battante toute la nuit.



Mathilde FROMENT,
Directrice d'Opérations
Adjointe A57

CHAUSSÉES DÉFINITIVES : 2 WEEK-ENDS MARATHON POUR 13 KM DE VOIES

Dernière grande opération « coup de poing » du chantier d'élargissement, la couche définitive des chaussées a été réalisée en seulement deux week-ends. Retour sur ce « marathon » d'ampleur marquant l'ultime grande étape des travaux.



En 2024, d'importantes opérations de remise en état des différentes couches du millefeuille constituant la chaussée de l'A57 ont été menées sur l'ensemble des secteurs entre Benoît Malon et Pierre Ronde. Ces étapes étaient nécessaires afin d'assurer tout d'abord la stabilité de la structure, ainsi que sa longévité. Début 2025, l'heure était donc à la finalisation avec la réalisation de la dernière couche d'une épaisseur de 2,5 cm environ, dite « couche de roulement » qui apporte confort au quotidien pour les usagers. Mais réaliser des chaussées

sur 6,5 km, dans deux sens de circulation en pleine ville avec un important trafic n'était pas chose aisée à planifier. Différentes options ont donc été étudiées avant de s'orienter vers une méthode « coup de poing » à des horaires où l'A57 est la moins circulée : ce sont donc des travaux de nuit et en week-end qui ont été décidés, afin de limiter la gêne pour les usagers.

En bref, ce fut donc deux week-ends, un pour chaque sens de circulation. Trois nuits consécutives du vendredi au dimanche pour agir avec des amplitudes horaires élargies par rapport aux nuits de semaine : chaque nuit, une portion de 2 à 2,5 km fut traitée. Entre chaque nuit, les voies étaient rendues à la circulation en journée.

Le premier week-end des 14, 15 et 16 février a consisté à traiter le sens Nice vers Toulon. « Tout s'est déroulé conformément à ce que nous avions imaginé ! Nous sommes même parvenus à rouvrir à la circulation le matin avec un peu d'avance à deux reprises sur les trois nuits, ce qui était un bon point et nous a apporté une certaine sérénité pour poursuivre ces travaux d'ampleur », précise Mathilde Froment.

« Nous avons travaillé sur une première intention de planning avec l'entreprise afin d'aller présenter les modalités en préfecture. Après un premier feu vert administratif, un comité technique a été organisé, regroupant à nos côtés, les services de la préfecture, les collectivités, le SDIS (Service Départemental d'Incendie et de Secours) et les forces de l'ordre afin d'affiner ensemble les modalités. Ainsi, les horaires précis de coupure de la circulation par zones ont été ajustés et les itinéraires de déviation définis. Après instruction, c'est ensuite un arrêté préfectoral qui a définitivement validé l'opération. »

Mathilde FROMENT,
Directrice d'Opérations Adjointe

Dès la fin de ce premier week-end, les automobilistes ont pu circuler sur une chaussée flambant neuve et bénéficier ainsi d'un réel confort de conduite dans le sens Nice vers Toulon.

À 48 heures de la seconde intervention prévue les nuits des 21, 22 et 23 février et, dans le cadre des points météo quotidiens menés avec l'entreprise, les conditions météorologiques s'annonçaient très défavorables. L'équipe a pris la décision de reporter les travaux au week-end du 28 février, un report rendu possible grâce à l'activation du premier week-end de secours mentionné dans l'arrêté préfectoral. « Reporter n'est pas chose simple, mais nous n'avions pas le choix. La pluie, l'humidité et la température entrent en ligne de compte sur ce type d'opération. Les moyens humains et matériels engagés sont très conséquents, avec des équipes spécialisées qui viennent des quatre coins de la France pour intervenir, nous n'avons pas le droit à l'erreur », complète Mathilde Froment.

Ce fut donc finalement les 28 février, 1^{er} et 2 mars que le sens Toulon vers Nice fut réalisé.



Retour en images
en scannant ce QR code



Retour en images sur le déroulé d'une des nuits

1 Après l'arrêt de la circulation, des engins spécifiques appelés finisseurs entrent en action. Il s'agit d'une machine constituée à l'avant d'un immense réservoir et à l'arrière d'une table d'application. Le matériau chaud (180 °C) va passer dans un système de vis sans fin qui le dirige vers la table pour répartir cette couche de manière uniforme sur toute la largeur de la machine.



2 Les camions-bennes viennent alimenter les finisseurs. La plateforme autoroutière étant très importante (15 à 20 m de large par sens), plusieurs finisseurs avancent en parallèle, en léger décalage, pour couvrir l'intégralité de la chaussée. Ils sont alimentés par un ballet de camions amenant l'enrobé chaud.



4 Un contrôle qualité en continu. À chaque étape, différents contrôles qualité sont réalisés afin de vérifier la conformité des matériaux appliqués ou encore la qualité du compactage.

