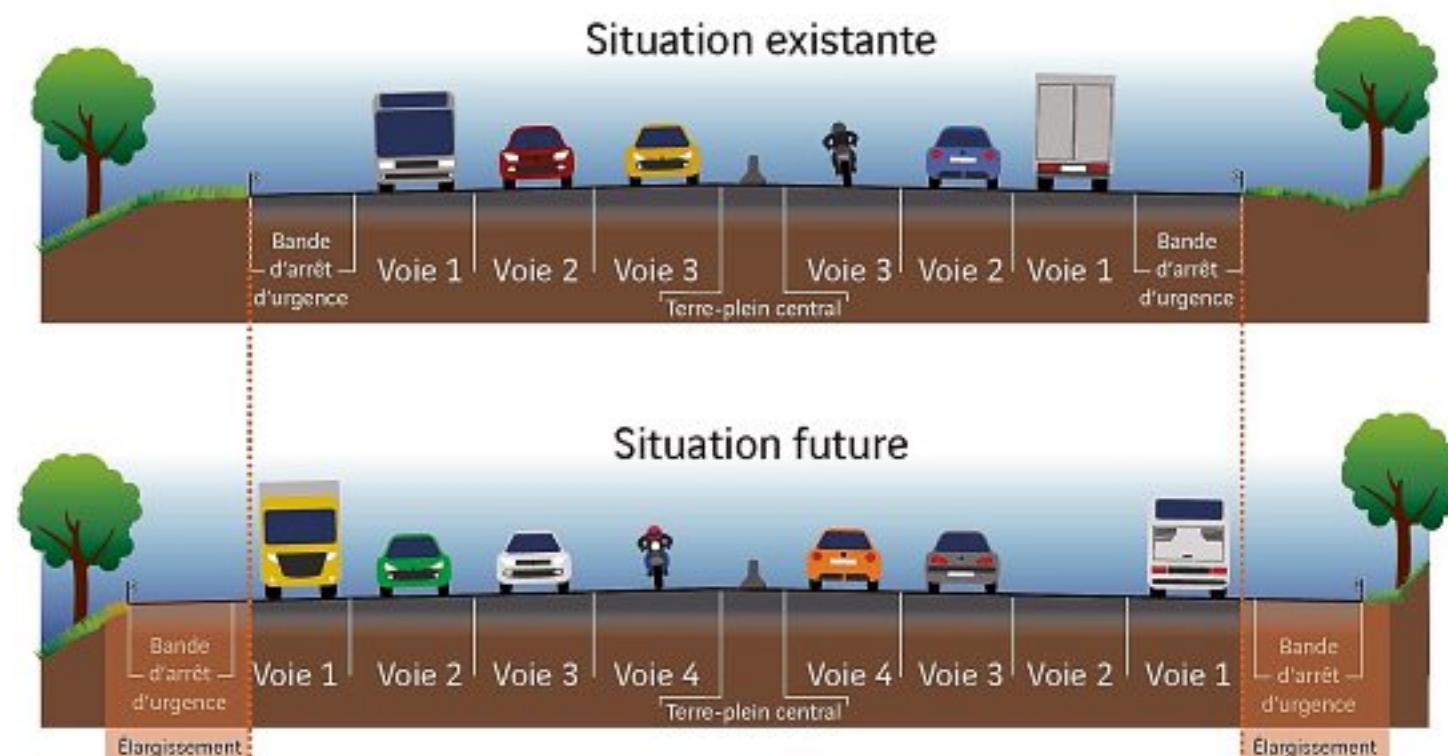




Élargissement de l'A 10

ENTRETIEN ■ Avec Margaux Allix, directrice adjointe maîtrise d'ouvrage chez VINCI Autoroutes

Un chantier colossal pendant sept ans



« Ce chantier est, de loin, le plus significatif que l'A 10 ait connu à hauteur d'Orléans

RÉALISATION. Le cœur du chantier concerne l'élargissement de l'A 10 qui passera de deux fois trois voies à deux fois quatre voies. INFOGRAPHIE VINCI AUTORUTES

L'élargissement de l'A 10 est un chantier colossal qui va s'étaler sur sept ans. Plusieurs années de préparation ont été nécessaires. Margaux Allix, directrice adjointe maîtrise d'ouvrage chez VINCI Autoroutes, revient sur cet aspect et explique les enjeux d'un tel projet.

Pourquoi un tel chantier intervient-il maintenant ? Était-il prévu et souhaité depuis longtemps par VINCI Autoroutes ? Ce chantier était effectivement attendu. Il doit permettre d'améliorer notablement la fluidité sur 16 kilomètres, entre les bifurcations de l'A 71 et de l'A 19. Le trafic est actuellement dense. Sur ce tronçon, nous enregistrons environ, chaque jour, le passage de 64.000 véhicules, avec des pointes à 100.000 certains week-ends chargés.

La sécurité est aussi l'une de nos motivations, les bifurcations avec l'A 71 et l'A 19 sont des zones à risques pour les usagers.

L'élargissement de l'A 10 doit permettre de fluidifier le trafic sur 16 kilomètres

Ces travaux interviennent dans le cadre du Plan de relance autoroutier, signé en avril 2015, confirmant l'accord entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes de mener des chantiers de grande envergure afin d'améliorer les infrastructures autoroutière-

nts. Ainsi, nous avons lancé la mise en place du chantier : instructions, concertation, enquête publique... Jusqu'à ce que le préfet du Loiret déclare ce projet d'utilité publique, en juillet dernier et donne le feu vert pour le lancement des travaux.

En quoi ces travaux répondent-ils à des enjeux de nouvelle mobilité ? Une meilleure fluidité sur l'autoroute contribue à répondre aux nouvelles mobilités. Sur un axe important comme celui-ci, avec la proximité des entreprises du Pôle 45, par exemple, les travaux permettent, de fait, de développer économiquement le secteur. Beaucoup d'entreprises attendent d'ailleurs cette amélioration.

D'autre part, la construction d'un parking de covoiturage permet aussi d'accompagner ces nouvelles mobilités. C'est une mesure supplémentaire que l'on a souhaitée apporter à notre plan initial.

Les usagers étaient favorables à ce type d'aménagement. Lorsque nous l'avons présenté lors de la concertation, les partici-

pants ont souhaité que la capacité soit augmentée pour atteindre 70 places. Ils ont également pu choisir son implantation, parmi les options que nous avions suggérées.

Pour qui ces travaux sont-ils bénéfiques ? Ces travaux sont bénéfiques pour les usagers au quotidien, qu'ils fassent du covoiturage ou non, qu'ils se servent de l'autoroute ou non. Côté économique, c'est utile pour faire fructifier les entreprises.

Le confort des riverains est aussi l'un de nos ob-

jectifs principaux. Ceux qui habitent à proximité de cet équipement routier avaient jusqu'alors, à quelques mètres d'eux, une autoroute qui date de 1973, avec des normes de l'époque.

L'élargissement permet de revoir toutes ces normes et les mettre aux standards environnementaux actuels, que ce soit concernant l'acoustique ou la gestion de l'eau. Avec ce nouvel aménagement, par exemple, on s'engage à ce que chaque goutte d'eau qui tombe sur l'autoroute soit récupérée.

Des travaux d'une telle ampleur ont-ils déjà été menés sur cette partie de l'A10 ?

Entre 1988 et 1990, on était passé de deux à trois voies sur cette portion d'autoroute. Le chantier avait duré plus de deux ans mais il n'était pas aussi important que celui que l'on s'apprête à mener. C'est, de loin, le chantier le plus significatif que l'A 10 ait connu à hauteur d'Orléans. Il s'étale sur une durée de sept ans, et emploiera 250 agents, en moyenne, par an. Il coûte 222 millions d'euros et est financé à 100 % par VINCI Autoroutes. Ces travaux ne seront pas amortis par le prix du péage mais par l'allongement de la durée de concession : nous sommes engagés avec l'État jusqu'en 2034, soit deux ans et demi de plus que prévu afin de financer cet investissement.

Ces travaux présentent-ils un risque pour VINCI Autoroutes ?

L'État nous a confié, grâce à la concession, la réalisation de ce chantier avec tous les risques qu'il comporte, à la fois techniques et financiers.

