

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.



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 voie la plus à droite, neutralisée par des plots blancs et rouges, car des équipes peuvent y intervenir.
- Ne restez pas sur la voie du milieu en permanence.



Les étapes vers la mise en service définitive

Fin novembre 2024, les services de l'État ont procédé à une première inspection sur le terrain pour auditer l'ensemble des travaux. Elle a fait l'objet de réserves qui sont en train d'être reprises en parallèle de la finalisation de l'élargissement. Ensuite, les services reviendront au printemps pour l'inspection dite de « sécurité » avant la mise en service définitive.

Le saviez-vous ?

C'est une décision ministérielle qui autorisera la mise en service définitive de l'élargissement de l'A57 à une date précise avant l'été 2025.

OBJECTIF DÉCARBONATION

Des chaussées en partie recyclées

Réduire significativement les impacts directs du chantier et accompagner les entreprises dans la baisse de leur empreinte environnementale est une priorité pour VINCI Autoroutes.

Dans le cadre de la réalisation des chaussées, des initiatives importantes ont été mises en œuvre. Sur le chantier de l'A57, les agrégats d'enrobés issus du rabotage des anciennes chaussées sont tout d'abord concassés puis recyclés. Ils ont pu ensuite être réutilisés à hauteur de 40 % dans le cadre des nouvelles couches de structure de chaussée. En parallèle, des ballasts de voies ferrées ont été utilisés. Il s'agit des gros



pavés en roche dure qui servent à stabiliser la structure des voies de chemins de fer. Ces éléments sont remplacés tous les 30 à 40 ans et sont habituellement envoyés en décharge. Après concassage, des essais en laboratoire ont été réalisés afin de vérifier que les granulats ainsi obtenus répondent aux normes autoroutières et ainsi éviter l'utilisation de ressources naturelles issues de carrière.

Cette initiative est vertueuse, car cela permet tout d'abord d'éviter l'extraction de roches nouvelles dans le milieu naturel et de réutiliser un matériau qui a déjà servi pour d'autres emplois. Ce matériau n'avait plus d'utilité aujourd'hui pour son usage premier mais il a été revalorisé ; nous sommes véritablement sur le principe de l'économie circulaire. L'autre avantage dans le cas présent est que ce stock de ballast était disponible dans un rayon de 15 km de notre chantier, cela a donc permis également de réduire fortement des transports et des rotations de camions importantes. Ces deux aspects sont une véritable plus-value.

Mathilde Froment,
Directrice Adjointe d'Opérations

A57 Infos travaux



Opération « chaussées définitives »

fév. 2025

La réalisation de la couche de chaussée définitive, sur les 7 km en chantier, constitue la dernière grande opération « coup de poing » de l'élargissement de l'A57.

Après avoir réalisé la remise en état des différentes couches constituant la chaussée en 2024, place désormais à l'application de la dernière couche d'une épaisseur de 2,5 cm.

Pour mener à bien les ateliers en toute sécurité, VINCI Autoroutes, en accord avec la Préfecture du Var, a choisi de réaliser ses travaux durant deux week-ends en ce mois de février.

Les ateliers interviendront donc uniquement de nuit :

- du vendredi 14 février à 20 h au lundi 17 février à 6 h* ;
- puis du vendredi 21 février à 20 h au lundi 24 février à 6 h*.

L'autoroute A57 restera ouverte en journée, dans les deux sens de circulation, sur 3 voies, entre Benoît Malon et Pierre Ronde.

Au regard de l'important volume d'enrobés à appliquer, qui avoisine les 12 000 tonnes, et du nombre d'engins nécessaires, l'intervention sur des plages horaires plus longues est primordiale pour garantir la bonne qualité de la chaussée.



VINCI Autoroutes vous remercie pour votre compréhension.

S'informer durant le chantier



Site
a57-toulon.fr



Découvrez les principales étapes de cette opération

La réalisation d'une chaussée ressemble à la confection d'un mille-feuille comme en pâtisserie avec plusieurs couches pour assurer sa stabilité et sa longévité. Elle constitue ainsi une structure épaisse et stable garantissant un confort de conduite et de sécurité aux conducteurs qui l'utilisent au quotidien.

1 L'enrobé qui est un mélange de graviers, de sable et de liant, laisse aussi place à l'intégration de ballast. Ce dernier est le matériau issu des voies de chemins de fer qui a été retiré, analysé, nettoyé, concassé et intégré à la formulation de cette nouvelle matière. Il est fabriqué dans une centrale⁽¹⁾ de production installée à proximité immédiate du chantier. Il est ensuite acheminé par des camions benne jusqu'à son point d'application.



2 L'enrobé est déversé dans des engins spécifiques appelés finisseurs⁽²⁾. 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.

3 Au fur et à mesure, les camions qui se collent au finisseur sont poussés par celui-ci afin qu'il mette en œuvre un linéaire d'enrobé. La plateforme autoroutière étant très importante (15 à 20 m de large par sens), plusieurs finisseurs seront installés, côte à côte, et avanceront suivant un ordre de manière légèrement décalée pour couvrir l'intégralité de la chaussée à réaliser.



4 Progressivement, la chaussée prend forme à l'arrière des machines et de nouveaux engins entrent en scène. Il s'agit de compacteurs⁽³⁾ équipés d'un énorme cylindre rempli d'eau, qui avanceront par des mouvements de « va et viens » sur l'enrobé encore chaud pour le compacter, l'aplanir et l'unifier. Le matériau refroidira peu à peu et se solidifiera.