3 Progressivement la chaussée prend forme. C'est au tour des compacteurs de progresser à l'arrière des opérations. Équipés d'énormes cylindres remplis d'eau, ils avancent « en va-et-vient » sur l'enrobé encore chaud pour le compacter et l'unifier. En refroidissant, l'enrobé se solidifie définitivement.



5 Place au marquage au sol. Après un filet de prémarquage avec vérification de l'implantation topographique, où l'on contrôle notamment la largeur des voies, une nouvelle machine vient peindre les bandes blanches et les tirets constituant le marquage réglementaire.

ÉLARGISSEMENT: UNE OPPORTUNITÉ POUR LES MODES DOUX

Au-delà des travaux réalisés sur la plateforme autoroutière, l'élargissement a permis des améliorations notables en matière de déplacements doux. Tour d'horizon de ce qui a pu évoluer grâce au chantier.



L'ampleur de l'élargissement impliquait d'intervenir également sur la voirie secondaire. Il a en effet fallu creuser, déplacer des réseaux (électricité, gaz, eau, télécommunication, etc.), grappiller parfois quelques centimètres afin de permettre la réalisation des travaux ou modifier des configurations au niveau des zones de raccordement, c'est-à-dire la jonction entre une bretelle d'entrée ou de sortie de l'autoroute et la voirie locale. Tout ceci a impacté l'existant en dehors de l'autoroute. À l'occasion des remises en état et des rétablissements de voiries, progressivement de nouveaux aménagements ont pu voir le jour, complétant ainsi les solutions de mobilités proposées sur l'aire toulonnaise.

Les liaisons entre les quartiers de part et d'autre de l'autoroute, au Nord et au Sud de celle-ci, ont pu bénéficier d'améliorations. La passerelle piétonne au niveau de Pierre Ronde permet d'enjamber l'A57 en toute sécurité et est désormais accessible pour les personnes à mobilité réduite. Une nouvelle passerelle, parallèle à l'A57 et enjambant la voie ferrée a vu le jour et relie désormais les quartiers de Sainte-Musse et La Palasse.

• **L'ensemble des ponts franchissant l'A57** ont été reconfigurés et intègrent des pistes cyclables.



• **Sur la commune de La Valette-du-Var, différentes voies vertes ont été aménagées.** L'une au niveau du quartier du Clos des Oliviers, derrière l'écran acoustique dans le secteur Nord de La Bigue, l'autre sur la rue Paul Éluard grâce à la mise en place d'un sens unique ou encore une autre entre La Bigue et L'Avenue 83.

• **Les cheminements piétons ont été facilités** par l'aménagement de trottoirs plus larges, directement connectés au reste des liaisons existantes au niveau des communes.



Panneau à message variable (PMV) suivi d'un portique

Zoom sur... La signalisation directionnelle et dynamique

avec **Jean-Marie LE DIEU DE VILLE**, Expert signalisation



Il existe deux grandes familles de signalisation: verticale et horizontale.

La verticale regroupe la signalisation de police (limitation de vitesse, virage dangereux par exemple) et **directionnelle** (mention indiquant les directions) **avec des schémas directeurs**. Il s'agit de systèmes de classement répondant à des critères précis, définissant par exemple que les panneaux sur autoroute sont sur un fond bleu.

La signalisation horizontale, quant à elle, fait référence au marquage au sol à l'aide de peinture sur les chaussées.

Sur l'A57, nous avons eu à gérer de la signalisation temporaire durant les travaux et plus récemment la mise en place de la définitive.

J'interviens en tant qu'expert auprès de la Direction d'Opérations A57 en qualité d'assistant à maîtrise d'ouvrage sur ce volet spécifique. C'est un volet particulièrement réglementé, très strict et normé, où nous nous référons constamment aux principaux textes d'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Avant le chantier, il a fallu définir et vérifier la conformité de ce que nous allions mettre en place: conformité vis-à-vis de la réglementation, mais également par rapport au schéma directeur préalablement approuvé au niveau ministériel.

Ensuite, au moment de la pose, je suis intervenu en tant que contrôle extérieur pour vérifier la conformité vis-à-vis du Projet de Signalisation (PDS). Il s'agit alors d'avoir le bon panneau placé correctement, avec la bonne orientation, sur un support adapté et au sol, de la même manière: une largeur de voie correspondante et des traits de la bonne longueur. Évoqué de cette manière, cela peut paraître simple, pour autant il existe énormément de cas particuliers sur l'A57. Nous avons dû, par exemple, appliquer des nouveaux textes et réglementations en raison de la présence d'une voie réservée pour les transports en commun et les arrêts de bus, mais cet usage d'une autoroute étant plutôt atypique, il convenait d'imaginer ce qui était le plus adapté. Pour cela, il y a eu de nombreux échanges avec les techniciens du Ministère chargés d'écrire ou modifier la réglementation; nous sommes clairement sur un cas d'école!