Notre priorité, c'est la sécurité. Notre responsabilité est entière, à la fois pour les usagers et pour les ouvriers qui œuvrent au quotidien sur le chantier. Ce dernier est un réel

challenge car nous allons le conduire tout en maintenant la circulation. Nous ne pouvions pas couper l'autoroute, c'est d'ailleurs pour ça qu'il va durer sept ans.

Autre point complexe : cette portion se trouve en zone urbaine, comprenant de nombreux réseaux, aussi bien routiers que piétons, cyclables ou encore ferrés. Il a fallu faire des compromis, tout en limitant les contraintes pour les usagers, en minimisant la gêne et en privilégiant la sécurité.

La concertation avec les riverains et les acteurs du territoire est-elle essentielle pour un chantier d'une telle ampleur ? Tout à fait. Il est essentiel de travailler avec tous les acteurs du territoire : associations, entreprises agricoles, acteurs économiques, élus, riverains, etc.

Si l'enquête publique est, elle, une phase obligatoire, on a souhaité, en amont, ajouter des ateliers afin d'associer les riverains et de co-construire avec eux ce chantier. Cette concertation a été pour nous une réussite. Nous n'imaginons pas, dorénavant, ne pas associer tous ces acteurs à la réalisation d'un chantier comme celui-là. ■



« Notre priorité, c'est la sécurité. À la fois pour les usagers et pour les ouvriers qui œuvrent au quotidien sur le chantier »

MARGAUX ALLIX. Directrice adjointe maîtrise d'ouvrage chez VINCI Autoroutes.

Élargissement de l'A 10

Les chiffres clefs du chantier

7



ans de travaux

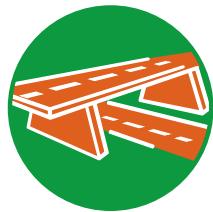
23

ponts concernés, dont

8 ponts supérieurs reconstruits

5 passages inférieurs à élargir

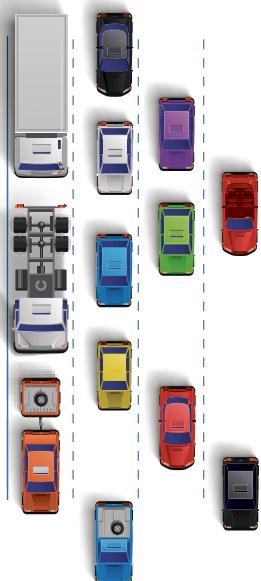
1 passage inférieur refait à neuf spécialement pour la Retrève



2 passages piétons réaménagés

4

voies de chaque côté



16

kilomètres de travaux



5 objectifs

- ➔ Améliorer la fluidité
- ➔ Renforcer la sécurité
- ➔ Accompagner les nouvelles mobilités
- ➔ Améliorer le cadre de vie des riverains
- ➔ Préserver l'environnement

222

millions d'euros investis dont 3 dédiés à un nouvel aménagement pour la Retrève



250

personnes en moyenne par an sur le chantier



7

communes traversées par cette portion de l'A 10

2

territoires (la métropole orléanaise et la Beauce loirétaine)

Source : VINCI Autoroutes.
Infographie : Claire Martin.

Élargissement de l'A 10

COOPÉRATION ■ Des ateliers d'échanges avec les riverains et les élus ont été menés en amont du projet

Impliquer le plus grand nombre

Une concertation avec les riverains a été menée, il y a quelques mois, afin de préparer au mieux les aménagements pour le chantier. Deux ateliers ont été mis en place à l'initiative de VINCI Autoroutes : l'un autour des protections acoustiques, l'autre au sujet des ponts et des souterrains.

« Quand on fait un chantier autoroutier comme celui-là, deux phases sont obligatoires : les études préalables et l'enquête publique. » Stéphane Habrard, chef de projet chez VINCI Autoroutes, et son équipe de la direction de la construction, ont opté pour une phase intermédiaire de concertation publique, afin de déterminer, en réflexion et en accord avec les acteurs du territoire, certains points d'aménagements prévus à l'occasion du chantier.

Proposer, modifier puis soumettre à nouveau

« Cela permettait de construire avec les riverains, associations, entreprises, élus et usagers, un projet cohérent », poursuit le chef de projet.

Plusieurs thématiques ont été abordées à l'occasion de réunions publiques ou ateliers d'échanges : l'acoustique, les ponts et souterrains, ainsi que, par exemple, le parking de covoiturage...

Au total, 700 contributions ont été apportées au projet, dont 20 % concernant des mesures pour limiter le bruit, et 10 % concernant les ponts et les souterrains. « C'est la première fois que l'on va jusque-là », souligne Stéphane Habrard. « Auparavant, on prenait les idées du territoire et on tentait de les intégrer comme on pouvait à notre projet initial. Maintenant, c'est plus concret et abouti. Il y a des allers-retours, on re-travaille des points qui ont été soumis lors des ateliers. Il y a des votes, parfois. La concertation a vraiment permis d'aller plus loin dans la réalisation du projet. »

Parmi les sujets soulevés lors de la concertation et qui ont été adoptés par



RÉFLEXION. À Gidy, Saran ou encore Cercottes, les habitants se sont mis autour de la table pour définir, ensemble, les solutions les plus profitables pour le territoire.

VINCI Autoroutes, la pause d'écrans en béton et en bois, en continuité, le long de la portion concernée de l'autoroute A10, l'aménagement de pistes cyclables sur quatre voiries identifiées, le nombre de places sur le parking de covoiturage ainsi que sa localisation, mais aussi le réaménagement de certains passages inférieurs piétons qui étaient, jus-

qu'alors, peu engageants pour la population locale.

Répondre aux questionnements

« Nous avons notamment discuté avec les gens de la position des ponts que nous allons reconstruire. C'est eux qui ont choisi de les placer au nord ou au sud de ceux existants », se remémore Stéphane Habrard. D'autres sujets ont beau-

coup interpellé les riverains, à savoir la gestion de l'eau, la pollution atmosphérique, le projet prévu pour la rivière la Re-

trée afin d'éviter de nouvelles crues, ou encore les emprises foncières nécessaires à l'élargissement ou aux aménagements. ■

L'avis de Thierry, artisan à Gidy

« En tant qu'artisan sur la commune de Gidy, j'ai reçu un courrier de VINCI, il y a quelques mois, pour m'informer des travaux qui allaient être réalisés et la gêne que ça pouvait occasionner. Nous, à Gidy, ce qui nous préoccupe le plus, c'est ce qu'ils ont prévu pour la Retrève, afin qu'on ne revive pas une crue comme celle de 2016. »

LE PROJET VU PAR DES MAIRES DE L'ORLÉANAIS

La concertation a été menée dans les sept communes traversées par la portion de l'A 10, identifiée pour les travaux, à savoir Gidy, Saran, La Chapelle-Saint-Mesmin, Cercottes, Ingré, Sougy et Chevilly. Riverains, entreprises et élus ont particulièrement pris part à l'écriture du projet. Les maires font le bilan de cette concertation et s'expriment au sujet du chantier à venir.



MARYVONNE HAUTIN

maire de Saran

Nous avons eu un très bon contact avec VINCI. Lors de la concertation, les habitants ont répondu présents et ont été écoutés. Ils ont notamment permis d'ajouter au projet de VINCI une piste cyclable et piétonne sur le pont de Gidy. Par ailleurs, nous sommes de plus en plus pollués par les camions du Pôle 45 qui souhaitent rejoindre l'A 10, c'est pourquoi nous défendons l'idée d'un nouvel échangeur depuis de nombreuses années.



CHRISTIAN DUMAS

maire d'Ingré

C'est, pour moi, la mauvaise réponse à une bonne question. Je souhaitais que la portion de l'A 10 orléanaise soit déviée et coupe à travers champs entre Artenay et Meung-sur-Loire. Notre commune subit des nuisances importantes. Dans le cadre du chantier, qui va être long et éprouvant, VINCI prend des terrains à l'entrée de la ville, une parcelle sur laquelle des commerces et des entreprises étaient prévus.



MARTIAL SAVOURÉ-LEJEUNE

maire de Cercottes

Il y a deux ans, notre commune a subi de plein fouet les inondations. C'est à ce moment-là que l'on a commencé à nous parler de l'élargissement et de ce qui pouvait être fait pour canaliser la rivière la Retrève en cas de crue. Un dialogue ouvert s'est installé avec VINCI. L'aménagement d'un ouvrage sous l'autoroute est prévu afin de faire passer la rivière. Quant aux nuisances, la commune ne subit pas particulièrement le bruit généré par l'autoroute, cela dépend de la météo.