5 En parallèle de chaque étape, différents contrôles qualité sont réalisés afin de vérifier la conformité des matériaux, l'épaisseur ou encore la qualité du compactage.

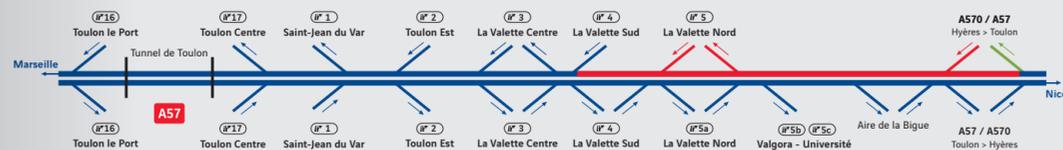
6 La mise en œuvre du marquage définitif peut alors débuter. Une première passe consiste à réaliser le filet de pré-marquage dont l'implantation topographique est contrôlée. Cette action permet de vérifier que la largeur de chacune des voies sur l'autoroute est conforme. Enfin, la dernière étape consistant, à l'aide d'une machine spécifique, à peindre la signalisation au sol, c'est-à-dire les bandes blanches et les tirets constituent le marquage réglementaire.



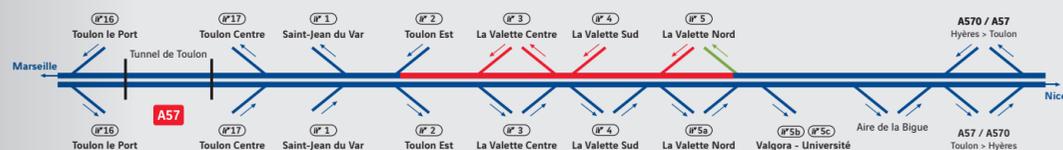
1^{er} week-end du 14 au 17 février* sens Nice vers Toulon

Déviation Des déviations et des itinéraires conseillés seront mis en place.

→ Du vendredi 14 février à 20h au samedi 15 février à 9h30



→ Du samedi 15 février à 19h30 au dimanche 16 février à 10h



→ Du dimanche 16 février à 19h au lundi 17 février à 6h



* En fonction des conditions météorologiques et des aléas techniques du chantier, des week-ends de secours pourront être activés si nécessaire, les 28 février, 1^{er} et 2 mars et les 7, 8 et 9 mars.

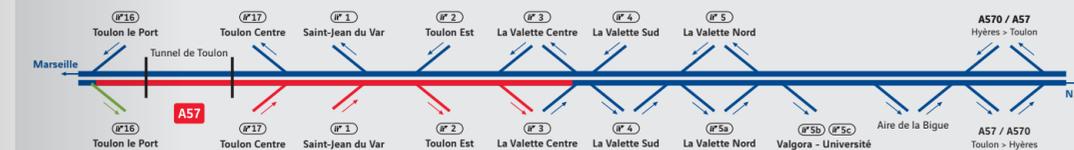
+ DE **100** PERSONNES mobilisées

+ DE **30** ENGINS nécessaires dont **15 À 20** CAMIONS BENNE et **5** FINISSEURS pour l'application de l'enrobé sur une largeur de 2,5 à 5,5 m par engin

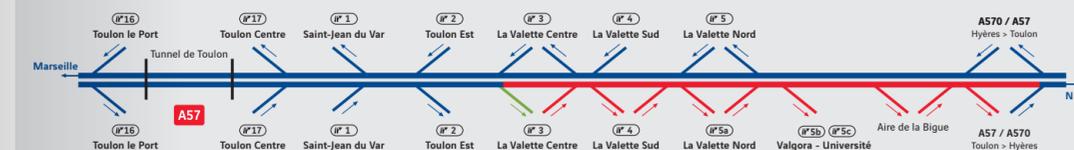
2nd week-end du 21 au 24 février* sens Toulon vers Nice

Déviation Des déviations et des itinéraires conseillés seront mis en place.

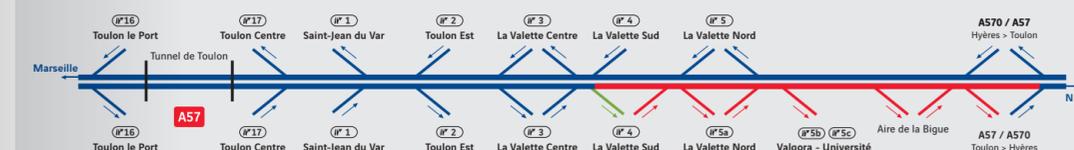
→ Du vendredi 21 février à 20h au samedi 22 février à 9h30



→ Du samedi 22 février à 19h30 au dimanche 23 février à 10h



→ Du dimanche 23 février à 19h au lundi 24 février à 6h



12 000 TONNES d'enrobés à appliquer

soit **13** KM de chaussée neuve

+ DE **50** KM DE BANDES à peindre au sol

1 - Centrale: installation industrielle permettant de mélanger graviers, sable et liants afin de produire des enrobés.
2 - Finisseur: engin qui permet d'appliquer l'enrobé sur une épaisseur régulière et gomme les éventuels défauts.
3 - Compacteur: il s'agit d'un rouleau compresseur destiné à tasser le revêtement, les raccords et bordures de chaussée.