16 POTENCES
11 HAUT-MÂTS
28 PORTIQUES

8 PANNEAUX À MESSAGES VARIABLES

440 PANNEAUX HORS-AUTOROUTE
répartis sur 5 communes
(Toulon, La Valette-du-Var, La Garde, Le Revest-les-Eaux et Le Pradet)

EN ROUTE

VERS LA MISE EN SERVICE



La livraison d'un chantier autoroutier intervient dans un cadre très réglementé. Parcourons ensemble les dernières étapes nous conduisant à la mise en service de l'autoroute élargie.

Novembre 2024 : l'inspection travaux

Le chantier entrant dans sa dernière ligne droite, une première inspection dite « de travaux » a été réalisée par les services de l'État dès la mi-novembre. Plusieurs responsables spécialisés dans différents corps de métier du ministère des transports sont venus effectuer des visites sur le terrain afin d'auditer les travaux réalisés. **Sont vérifiées la conformité des travaux par rapport au cahier des charges initial, ainsi qu'aux diverses normes réglementaires mais aussi la cohérence de l'ensemble de la section.** La restitution des observations a fait l'objet d'une réunion spécifique avec la Direction d'Opérations de l'A57, peu avant les fêtes de fin d'année. **Chacun des points relevés est en cours de traitement avec une attention particulière dans le cadre des travaux de finitions prévus.**

1^{er} trimestre 2025 : l'heure des réglages

Derniers travaux, dernières finitions, derniers réglages, contrôles réglementaires des équipements occupent les équipes. **Le but : lever une à une les réserves, en documentant les finitions réalisées depuis l'inspection de travaux de fin 2024.**

Avril 2025 : l'inspection sécurité

C'est l'étape qui est désormais en cours. L'envoi du dossier documentaire conséquent retraçant toute l'opération et les travaux A57 est envoyé à l'État, ce qui permet de déclencher le processus et les visites en vue de l'inspection dite « de sécurité ». Cette dernière se calque sur l'inspection de travaux avec un angle de vue différent. **Cette fois, c'est**

l'utilisation de l'infrastructure, notamment la sécurité et la signalisation qui sont observées de manière minutieuse. À l'issue de ces visites complémentaires, une nouvelle restitution donnera lieu à un nouveau délai pour lever les dernières réserves. Ce sera ensuite aux services instructeurs de l'État de délivrer une décision ministérielle, la fameuse « DM » qui clôturera officiellement le chantier et donnera le feu vert pour la mise en service définitive de la nouvelle configuration élargie de l'A57. C'est également cette décision ministérielle qui autorisera la circulation des transports en commun sur la voie réservée et l'exploitation des arrêts de bus par la Métropole.

La décision ministérielle devrait intervenir avant l'été. Le planning de cette ultime phase de la procédure est entièrement aux mains des services de l'État. Même après la décision ministérielle, des travaux subsisteront sur les voiries de rétablissement adjacentes, hors spectre de la plateforme autoroutière.



La parole à Philippe MAHÉ, Préfet du Var

Les travaux d'élargissement de l'autoroute A57 avancent à un bon rythme et se déroulent conformément au planning prévu. Il s'agit d'une performance que l'on doit saluer pour un chantier d'une telle envergure de l'ordre de 300 millions d'euros, qui a permis de soutenir l'activité économique et contribué à l'insertion professionnelle et à la création de milliers d'emplois.

Ces avancées sont déjà concrètes pour les usagers : dès le 24 septembre dernier, je vous annonçais la circulation anticipée sur la 3^e voie à l'extrémité est du chantier, qui a été suivie, en novembre, par la mise à disposition des 3 voies sur la totalité des 7 km d'autoroute, dans les deux sens de circulation.

Ces conditions de circulation ont transformé le quotidien des usagers, et ce sans attendre la fin du chantier prévue au 1^{er} semestre de cette année.

C'est le résultat d'un travail collectif mené en collaboration étroite entre mes services et les équipes de VINCI Autoroutes.

D'autres avancées vont se concrétiser avec la création d'une voie réservée aux transports en commun (VRTC) et du pôle d'échanges multimodal de Sainte-Musse, une première en France sur une autoroute concédée.

L'utilisation de la VRTC et des arrêts sera autorisée à certaines lignes régulières des transporteurs « Mistral » et « Zoul », ce qui va également contribuer à l'amélioration des conditions de circulation et à la réduction de l'impact environnemental des déplacements dans l'agglomération (incitation au report modal, diminution du trafic, de la pollution et des nuisances sonores).

Pour ces mêmes raisons, auxquelles j'ajouterai l'amélioration de la fluidité et de la sécurité routière, je souhaite qu'à l'issue des travaux, la limitation de vitesse sur la nouvelle autoroute reste fixée à 70 km/h. Cela permet aux conducteurs de mieux réagir en cas d'imprévu et réduit le risque et la gravité des accidents ainsi que les perturbations associées, qui augmentent le temps de trajet et génèrent plus de pollution.

Encore quelques semaines de patience ! Les travaux touchent à leur fin, mais restons prudents : le chantier n'est pas terminé, des ouvriers et des personnels de l'autoroute travaillent encore sur toute la zone.