BENOIT PERDEREAU

maire de Gidy

On a eu beaucoup de réunions de concertation en ce qui concerne l'élargissement et l'emprise sur nos terrains, l'impact pour les agriculteurs. Cinq ponts seront démolis et reconstruits. On est lucide sur le trafic, qui ira en augmentant, donc les habitants ont été également attentifs aux mesures concernant le revêtement acoustique. Ce que l'on attend plus spécialement à Gidy, c'est davantage l'échangeur qui permettra de desservir le Pôle. Ce sera très intéressant pour le territoire local.



NICOLAS BONNEAU

maire de La Chapelle-Saint-Mesmin

Mon rôle est de m'assurer que les nuisances ne seront pas plus importantes avec ce nouvel aménagement. Dans le projet initial, des emplacements appartenant à la commune étaient convoités par VINCI. J'ai fait voter un avis favorable par l'équipe municipale pour ce chantier d'élargissement, sous réserve que ces emplacements nous soient restitués. Ça n'enlève rien à ma vigilance quant aux répercussions des travaux. Je fais en sorte que les moyens nécessaires soient mis en œuvre par VINCI.

Élargissement de l'A 10

ÉCONOMIE ■ Un projet comme celui de l'élargissement de l'A 10 a des conséquences positives localement

Un chantier créateur d'emplois



TRANSIT DE MARCHANDISES. De nombreux poids lourds transite toute la journée entre la métropole orléanaise et le reste de la France, via l'A 10.

Une partie des postes proposés par VINCI Autoroutes, afin de réaliser le chantier, sera très favorable localement pour l'emploi, notamment pour les personnes en situation de retour à l'emploi.

Mener un tel chantier, c'est promettre de booster l'économie locale.

« On sait que le trafic va augmenter, que le Pôle 45 va s'agrandir, que la zone va devenir de plus en plus dynamique. L'infrastructure doit accompagner le

développement économique local et non pas le freiner », insiste Stéphane Habrard, chef de projet à VINCI Autoroutes.

L'emploi, lui, sera généré à grande échelle : 250 postes seront créés, en moyenne, chaque année. Les diverses entreprises qui seront sélectionnées pour œuvrer sur le chantier devront respecter la clause sociale, stipulée dans les appels d'offres de VINCI Autoroutes. En d'autres termes, des publics éloignés de l'emploi

pourront profiter de ces postes, afin de se réinsérer dans le monde du travail, sans pour autant être spécialisé dans le BTP ou autres métiers du chantier.

Treize postes créés en faveur de l'insertion

La Maison de l'emploi d'Orléans a accompagné VINCI Autoroutes dans ces démarches. « Depuis 2005 environ, on préconise de réserver un nombre d'heures proportionnelles à l'activité pour les personnes qui ont vraiment

besoin d'un emploi », introduit Benoit Richard, chargé de mission clauses sociales à la Maison de l'emploi d'Orléans. « Avec VINCI Autoroutes et le chantier d'élargissement de l'A 10, nous prévoyons de générer, au minimum, 20.000 heures réservées aux personnes en situation de retour à l'emploi, ce qui revient à créer treize emplois à temps plein sur la durée du chantier, de 1.500 heures environ chacun. » ■

Objectif : former du personnel motivé

La Maison de l'emploi est une structure qui est apparue en France dans le cadre de la loi de programmation pour la cohésion sociale.

Aujourd'hui, l'Hexagone compte 185 entités du genre, qui ont pour mission d'épauler les partenaires économiques locaux dans le développement de leur filière, la gestion des emplois et des compétences ou encore la mise en place du dispositif de la clause sociale dans les marchés publics.

« On avait déjà travaillé avec VINCI Autoroutes-Cofiroute, pour le projet de l'aire de Meung-sur-Loire, sur l'insertion de la clause sociale dans les appels d'offres », indique Benoit Richard, chargé de mission clauses sociales à la Maison de l'emploi d'Orléans. « On les a aidés à rédiger un marché qui



COLLABORATION. La Maison de l'emploi a épaulé VINCI Autoroutes, notamment pour les appels d'offres.

s'adressait à des demandeurs d'emploi longue durée, bénéficiaires du RSS ou du RSA, à des travailleurs handicapés, à des jeunes en situation de décrochage scolaire... On a proposé, ensemble, un cahier des charges qui a été soumis au prestataire et qui a été retenu. Par la

suite, on accompagne aussi ce prestataire dans la rédaction des contrats et pour le choix des publics, que l'on a souvent repérés en amont. »

Ces travailleurs sont parfois issus d'agences d'intérim spécialisées dans l'insertion, qui ont, au préalable, formé les candi-

dats en interne pour le chantier.

« La force des entreprises du territoire local, c'est aussi d'avoir des personnes formées. Cela favorise directement leur développement », poursuit Benoit Richard. Les savoir-faire ainsi acquis sont profitables à l'entreprise comme à l'employé.

Miser sur la formation et la motivation

« Les deux-tiers des personnes positionnées sur des clauses sociales sont toujours en emploi six mois après, et la moitié d'entre elles sont encore là un an après. » Une preuve que l'enjeu, pour les entreprises, est de taille. Au-delà de l'insertion, ce qu'elles recherchent, c'est avant tout des personnes « motivées », souligne Benoit Richard, « plus que des personnes qualifiées ». ■

Les entreprises du Pôle 45 en première ligne

Situées le long de l'A 10 au nord d'Orléans, les grandes entreprises telles qu'Amazon, Deret, les Laboratoires Servier ou encore d'autres sièges sociaux, notamment liés au secteur de la cosmétique, profitent directement de leur proximité avec l'axe autoroutier pour le transit de marchandises. Comment abordent-elles cet élargissement ? Quelles sont les conséquences directes pour leur activité ?

Patrice Martin, directeur des Laboratoires Servier Gidy

« Nous avons élaboré ce chantier main dans la main avec VINCI Autoroutes puisque notre entreprise cède des éléments fonciers, des terrains situés au nord ou au sud de notre site.

C'est un très beau projet qui a pour objectif d'améliorer la fluidité de la circulation et de rénover les infrastructures. Cela comprend la réfection de pont venant de Saran, qui enregistre quotidiennement de plus en plus de passages de poids lourds. Nous avons, également, une grande attente en ce qui



DIRIGEANT.
Patrice Martin.

concerne l'échangeur de Gidy, qui nous permettra d'accéder à la zone d'activités sans trop de difficultés. » ■

Sylvain Charbonneau, gérant de Flo Palettes

« Notre groupement de transporteurs est un hub de transit. Plusieurs transporteurs se retrouvent donc ici.

Une meilleure fluidité du trafic sur l'A 10 ne pourra qu'être bénéfique à notre activité, Orléans étant un point de passage difficile pour tous, au carrefour de trois autoroutes. Aujourd'hui,

95 % des marchandises sont transportées par la route. Or, ce chantier peut favoriser le métier des transporteurs et donc favoriser le développement économique. Par ailleurs, le Pôle 45 est engorgé, notamment aux heures de pointe. Une déviation permettrait d'accéder aux entreprises plus facilement. » ■

Patrick Maillet, directeur de Deret transporteurs

« Orléans est, à l'heure actuelle, un nœud autoroutier. La fréquentation varie en fonction des départs en vacances et des heures de pointe.

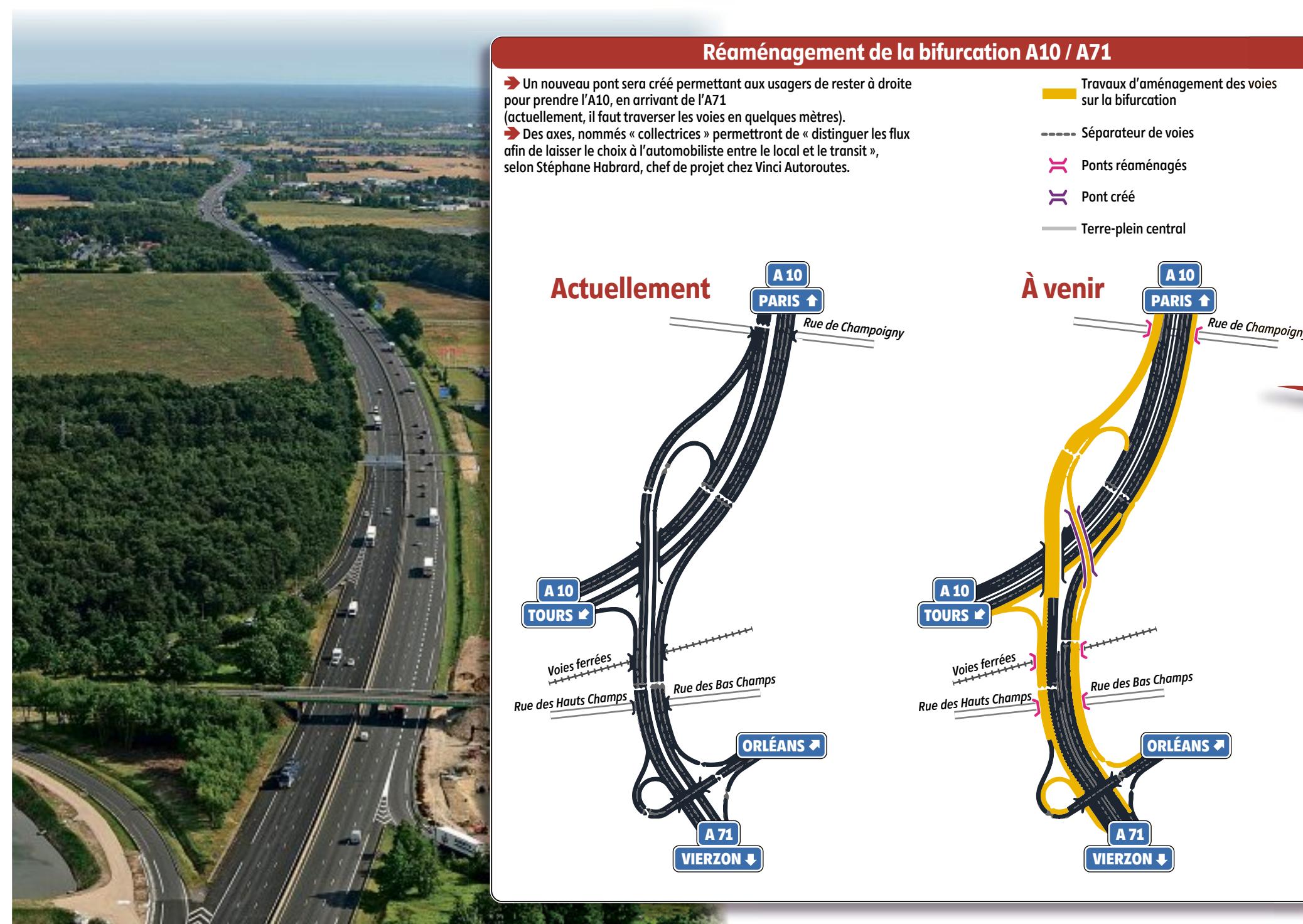
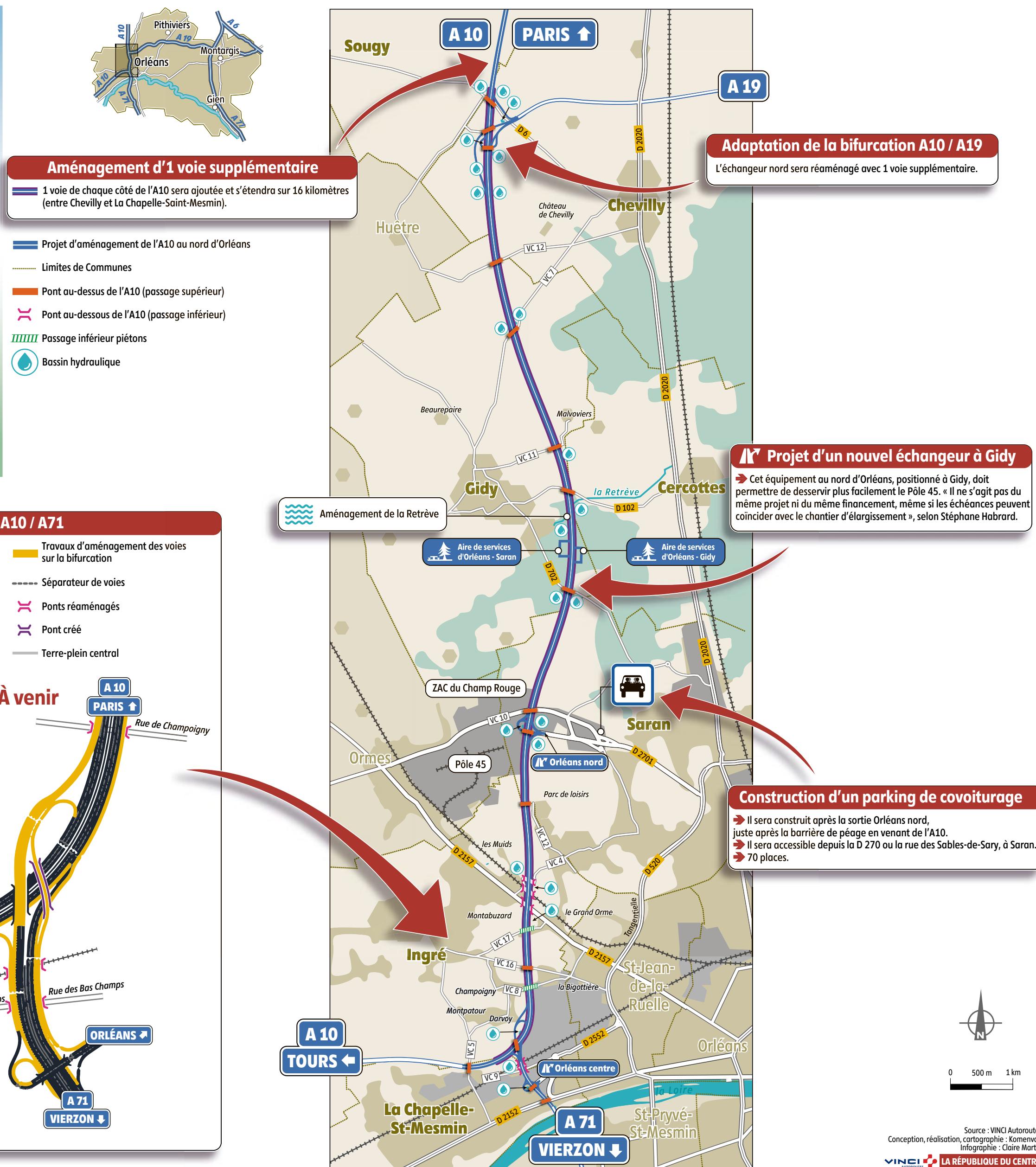
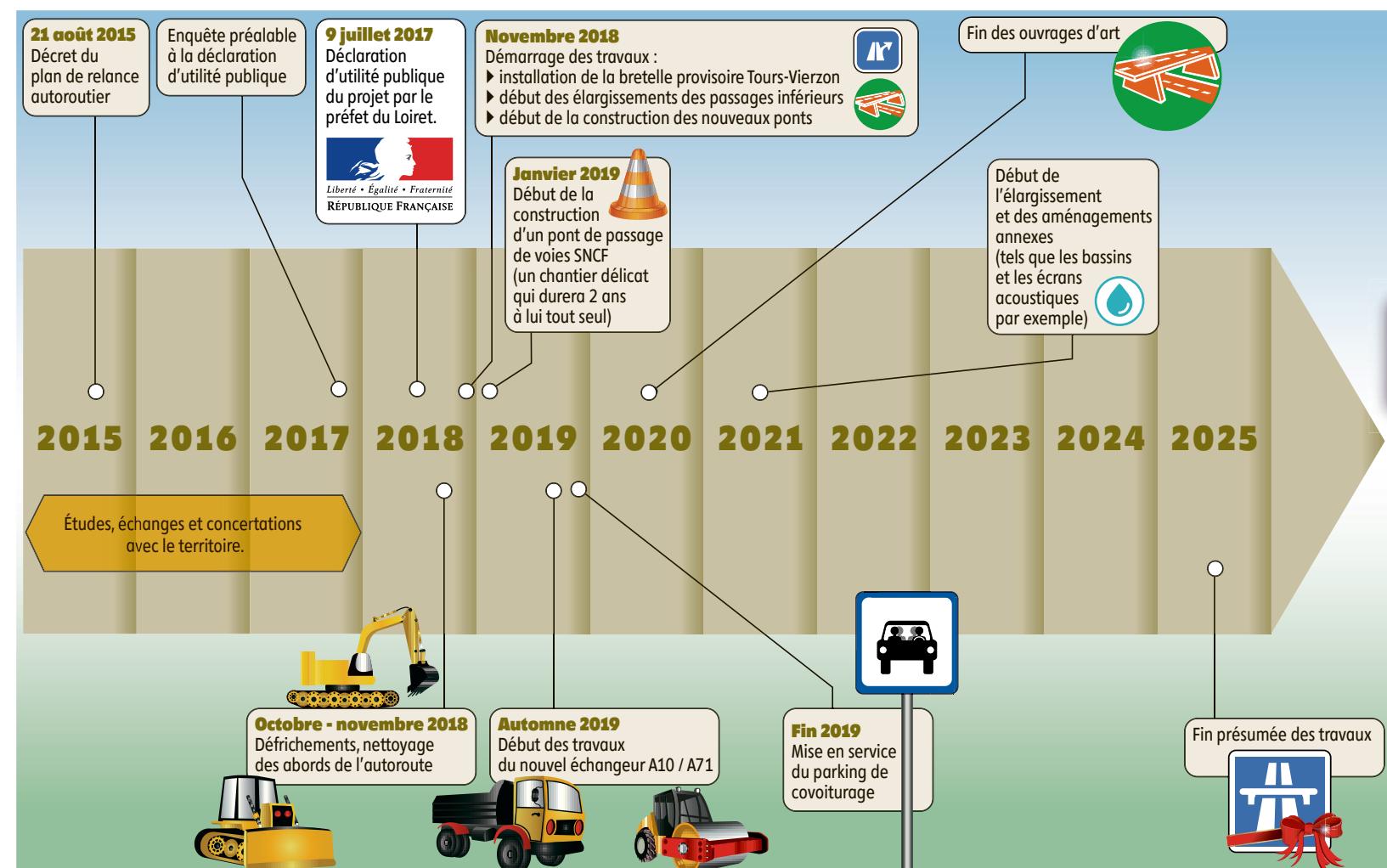
C'est un point délicat pour nos camions, entre les bifurcations A 71 et A 19. Parallèlement, l'activité économique du Pôle 45 est croissante. Il y avait une nécessité évidente de passer de trois à quatre voies. VINCI Autoroutes nous a consultés sur le foncier, puisqu'une partie de l'élargissement est prévue en bordure de nos terrains. Le nouvel aménagement aura une conséquence directe positive