Respectez les limitations de vitesse, les distances de sécurité et restez vigilants en toutes circonstances.

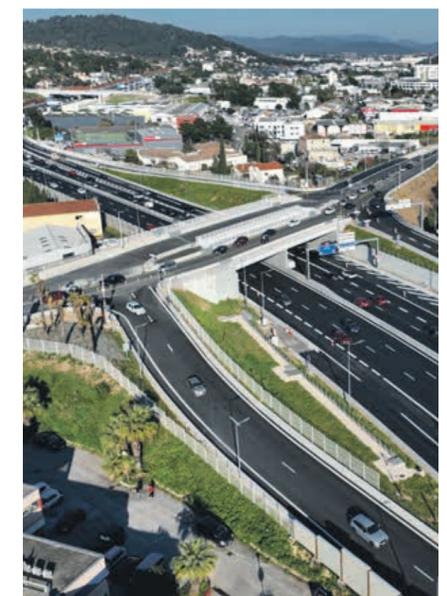


Restez prudents, le chantier n'est pas terminé !

Bien que les chaussées soient neuves avec une peinture au sol de couleur blanche, la zone entre Benoît Malon et Pierre Ronde reste en travaux.

“ Ces conditions de circulation ont transformé le quotidien des usagers, et ce sans attendre la fin du chantier prévue au 1^{er} semestre de cette année. ”

Philippe MAHÉ,
Préfet du Var



Rappel des CONSIGNES

- > Respectez une vitesse de 70 km/h. 
- > Maintenez les distances de sécurité.
- > N'entrez pas dans le chantier réservé aux personnes habilitées.
- > Ne circulez pas sur la bande d'arrêt d'urgence, neutralisée par des plots blancs et rouges, car des équipes peuvent y intervenir. 
- > Ne changez pas de file inopinément.

AMÉNAGEMENTS PAYSAGERS

AU PROGRAMME : PLANTATION ET ENTRETIEN DES 30 000 VÉGÉTAUX DE L'A57

Tandis que 200 palmiers et oliviers ont été retirés des abords de l'A57 au printemps 2021, les premières plantations ou replantations ont débuté à la fin 2023. Après une nouvelle saison de plantation, l'heure est ici aussi aux derniers réglages et à l'entretien.

RENCONTRE AVEC

Hervé Mineau,

Maître d'œuvre aménagements paysagers



Ce chantier est inédit !

Outre la transplantation des palmiers et oliviers présents avant les travaux, leur mise en jauge durant 2 à 3 ans présents et leur retour progressif, qui ont nécessité des modalités conséquentes, la notion d'interface en ambiance urbaine est le point majeur. En effet, nous avons travaillé en fonction de l'avancement des travaux généraux. Dès que de l'espace était libéré, nous commençons les plantations ici et là ; nous avons eu le même raisonnement qu'avec les protections acoustiques. Ce n'était pas confortable pour les équipes, mais c'était un engagement vis-à-vis des riverains pour reconstituer au plus vite la végétation et leur cadre de vie.

Je m'apprête à partir à la retraite, ce chantier sera le point d'orgue de ma carrière. J'ai participé à de nombreux chantiers, mais je ne pensais pas pouvoir finir par des opérations aussi inédites. Intellectuellement et humainement, il aura marqué ma vie professionnelle, assurément. Jamais mon rôle de facilitateur, de trait d'union entre les besoins du chantier, les contraintes diverses et variées, le territoire et ces habitants n'aura été aussi enrichissant. Le chantier de l'A57 a été avant tout un projet humain, où nous avons tous travaillé main dans la main, une véritable aventure humaine pour laquelle je remercie tous les intervenants.



La saison 2 des plantations 2024/2025 a débuté en septembre et court jusqu'à fin avril. Cette dernière est plus conséquente et concerne également la plantation des massifs le long de l'autoroute et l'aménagement des entrées de ville au niveau des échangeurs. Ces dernières semaines, ce sont des travaux de jour et de nuit qui ont été menés avec notamment l'aménagement des trottoirs en béton désactivé au niveau des quatre giratoires à La Bigue et Tombadou.

Les replantations de palmiers et oliviers issus des zones autoroutières sont quasiment achevées. Elles ont pu intervenir toute l'année mis à part l'été, car ces palmiers et oliviers ont un rythme biologique spécifique avec une capacité de reprise plus propice si leur plantation est printanière. Hervé Mineau, Maître d'œuvre aménagements paysagers rappelle que « la transplantation de ces sujets était une véritable particularité du chantier. Cela avait déjà été tenté sur un petit nombre d'oliviers, mais dans cette ampleur et avec des palmiers c'est totalement inédit ! Il est à noter que leur taux de reprise est d'ailleurs excellent (1 palmier perdu sur 120 sujets) ! C'est très satisfaisant. »

Le choix d'espèces méditerranéennes adaptées et résistantes, rustiques plutôt qu'horticoles permet de limiter leur besoin en eau ; on parle de gestion durable. Au total, ce sont entre 25 000 et 30 000 végétaux qui auront été plantés ou replantés aux abords de l'A57, dont 5 000 arbres et arbustes. Et avec les oliviers et les palmiers pouvant atteindre de 7 à 15 m de haut et jusqu'à 7 tonnes pour certains, des interventions sous coupure de circulation

la nuit auront été nécessaires pour leur retrait en début de chantier et leur retour sur site.