DIRIGEANT.
Patrick Maillet.

sur notre activité professionnelle : les camions passeront moins de temps sur la route et nous pourrons y gagner économiquement. » ■

Élargissement de l'A 10



0 500 m 1 km

Élargissement de l'A 10

COMMUNICATION ■ Faire remonter les informations, du chantier aux usagers, c'est aussi la mission de VINCI

« Notre volonté, c'est de prévenir »

Afin de simplifier le quotidien des usagers pendant les travaux, VINCI Autoroutes met en place un bulletin d'information hebdomadaire et invite chacun à consulter régulièrement l'application Ulys.

Qui dit sept ans de travaux, dit quelques perturbations du trafic. VINCI Autoroutes en est bien conscient. Pour les usagers, réguliers ou non, de l'A 10 et de la portion orléanaise concernée par les travaux, VINCI Autoroutes va mettre en place un bulletin d'information hebdomadaire. Ce dernier donnera les prévisions trafic de la semaine à venir. En plus de l'application Ulys et de radio VINCI Autoroutes, les automobilistes seront donc parés à affronter toutes perturbations éventuelles !

« Que l'automobiliste puisse s'organiser en fonction des prévisions »

C'est comme recevoir une gazette hebdomadaire, donnant des nouvelles des sujets qui nous inté-

► RESTEZ CONNECTÉS PENDANT LE CHANTIER !

VINCI Autoroutes vous informe des conditions de circulation et de l'avancement du chantier.



La Chargée d'info chantier
répond à vos questions
du lundi au vendredi de 9h à 17h
au **02 46 91 07 45**



Mon Bulletin Circulation
recevez par **SMS** ou **Email**,
vos conditions de circulation
pour la semaine à venir



Le site web du chantier
www.a10-nord-orleans.fr



L'application ULYS
« compagnon de voyage » digital
pour connaître l'information
trafic en temps réel



Le fil Twitter
@A10Trafic



Radio VINCI Autoroutes
avec vous sur la route

DISPOSITIFS. Plusieurs solutions sont proposées aux usagers afin de rester les mieux informés possible. INFOGRAPHIE VINCI AUTOROUTES

ressent. Et l'A 10 aux abords d'Orléans est un sujet qui va particulièrement intéresser en ces temps de travaux !

Chaque vendredi, le bulletin d'information se glisse dans les messageries électroniques et les téléphones portables via les SMS, pour tous ceux qui le

souhaitent. Un simple clic sur le site Internet (*) suffit pour en faire la demande.

Prévoir son trajet en fonction du bulletin

« Dès le mercredi, nous travaillons avec l'équipe chantier pour prévoir la semaine à venir en fonc-

tion de l'avancée des travaux », indique Karine Ficat, responsable marketing et communication sur le réseau Cofiroute. « Le but, c'est que l'automobiliste puisse s'organiser en fonction des prévisions et de son emploi du temps. Ensuite, nous assurons l'usager que le chantier se déroule comme nous l'avions annoncé dans le bulletin. Pas d'imprévu sur la route ! »

Chaque bulletin est personnalisé en fonction de son trajet quotidien ou de ses itinéraires habituels. « C'est absolument essentiel que celui qui emprunte l'autoroute ait les infor-

mations les plus précises qui soient concernant les travaux », explique Karine Ficat. « Notre volonté, c'est de prévenir. »

Avant de partir, consulter Ulys

Pour ceux qui préfèrent vérifier le matin, avant de prendre la route, l'application Ulys fournit toutes les informations nécessaires à l'instant présent : trafic, enseignes présentes sur les aires d'autoroute, les bouchons, les alertes météo... « Ensuite, quand on est au volant, pour plus de sécurité, rien ne remplace les flashes infos du 107.7 », précise Karine Ficat. L'application Ulys permet aussi aux abonnés Télépâge de gérer leur compte depuis un espace personnel. « Cette interface est récente. Elle est née en juin 2018 et sera aménagée à devenir de plus en plus performante dans les mois qui viennent », poursuit Karine Ficat.

Pour les curieux, riverains ou usagers, qui souhaiteraient découvrir l'envers du décor, des visites seront organisées régulièrement pour connaître davantage l'enjeu de ces travaux et les métiers qui œuvrent au quotidien sur le chantier. ■

(*) www.a10-nord-orleans.fr

INTERVIEW ■ Amandine Louis, chargée d'information chantier, a un rôle capital dans la perception du chantier

Une interlocutrice privilégiée pour les usagers et les riverains

■ Quel est votre rôle au quotidien ? Mon objectif est de faire le lien entre VINCI Autoroutes et le territoire. Je suis l'interlocutrice directe des riverains et des usagers en ce qui concerne les travaux. Basée dans les locaux de VINCI Autoroutes à Saran, j'organiserai plusieurs rencontres directement dans les mairies et les quartiers de communes de l'Orléanais.

■ Peut-on vous rencontrer lors de permanences ? Oui, il y aura bien sûr des temps d'échanges organisés soit en mairie soit lors de permanences ponctuelles durant les travaux. Mais on peut me contacter également via un numéro vert (*), pendant les horaires d'ouverture ou bien en me laissant un message vocal sur ce même numéro. Chacun pourra me faire part de ses revendications ou de



MÉDIATION. Amandine Louis sera joignable grâce à un numéro vert.

simples informations. Je rappellerai dès que je prendrai connaissance du message.

■ Qui peut vous solliciter et pourquoi ? Les usagers de l'A 10 qui seront directement impactés par les travaux pour tout ce qui est de l'ordre de l'information ou du signalement.

Les riverains aussi peuvent me contacter pour faire part d'une gêne, comme de nuisances sonores ou de trafic dans leur secteur d'habitation, ou simplement pour avoir une information sur la nature des travaux. Je serai présente afin de limiter la gêne. L'idée c'est de traiter le message de l'usager ou du riverain et de faire remonter l'information afin que tout se passe pour le mieux.

■ Allez-vous vous déplacer sur le territoire ? Oui, il y aura des temps de rencon-

tre sur les communes li-

mitophes de l'autoroute et du chantier. Il s'agit des communes dans lesquelles la concertation a eu lieu quelques mois plus tôt. Après, nous nous adapterons en fonction des demandes, au fur et à mesure. Les dates et horaires des premières permanences seront communiquées prochainement.

■ Comment allez-vous résoudre les problèmes ? Nous allons faire très régulièrement des réunions d'équipe auxquelles je participe. Je pourrai alors partager avec le chef de chantier, le maître d'œuvre ou les entreprises sur place, les questions que j'aurai collectées. Sur un chantier aussi important que celui-ci, mon métier, c'est aussi de trouver les personnes adéquates pour me répondre.

■ Votre mission va-t-elle évoluer au fil du chantier ?

L'objectif, c'est que je puisse être présente, à l'écoute et pro-active pendant toutes les phases du chantier. Mes missions pourront évoluer si besoin, pour mieux anticiper les questions et les réactions des gens.

■ La présence d'une personne comme vous sur un chantier est-elle systématique chez VINCI Autoroutes ?

Elle ne l'était mais c'est la volonté de VINCI de développer cette mission sur les prochains chantiers afin de conserver ce lien privilégié avec le territoire. C'est un vrai travail de communication et c'est une conviction de VINCI Autoroutes : plus on informe les gens, mieux se déroule le chantier. ■

(*) Vous pouvez contacter Amandine Louis, chargée d'information chantier, au numéro vert suivant : 02.46.91.07.45.

Élargissement de l'A 10

SÉCURITÉ ■ La direction de l'exploitation chez VINCI Autoroutes doit s'assurer du bon déroulement des travaux

Exploiter et construire en même temps

Construire et démolir des ponts, mais aussi faire en sorte que les entreprises soient actives sur le chantier... Le tout, en maintenant la circulation. C'est un challenge pour la direction de l'exploitation de VINCI Autoroutes.

Il n'était pas question, pour VINCI Autoroutes, de couper l'autoroute A 10 pendant plusieurs mois voire plusieurs années. La décision a été prise sans trop de difficultés au sein du concessionnaire et exploitant d'autoroutes. Il faut mener ce chantier sous exploitation, en tentant de minimiser au maximum la gêne pour les usagers. C'est pour cette raison qu'il durera... Sept ans.

Poser les balises pour la sécurité de tous

Chaque phase des travaux a été prévue minutieusement. Une orchestration impressionnante, du côté de la direction de l'exploitation de VINCI Autoroutes, qui s'apprête à coordonner l'un des chantiers les plus audacieux mais aussi des plus risqués pour les « hommes en jaune ».

« Il y a des chantiers courants – refaire des enrobés,



ORGANISATION. VINCI Autoroutes coordonne les agents d'exploitation afin de modifier les flux de circulation en fonction des étapes du chantier.

mettre des nouveaux panneaux, faire le fauchage au bord d'une autoroute – et puis il y a les chantiers plus rares, comme créer des ouvrages d'art, refaire l'hydraulique d'une autoroute », explique Céline Bartherote, chef d'exploitation sur le district du chantier. « L'autoroute restera ouverte aux usagers

sauf quelques exceptions, certaines nuits, notamment pour détruire les ponts. »

La direction de l'exploitation a pour mission de mettre tout en œuvre afin de protéger à la fois les entreprises qui sont sur le chantier, les usagers et le personnel de VINCI Autoroutes.

« Ainsi que nos partenaires, pompiers, gendarmes et dépanneurs, afin qu'ils puissent agir de manière la plus efficace sur l'autoroute », poursuit la chef de district. Cette dernière coordonnera, sur le terrain, vingt-six agents routiers, appelés plus communément « les hommes en jaune » et une dizaine

Attention, chantier en cours

L'une des étapes qui débutera dans quelques semaines consistera à construire les piliers centraux des nouveaux ponts. Le chantier s'installera donc au niveau du terre-plein central, au milieu des voies.

« Les trois voies seront maintenues mais elles seront réduites en largeur », indique Cyrille Melchior. Plus d'un kilomètre avant le chantier, l'automobiliste prendra connaissance de l'approche d'un dévoiement des voies et devra réduire sa vitesse de manière conséquente pour ne

pas perturber le chantier. « Que les usagers lèvent le pied à cet endroit-là est impératif pour la survie de nos agents, qui garantissent eux-mêmes la sécurité des entreprises sur le chantier. Si nous constatons que la vitesse n'est pas réduite de manière significative, il n'est pas exclu que nous prenions la décision d'installer, avec la préfecture, des radars chantiers », renchérit Céline Bartherote. Chaque construction de pilier s'étalera sur six semaines. Cet ouvrage devrait durer, au total un an et demi. ■

d'agents de maîtrise, qui sont chargés de surveiller, en continu, les axes autoroutiers, depuis le centre d'exploitation.

Pouvoir assurer le prévu et l'imprévu

« Les hommes en jaune ont pour mission de positionner le balisage, parfois de traverser les voies. C'est toute la complexité d'avoir un chantier sous exploitation. Il faut que les usagers soient vigilants pour qu'il n'y ait pas de drame », indique Céline Bartherote.

« On tentera de maintenir trois voies de circulation de chaque côté le

plus souvent possible », assure Cyrille Melchior, coordinateur sécurité sur le chantier. « Il faut respecter les contraintes de chacun. Nous sommes capables de donner des prévisions de trafic aux usagers, car la maîtrise d'ouvrage a organisé son chantier de manière très précise, presque heure par heure. Mais nous donnons toujours la priorité à l'urgence. »

Pour Céline Bartherote, l'enjeu, tout comme le risque, est grand. « On ne l'a jamais fait. Il faudra s'adapter, être agile et réactif. » ■

Risque zéro avec la sécurité

C'est la politique de VINCI Autoroutes : la démarche « Sécurité 100 % chantier » implique tous les ouvriers et agents dans une responsabilité irréprochable et une séerie de règles à respecter.

« Les ouvriers n'ont pas forcément l'habitude de travailler sur des chantiers autoroutiers », explique Thierry Maillé, directeur d'opération maîtrise d'ouvrage à VINCI Autoroutes. « C'est une organisation globale afin d'éviter que nos compagnons se blessent. »

Un protocole minutieux

Ces règles de sécurité sont énoncées dès les phases contractuelles avec les entreprises. Puis, avant de démarrer le chantier, le maître d'œuvre et les entreprises se réunissent afin d'exécuter le « Point d'arrêt sécurité ». « On vérifie que tout ce qui a été listé comme choses à faire en préparation du chantier a bien été réalisé », indique Thierry Maillé. « Avant de faire travailler les ouvriers, on a également une formation, nommée Apte VA, à dispenser à toute personne qui rentre sur un chantier VINCI Autoroutes. Dans ce cadre, on a des formateurs qui vont eux-mêmes dans les entreprises assurer les formations ». Parmi les règles à respecter : ne pas téléphoner sur le chantier, ne pas franchir les voies de circulation ou encore attacher sa ceinture sur les engins...

mes dans les entreprises assurer les formations ». Parmi les règles à respecter : ne pas téléphoner sur le chantier, ne pas franchir les voies de circulation ou encore attacher sa ceinture sur les engins...

Beaucoup de contrôles moins d'erreurs

Sur place, VINCI Autoroutes effectue des contrôles au quotidien afin de s'assurer que tout est en règle. Un coordinateur sécurité et protection de la santé a pour mission de faire remonter les points qui n'iraient pas, en travaillant directement avec le maître d'ouvrage. « On peut aussi organiser des inspections sécurité, ou encore mandater des contrôles extérieurs. À la moindre anomalie, on peut décider d'arrêter le chantier le temps que des mesures soient prises », poursuit Thierry Maillé. « On favorise évidemment la prévention. Les entreprises peuvent rédiger, elles aussi, une fiche événement sécurité dès qu'elles ont détecté un risque potentiel du point de vue de la sécurité. Une communication constante est essentielle afin d'organiser, au mieux et sans embûche, un chantier de grande ampleur comme celui-là. » ■

LE SAVIEZ-VOUS ?