Désormais deux années d'entretien sont prévues ; c'est la durée moyenne estimée pour conforter les végétaux dans leur nouvel environnement afin d'assurer ensuite un bon développement en autonomie. Ces opérations ne seront pas très visibles, mais courront jusqu'en fin 2026. Du côté des échangeurs, véritables marqueurs d'entrées de ville, les aménagements vont être restitués aux collectivités locales afin d'en assurer la gestion, certaines espèces horticoles nécessitant un système d'irrigation.

C'est l'entreprise **Méditerranée Environnement basée à Ollioules**, qui intervient principalement sur cette deuxième saison de plantation. Elle est spécialisée en création d'aménagements paysagers et terrains de sport sur tout l'arc méditerranéen. **Guilhem de Miscault, assistant conducteur de travaux précise** : « Pour les besoins de l'A57, 2 à 3 équipes de 3 personnes sont mobilisées et plusieurs partenariats ont été mis en place avec différentes pépinières afin de fournir tous les végétaux nécessaires. Des entreprises spécialisées sont régulièrement sollicitées afin de disposer d'engins nécessaires à certaines opérations (pelle-araignée pour planter sur de fortes pentes, grues ou encore mini-pelles). C'est l'entreprise varoise LGP Jardins qui va se charger de la phase d'entretien avec le désherbage, la taille, le fauchage et le suivi du goutte à goutte durant deux années. »

PLUS DE **120** PALMIERS AVEC UNE MOYENNE D'ÂGE DE 40 ANS

JUSQU'À **15 M** DE HAUTEUR

PRÈS DE **60** OLIVIERS DONT CERTAINS SONT MULTISÉCULAIRES

JUSQU'À **2,5 M** DE HAUTEUR

50 KM DE GOUTTE À GOUTTE INSTALLÉS

LA FONDATION VINCI POUR LA CITÉ

ENCOURAGE LES INITIATIVES LOCALES

VINCI se positionne en tant que partenaire durable des citoyens et des communautés pour lesquels il conçoit, bâtit et gère de nombreux ouvrages et infrastructures. Ainsi, plusieurs projets associatifs locaux, du lien social mais également des solutions en faveur de l'insertion, ont bénéficié d'un accompagnement et d'un soutien financier.

L'association l'Îlot

Créée en 1969, l'Îlot accueille, héberge et accompagne vers la réinsertion des personnes en grande précarité, en particulier lorsqu'elles sortent de prison ou qu'elles sont encore sous-main de justice. L'association les suit dans leur démarche personnelle et volontaire pour retrouver une place dans la société, notamment par l'accès au logement et à l'emploi.

Le projet porté par l'association, en partenariat avec le Conseil départemental et le Groupe Fortil, prévoit l'aménagement de 9 studios, situés en quartier prioritaire de Saint-Jean-du-Var à Toulon, dédiés à la mise à l'abri de familles avec des enfants de moins de 4 ans. Le but : éviter les hébergements précaires, souvent source d'impacts négatifs sur la scolarité, la santé ou la réinsertion. Parallèlement l'association En Chemin, partenaire du projet, réalise l'accompagnement social et professionnel, dont la recherche d'un logement pérenne et durable.

La Fondation VINCI pour la Cité a remis à l'association un chèque de 15 000 euros, afin de participer à la réhabilitation de ces studios offrant un accueil digne et propice à la réinsertion pour ses bénéficiaires.



Remise du chèque le jeudi 23 janvier, dans les locaux de l'association Domensa, en présence de Caroline Depallens, adjointe au Maire de Toulon et conseillère départementale, d'Amandine Layec, conseillère municipale déléguée, de Thierry Campus, conseiller municipal délégué, de Pierre-Jean Petit, Directeur général de l'Association l'Îlot, de Thérèse Faivre, responsable de l'Antenne du Var, de Stéphane Rivereau, Directeur adjoint de l'action sociale de proximité au Département du Var, des représentants bailleur social FORTIL et de l'association En Chemin, de Salvador Nunez, Directeur Opérationnel VINCI Autoroutes et des deux marraines VINCI Autoroutes, Floriane Foltz, responsable clientèle et marketing et Sophie Lethuin-Farge, responsable communication.

L'association Amitiés Cité

Née de la fusion de trois associations en 2016, Amitiés Cité a pour principale mission de créer du lien social par de multiples activités et des initiatives d'économie sociale et solidaire dans des quartiers à l'ouest de Toulon. L'association possède 4 locaux à La Beaucaire, au Jonquet, à Pontcarra, au Pont-de-Suve et tient également une épicerie solidaire à La Seyne-sur-Mer. Au-delà de son soutien auprès de foyers en situation précaire, Amitiés Cité œuvre également en faveur de l'insertion professionnelle.