« Les hommes en jaune sont toujours deux. Celui qui traverse les voies pour installer une balise ou enlever un obstacle est sous la surveillance de l'homme sentinel. »

Céline Bartherote, chef d'exploitation du chantier.



Élargissement de l'A 10

CARRIÈRES ■ Sur le chantier, plusieurs professions sont mobilisées afin de réaliser les aménagements prévus

L'A 10, carrefour des métiers

Ils sont nombreux à se succéder sur le terrain et viennent souvent d'horizons divers. Explication des principaux métiers.

Coordonneurs VINCI, compagnons, maître d'œuvre, hommes en jaune... tous les profils se croisent et œuvrent dans un seul et même but : mener à bien ces travaux et faire de l'autoroute A 10 un axe pratique, moderne et aux normes.

1 Le coordinateur sécurité et protection santé. Il va faire en sorte d'être le référent pour les entreprises en matière de sécurité. Il coordonne les équipes, les observe et fait remonter à VINCI Autoroutes la moindre défaillance en terme de sécurité. « Sa présence est réglementaire », souligne Stéphane Habrard, chef de projet chez VINCI Autoroutes. « Sur ce chantier, nous avons engagé un précepteur sécurité en plus du coordinateur. »

2 Le coordinateur environnement. Il travaille de concert avec l'écologue référent. Il vérifie que tout soit bien respecté



COMPÉTENCES. Si leur mission reste commune, soit élargir l'A 10, beaucoup de compagnons interviendront à tour de rôle, chacun spécialiste dans son domaine. CRÉDITS GUILLAUME SOUVANT/VINCI AUTORUTES

en amont concernant les mesures environnementales. Il contrôle également si ces mesures sont bien appliquées sur le chantier.

3 Le terrassier. Il est celui qui manipule la terre, celui qui va œuvrer à l'élargissement, notamment. Il conduit des pelle-

teuses, crée des plateformes, des bassins... « Ils sont, en général, plutôt à côté de l'autoroute », précise Stéphane Habrard.

« Contrairement aux spécialistes de la chaussée, ceux qui font la voirie au quotidien. »

QUESTION À

STÉPHANE HABRARD

chef de projet chez VINCI Autoroutes

Pourquoi appelle-t-on les ouvriers du chantier des « compagnons » ?

« C'est un terme qui vient du Moyen Âge. Les compagnons étaient assimilés à ceux qui bâtiisaient des cathédrales. Proche de l'artisanat, le métier se transmettait de génération en génération, il fallait l'apprendre sur le terrain. C'est un terme aujourd'hui repris sur les chantiers pour désigner les ouvriers, toutes spécialités confondues. »

4 L'ouvragiste. C'est un métier issu du secteur du bâtiment, il travaille le béton. C'est lui qui construit les ouvrages d'art dans les chantiers. ■

■ Quelles seront les entreprises du chantier ?

Plusieurs étapes vont rythmer le chantier de l'A 10. Ces étapes génèrent différents appels d'offres, remportés par des entreprises distinctes selon les spécialités de chacune. « Nous faisons des appels d'offres européens qui mettent en avant la sécurité, le confort des usagers et notre fonctionnement général », explique Stéphane Habrard. « Il faut que les entreprises partagent nos points de vue et nos manières de faire. » Colas a, d'ores et déjà, été choisi pour assurer la construction du parking de covoiturage. Quant à la construction des ponts, qui constituera la première partie du chantier, les travaux reviennent à Bouygues travaux.

Tous ces opérateurs seront basés à Ormes et feront appel à des entreprises locales en soutien. « L'appel d'offres pour l'aménagement du nouvel échangeur de l'A 71 est en cours et celui pour l'élargissement en tant que tel sera bientôt mis en route », précise Stéphane Habrard. « On attend, pour cette étape importante, de grosses entreprises, une technicité importante. Il faudra à la fois connaître le terrain et avoir l'expérience de gros chantiers. » Le dernier appel d'offres sera dédié au paysage, ultime étape de la transformation. « Nous choisirons sans doute une entreprise locale », poursuit Stéphane Habrard.

Maître d'ouvrage ou d'œuvre ?



NE PAS CONFONDRÉ ■ Dans le cas de l'élargissement de l'A 10, le maître d'ouvrage, c'est VINCI Autoroutes. C'est le donneur d'ordre, le financeur et l'exploitant. Il est responsable vis-à-vis de l'État et endosse toute cette responsabilité pour mener à bien ce chantier. Le maître d'œuvre, lui, c'est l'architecte, le garant technique, l'ingénieur, à qui le maître d'ouvrage a donné un cahier des charges précis afin de concevoir son projet.



« L'expérience est essentielle dans ce type de chantier

Pierre-Gaspard Delaporte, de la société Egis Villes et transports, est le maître d'œuvre du chantier.

■ Quelle est votre mission, sur un chantier comme celui-ci ? Le maître d'œuvre est celui qui a l'intelligence du projet, celui qui l'imagine, le matérialise. Il fait des plans et les transmet à ceux qui exécutent. Ensuite, après la conception, il doit continuer à vérifier que les compagnons du chantier font ce qu'il avait prévu.

Il réceptionne les ouvrages, confie une garantie par la suite. Le maître d'œuvre a une relation avec les coordinateurs du chantier, notamment pour l'aspect environnemental et la sécurité. Il représente aussi, de fait, la maîtrise d'ouvrage, soit l'entreprise qui commande ces travaux.

■ En quoi ce chantier est-il complexe ? C'est en effet un écosystème complexe car il y a beaucoup de voies routières, de voies ferroviaires aux abords, qui traversent l'autoroute. En 1973, quand l'autoroute a été construite, les ponts enjambant l'A 10 étaient suffisamment larges pour entreprendre,

entre 1988 et 1990, la création d'une troisième voie de chaque côté. Mais pour la quatrième voie, ils sont trop petits. Il existe d'autres solutions pour créer une quatrième voie en gardant les ponts existants mais cela coûte tout aussi cher que de reconstruire en mieux et en neuf.

■ Avez-vous déjà réalisé un chantier d'une telle ampleur ?

Un chantier, c'est toujours quelque chose que l'on fait comme si c'était la première fois. L'expérience compte beaucoup car ça nous aide à gérer des situations délicates. On a des experts dans tous les domaines, en plus de la « division des tra-

vaux », une équipe permanente qui m'aide au quotidien sur le chantier.

■ En quoi cet ouvrage est-il innovant ?

L'autoroute est un produit qui existe depuis longtemps sur le plan fonctionnel. Depuis des années, les gens ont les mêmes besoins, les mêmes attentes envers ce type d'axe routier. Pour la construction de l'autoroute, en revanche, on emploie des matériaux un peu plus innovants qu'il y a quelques années. On fait des enrobés qui polluent moins, on insère mieux les ouvrages dans l'environnement. Notre ambition première, c'est d'être en conformité avec les stan-

dards de qualité auxquels les exploitants peuvent s'attendre.

L'innovation, c'est aussi dans la façon de concevoir avec des maquettes, toujours plus performantes, en 3D, ce qui nous permet de voir à quoi le chantier va ressembler avant de commencer. ■

INFO PLUS

Egis Villes et transports. C'est un groupe d'ingénierie, spécialiste des concessions d'autoroute. La société conçoit des infrastructures, de la phase de conseil à la réalisation du projet.

Élargissement de l'A 10

INNOVATION ■ VINCI Autoroutes place la sauvegarde de l'environnement au cœur de la démarche

Des défis environnementaux majeurs

En quarante ans, les normes environnementales ont été réinventées. L'autoroute A 10, construite en 1973, mérite d'être redessinée en répondant aux préoccupations actuelles telles que la préservation de l'environnement, le calme, la prévention des crues. « Au-delà d'avoir un projet d'élargissement de l'autoroute, nous souhaitons surtout transformer notre autoroute en une route moderne », souligne

Séverine Facchin est référent environnement chez VINCI Autoroutes. Elle explique comment la protection de la faune et de la flore est prise en compte dans un tel chantier.

■ **Comment peut-on définir votre rôle chez VINCI Autoroutes ?** Je suis référent environnement pour la direction de la construction, c'est-à-dire que je soutiens et j'harmonise les projets de construction en matière d'environnement. Je ne suis pas présente au quotidien sur les chantiers mais je travaille avec mes équipes en amont pour faire des audits sur le territoire, recenser les espèces, trouver des solutions en faveur de la biodiversité.

Selon notre politique environnementale, VINCI, en tant qu'acteur du territoire, est un aménageur responsable. VINCI reste maître d'ouvrage et, comme le fait un chef d'orchestre, il s'entoure des

compétences nécessaires pour réaliser tous ses projets. L'environnement fait partie de ces compétences.

■ **Parlez-nous de la politique environnementale chez VINCI Autoroutes.** Nous appliquons systématiquement la démarche « ERC : éviter réduire compenser ». C'est notre doctrine nationale que l'on applique sur tous nos chantiers. Quand on peut éviter l'impact, on le fait, sinon on le réduit. Et dans le cas où on ne peut pas réduire, si on a des impacts résiduels, on compense. Par exemple, si on ne peut pas décaler le chantier qui se déroule sur l'espace où une plante se développe, on va recréer ce type de milieu ailleurs, un peu plus loin, afin que la plante puisse à nouveau se développer. Cette démarche signifie que l'on s'adapte à chaque fois.



SÉVERINE FACCHIN. Elle est référent environnement chez VINCI Autoroutes.

■ **Comment procédez-vous concrètement sur le terrain afin de protéger au maximum les espèces ?** Avant le début d'un chantier, on commence les études très en amont. Pour ce chantier sur l'A 10, nous avons mené nos premières études en 2011-2012. Mais le dossier n'a été déposé qu'en 2015, nous avons donc refait une campagne en 2015-2016 pour vérifier que nos résultats étaient identiques. Nous faisons

des prospections faune-flore pendant un an afin d'observer toutes les saisons en étant attentifs aux habitats des espèces. Nous faisons appel à des spécialistes et aussi à la technologie afin de réaliser un inventaire le plus exhaustif possible. Par exemple, il nous suffit aujourd'hui d'analyser un échantillon de l'eau d'une mare pour savoir, grâce à l'ADN, quelles espèces y sont

passées. C'est un gain de temps et c'est très fiable pour nous.

Ensuite, lorsque le chantier commence, on fait confiance aux ouvriers qui ont suivi une formation environnement au préalable, de la même façon qu'ils ont suivi une formation sécurité. Il faut qu'ils soient conscients des enjeux environnementaux afin de limiter au maximum leur impact. Ça passe par le tri des déchets, la qualité de l'air, ou encore le respect de la faune et la flore.

■ **Quelles sont les espèces caractéristiques du territoire qui sont sorties du lot quand vous avez réalisé l'inventaire ?** Une trentaine d'espèces ont été repérées grâce à notre inventaire. On peut citer notamment les chiroptères (les chauves-souris), le papillon azuré des cytises ou encore, pour les plantes, la Doronic à feuilles de plantain. ■

LES QUATRE ENJEUX PRINCIPAUX

LIMITER LE BRUIT

La protection acoustique est au cœur du propos de VINCI Autoroutes. Elle a été l'un des fils rouges de la concertation menée en début d'année 2016 avec des riverains. « Des murs anti-



RIVERAINS. Parmi les nuisances à proximité de l'autoroute, celles liées au bruit sont les plus fréquemment citées.

bruit avaient déjà été posés en fonction des habitations, en 1990, lorsque l'on avait élargi de deux à trois voies de chaque côté », indique Guillaume Lapierre. « Depuis, de nouvelles maisons ont fait leur apparition, le trafic a augmenté et les normes ont, elles aussi, évolué ». Les murs anti-bruit vont donc être démolis et reconstruits, « en

mieux », précise le directeur régional. « Et là où il n'y en avait pas, on va en construire ». Ces protections phoniques innovantes réduisent fortement les nuisances et ont déjà fait leurs preuves sur d'autres portions d'autoroutes appartenant à VINCI Autoroutes.

Le bruit est également généré par la vitesse des véhicules qui s'élancent sur la chaussée. « On va réduire la vitesse et la passer de 130 à 110 km/h entre Saran et Ingré », explique Guillaume Lapierre. Un enrobé va, lui aussi, être posé sur la chaussée et faire office de couche acoustique permettant d'absorber le bruit quand il est provoqué par le passage des véhicules à grande vitesse. « En Île-de-France, nous avons déjà déployé ce genre d'enrobé, mais depuis, la technologie a encore fait des progrès. Quand il sera posé sur l'A 10 à proximité d'Orléans, il sera à son stade le plus innovant », ajoute le directeur régional Île-de-France de VINCI Autoroutes.

PERMETTRE LA CONTINUITÉ ÉCOLOGIQUE

Faire en sorte que les espèces animales et les plantes trouvent leur compte, elles aussi, aux abords de l'autoroute, est l'une des priorités de VINCI autoroutes. Alors comment procéder à ce sauvegarde écologique ?

« La démarche générale, chez VINCI, on la traduit ainsi : éviter, réduire, compenser. Puisque l'A 10 est déjà là, on va tenter de compenser en prévoyant des refuges, des talus ou encore des bassins à proximité de l'autoroute, à destination des espèces », explique Guillaume Lapierre. Après avoir effectué un inventaire précis de la trentaine d'espèces cohabitant avec l'A 10, VINCI Autoroutes a pris l'initiative, au sein du projet, de proposer la création de mares pour les amphibiens, de faire



MILIEUX. Sur la portion orléanaise de l'A 10, il n'est pas rare pour les automobilistes de croiser quelques espèces sauvages.

l'acquisition de terrains afin d'accueillir les chauves-souris et favoriser la présence d'orchidées. « Toute cette ingénierie écologique n'est pas visible quand on voit un chantier comme celui-là », regrette le directeur régional Île-de-France de VINCI Autoroutes.

DIMINUER LES ÉMISSIONS DE CO₂

La création du parking de covoiturage représente un enjeu important pour VINCI Autoroutes. « Il y a une attente sociétale pour les nouvelles mobilités », déclare Guillaume Lapierre. « Il faut les accompagner et accepter que les gens ne consomment plus la mobilité comme avant ».

Limiter le nombre de véhicules circulant « à vide » sur l'autoroute, c'est un grand pas pour lutter contre la pollution. À ça, s'ajoute la présence croissante de véhicules électriques empruntant les axes autoroutiers. « Là aussi on

accompagne ce mouvement en installant des bornes de recharge lentes sur le parking de covoiturage », explique le directeur régional. « Elles sont destinées aux véhicules qui sont déposés le matin et repris le soir, et qui stationnent toute la journée sur le parking. » Pour des recharges rapides, rendez-vous dans les aires de service. Qui a dit qu'un véhicule électrique ne pouvait pas traverser la France via les autoroutes ?

RÉDUIRE LE RISQUE DE CRUES

Chacun se souvient des conséquences dramatiques des inondations avec, notamment, des dizaines de véhicules bloqués sur l'autoroute en 2016. Avant cet incident, VINCI Autoroutes avait déjà comme projet de créer de nouveaux bassins avec un système de filtration. « Les bassins d'assainissement n'ont plus rien à voir avec ce que l'on

faisait dans les années 1970 », assure Guillaume Lapierre. Il y a quelque temps, VINCI Autoroutes a découvert l'existence de la Retrève, une rivière souterraine qui passe au niveau de l'autoroute. « C'est à cause de cette rivière qu'il s'est passé ce qu'il s'est passé en 2016 », insiste le directeur régional. « On a donc modifié la traversée de l'autoroute par la Retrève, afin qu'elle puisse passer en dessous de la route, grâce à un tunnel et non plus au dessus, comme lors de la crue ». De plus, VINCI Autoroutes prévoit d'acheter un champ à proximité de la rivière, « de le décaisser de deux mètres afin d'en faire une parcelle inondable de temps en temps, permettant ainsi d'absorber un grand volume d'eau si nécessaire », poursuit Guillaume Lapierre. « L'amélioration de la gestion de l'eau a été une grande étape de conception du chantier. Si une nouvelle crue devait arriver, l'autoroute ne serait pas coupée pendant dix jours ». ■

ulys

Simplifiez-vous la route avec l'application Ulys



Ulys, votre nouveau compagnon de voyage

Informations sur les conditions de circulation en temps réel,
personnalisation d'itinéraires, télépéage, récompenses...

Avec l'application Ulys, découvrez un ensemble de services et d'offres
pensés pour vous faciliter la route.



Pour en profiter
téléchargez l'application Ulys
ou rendez-vous sur ulys.com

VINCI
AUTOROUTES
#BienArriver