La Fondation VINCI pour la Cité a remis un chèque de 12 000 euros, pour permettre d'augmenter le nombre d'heures des assistantes et améliorer ainsi l'accompagnement des bénéficiaires de l'association.



Remise du chèque le jeudi 23 janvier, par Salvador Nunez, Directeur opérationnel VINCI Autoroutes et Benoît Lethuin, conducteur d'opérations VINCI Autoroutes et parrain du projet, à Nicolas Gariel, responsable de l'Antenne Le Rocher Sainte-Musse et Alain de Taillandier, Président du Conseil d'administration de l'association Amitiés Cité.

L'association Le Rocher

Il y a près de 25 ans l'association *Le Rocher* est née d'un constat : une fracture sociale sépare de manière particulièrement dramatique les quartiers prioritaires, véritables poches de concentration de toutes les pauvretés et le reste de la société. En réponse à ce constat et à la crise de confiance qui en découle *Le Rocher* fait le pari de la rencontre et du « vivre-ensemble ».

Sa vocation est de s'installer au cœur des quartiers pour recréer du lien avec les habitants et proposer des accompagnements collectif ou individuel : aide aux devoirs, sorties pédagogiques, soutien à la parentalité, cafés de discussion pour les femmes, ateliers sociolinguistiques, camps, chantier, etc.

Créée depuis 20 ans, l'antenne de Toulon est aujourd'hui animée par Aurélie et Nicolas Gariel, qui ont quitté l'île de France avec leur fille pour venir vivre au cœur du quartier de Sainte-Musse et continuer le déploiement des activités du Rocher.

La Fondation VINCI pour la Cité a remis à l'association un chèque de 20 000 euros, afin de participer au renouvellement du parc de véhicules permettant le transport des bénéficiaires pour les sorties culturelles et de loisirs.



Remise du chèque le mercredi 5 mars au Bistrot Chalucet, restaurant inclusif toulonnais, en présence de Caroline Depallens, adjointe au Maire de Toulon et conseillère départementale, de Dominique Andréotti, adjointe au Maire de Toulon, de Thierry Campus, conseiller municipal délégué, de représentantes de la Direction Départementale de l'Emploi, du Travail et des Solidarités du Var, de Régis Lefebvre, Président de l'association, de Christelle Lecart, Directrice de la structure, de Salvador Nunez, Directeur Opérationnel VINCI Autoroutes et de la marraine Sophie Lethuin-Farge, responsable communication.

À la rencontre de la grande famille de l'A57

Numéros après numéros, nous vous présentons quelques-uns de celles et ceux qui œuvrent dans le cadre de l'élargissement. De rapides portraits pour vous faire découvrir leurs métiers et leurs missions au service de ce chantier exceptionnel.



Valéry
ENGELHARD



ENTREPRISE
GEOFIT



FONCTION
Responsable foncier



FORMATION
DEA Droits des affaires
à Aix-en-Provence



CHANTIERS PRÉCÉDENTS
• Déplacement de l'A9 à Montpellier
• Élargissement de l'A9
à la frontière espagnole

Depuis 2004, je suis détaché à 100 % pour mener à bien le volet foncier de différents projets portés par VINCI Autoroutes pour le compte de l'État. Nous intervenons dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique, c'est donc l'intérêt général qui prévaut. À ce titre, nous devons tout d'abord acquiescer les espaces nécessaires à la réalisation des projets. C'est un premier contre la montre qui débute bien en amont du début du chantier ! Pour ma part, j'ai commencé au moment de la définition du projet préalablement à l'enquête publique de 2018.

Nous intervenons dans un cadre réglementaire et légal strict, pour autant nous privilégions jusqu'au bout la voie amiable. Pour l'A57, nous avons 120 propriétaires impactés et la moitié des dossiers a pu être traitée de cette manière. Après analyse de chaque dossier au cas par cas, j'ai géré les échanges ainsi que l'avancée des acquisitions jusqu'à la signature des actes notariés et suivi les procédures administratives et judiciaires.

Ma deuxième mission a commencé au début du chantier : il s'agissait alors de gérer, en relation avec les autres membres de la Direction d'Opérations, les relations avec les riverains et les éventuelles réclamations en lien avec l'activité du chantier. Une opération d'une telle ampleur peut induire certains désordres, nous veillons à les réduire le plus possible ou les traiter le plus efficacement possible. Cela va de l'apparition d'une fissure sur un mur, à des

problématiques de bruit ou encore de poussière par exemple. J'ai assuré une sorte d'interface entre les riverains et les équipes du chantier : chaque demande pouvant améliorer la coactivité dans le déroulement des opérations avec les riverains particuliers ou les entreprises était étudiée.

C'est le chantier où nous avons eu, sans nul doute, le plus d'interactions avec les riverains : c'est parfaitement logique puisque nous sommes intervenus en pleine ville ! Il y a eu bien évidemment des phases compliquées, avec des travaux de nuit notamment, alors, il a fallu expliquer comment et pourquoi nous procédions de la sorte. Ce projet étant à destination des habitants et devant donc se faire avec eux, il était indispensable de garder un contact serein tout le long. C'est complexe mais extrêmement enrichissant d'un point de vue humain, tout le monde a su faire des efforts pour que les choses se passent du mieux possible et nous y sommes parvenus en travaillant ensemble.

L'A57, c'est 7 ans de ma vie et sur un chantier tel que celui-ci, on ne s'arrête jamais vraiment. J'habite à Toulon et il n'était pas rare que j'aille visiter des riverains le week-end par exemple. La nostalgie de fin d'opération est à la hauteur de l'investissement humain que chacun d'entre nous a mis dedans. **»**



Éric
BOISGUERIN



ENTREPRISE
LOMBARDI



FONCTION
Chef de projet mobilité



FORMATION
Master 2 en Physique
appliquée et expérimentation



CHANTIERS PRÉCÉDENTS
• Dossiers de sécurité et plans d'intervention pour le Tunnel du Mont-Blanc (après l'accident), tunnels de Lyon Fourvière et Croix Rousse.
• Planification des transports ferroviaires : amélioration des lignes TER en Rhône Alpes et conceptions horaires des lignes TGV

L'un des enjeux majeurs a toujours été que ce chantier d'élargissement ne dégrade pas plus les conditions de circulation existantes avant notre arrivée. Notre priorité a été de limiter au maximum la gêne aux usagers et les congestions.

À mon arrivée en mars 2021, nous avons commencé par définir une situation de référence sur une période avant chantier et avant COVID. Ensuite, nous avons mis en place la collecte des données. Nous collectons tout d'abord les temps de parcours en temps réel, par le biais de ce qu'on appelle des données FCD (Floating Car Data), toutes les 6 minutes, sur toute la traversée de l'agglomération toulonnaise. Nous relevons également le nombre de véhicules en temps réel sur la zone chantier, toutes les 5 minutes. Pour cela, nous avons fait installer 11 caméras qui mesurent le trafic en permanence. Ce dispositif a été complété par des informations remontées par les services de l'exploitation : durées et périodes de régulation du tunnel, comprenant les feux de régulation de Léon Bourgeois et de Benoît Malon, ainsi que l'accidentologie. Nous avons ensuite construit des outils sur-mesure afin de mettre en forme ces données et de pouvoir assurer un suivi régulier et une analyse. Mon rôle est donc de reprendre et d'interpréter ces données brutes, en prenant en compte les événements extérieurs : accidents, pannes, météorologie ou périodes de départs en vacances, qui constituent

des situations pouvant impacter la circulation, indépendamment du chantier. Ces bilans hebdomadaires de suivi de trafic sont devenus notre outil de base et une véritable aide à la décision pour ajuster les choses au quotidien. Avec 110 000 véhicules par jour, parfois quelques ajustements peuvent aider à améliorer la situation : quelques centimètres de largeur de voies supplémentaires, la réduction d'un rayon de courbure ou le rajout de panneaux directionnels peuvent impacter de manière positive les comportements des usagers. Cette solution totalement sur-mesure de gestion de trafic est assez inédite. Ces moyens ont été mis en place pour se donner toutes les chances d'agir dans la précision et d'être en mesure de s'adapter en permanence. Travaillant d'habitude en bureau d'études, il est très rare d'avoir une expérience aussi enrichissante en confrontant d'un côté la théorie et de l'autre la pratique. Pour l'anecdote, au démarrage de ma mission, j'ai passé plusieurs heures dans ma voiture au milieu des congestions avec un chronomètre, deux GPS et nos outils en construction afin de m'assurer du fonctionnement et donc de la qualité des données !

C'est une belle expérience, très enrichissante. Ce que je retiendrai avant tout c'est l'investissement de chacun, la compétence et le travail d'équipe. Nous avons tous travaillé dans la même direction pour avancer ensemble. **»**



Christophe
ANZORAS



ENTREPRISE
Société 2ico



FORMATION
Ingénieur en génie
civil INSA Lyon



FONCTION
Gérant et expert en équipements
de sécurité pour la route



CHANTIERS PRÉCÉDENTS
• Élargissement de l'A9
à la frontière espagnole
• Élargissement de l'A61 à Villefranche

Après avoir assuré plusieurs fonctions pendant une vingtaine d'années chez Autoroutes du Sud de la France, j'ai rejoint un bureau d'ingénieur sur Lyon avant de créer en 2018 ma propre structure de conseils. J'ai une expertise spécifique en matière d'équipements de sécurité : depuis 2008, j'interviens dans ce domaine pointu et participe à ses évolutions techniques et réglementaires. Je suis membre de la Commission française de Normalisation des Dispositifs de Retenue Routiers depuis 2011, où je côtoie les fabricants ainsi que les entreprises major du secteur d'activité qui les mettent en œuvre.

Parmi les dispositifs de retenue routiers (communément appelés glissières de sécurité), les plus connus sont les séparateurs en béton coulé en place ou les glissières métalliques. On les retrouve sur les deux rives de la chaussée (au bord de la bande d'arrêt d'urgence, ou encore, au centre, en séparation de flux), mais également au niveau des sorties avec les atténuateurs de choc sur les divergents. Il existe de nombreux types de dispositifs de retenue, et tous doivent répondre à des normes et à des règles précises pour leur utilisation et mise en œuvre. L'A57, c'est 7 km sur deux sens de circulation plus des bretelles d'échange à équiper de chaque côté. Nous avons principalement des séparateurs en béton coulé en place de hauteur et de forme différentes (principalement au niveau des arrêts de bus). Ces dispositifs sont capables de retenir des poids

lourds. Les séparateurs en béton coulé en place sont privilégiés car ils demandent moins d'entretien, ce qui permet de limiter la gêne aux usagers lors des réparations suite à accident, surtout sur des sections très circulées. Au niveau de Sainte-Musse, nous avons également des barrières métalliques équipées d'écran antidéversement capables de retenir des chargements de poids lourds, afin qu'ils ne puissent pas, en cas d'accident, basculer sur les voies SNCF situées en dessous de l'autoroute. Sur A57, il y a beaucoup de cas particuliers à traiter ou encore de spécificités de raccordement entre les différents types de dispositifs de retenue.

Sur le chantier de l'A57, je suis intervenu en tant qu'assistant ou maître d'ouvrage et de contrôle extérieur. En phase conception, il s'agissait de définir les besoins et les solutions en fonction des contraintes du projet, afin de préciser le besoin et d'élaborer le cahier des charges pour la consultation des entreprises. Ensuite, il s'agissait d'assurer le contrôle extérieur des travaux réalisés. L'A57 étant un objet atypique, mes relations avec les services de l'État (chargés de la réglementation), les fabricants et les entreprises du secteur ont aidé à trouver les solutions les plus adaptées. Par le passé, il n'était pas rare d'examiner le sujet des équipements de sécurité en fin de réalisation des chantiers, mais ici tout a été pensé dès la phase de conception, ce qui limite les problèmes avant la mise en service, car on a essayé de tout anticiper. **»**



Marco
TURI



ENTREPRISE
PROJET A.M.O



FORMATION
MBA en management
de projet à New York



FONCTION
Suivi du planning et de
l'avancement des travaux



CHANTIERS PRÉCÉDENTS
• Conducteur de travaux sur de grands projets à l'étranger : 15 années au Moyen-Orient, Afrique et aux États-Unis (suivi de construction d'université, palais de la famille royale, pénitencier, centre de conférence, hôpital, etc.)

Je suis intervenu en contrôle extérieur afin de vérifier la réalisation des avancées et la tenue du planning du groupement d'entreprises réalisant les travaux. J'ai donc suivi et soutenu les équipes de la Direction d'Opérations dans le contrôle de l'avancement du chantier, en détaillant tous les ateliers chaque semaine, en pointant ceux qui ont de l'avance, ceux qui ont subi un aléa et pris du retard pour surveiller en temps réel le fil rouge des tâches afin de repérer et anticiper celles qui seraient sur un chemin critique.

Il y avait de nombreux enjeux sur ce chantier et une volonté de renforcer le suivi le plus finement possible. Prévenir et alerter en amont permet de limiter les conséquences et impacts d'un retard sur le reste des opérations. Nous avons donc créé de nouveaux supports, des outils adaptés à la complexité de l'A57 et une méthode de travail sur mesure.

Je suis venu renforcer l'équipe quelques mois avant le pic d'activités de l'été 2023. Le but était de disposer d'un deuxième point de vue, d'un garde-fou supplémentaire en quelque sorte au

moment où chaque décalage pouvait avoir des conséquences importantes. C'était le plus complexe mais certainement le plus challengeant !

J'ai vécu la moitié de ma vie à l'étranger en intervenant sur des chantiers très différents. Je n'ai jamais connu d'opération où la coactivité était aussi prégnante, importante et aussi monitorée. Alors je retiendrai avant tout la synergie que j'ai ressentie avec la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre, les autres assistants ainsi que les entreprises membres du groupement. Tout le monde était particulièrement concerné, concentré, présent et impliqué et ce jusqu'à la fin. L'A57 a été la priorité de tous les intervenants ; il fallait avant tout que ce soit bien fait et dans les délais !

À côté de mes activités professionnelles, je suis marathonien. J'ai d'ailleurs été plusieurs fois champion de France en équipe. Ce chantier était d'un haut niveau et à l'image d'un marathon, nous avons tenu bon jusqu'à la ligne d'arrivée ! C'est une grande fierté d'avoir participé à cela. **»**

Fin de chantier

Le compte à rebours est lancé !

