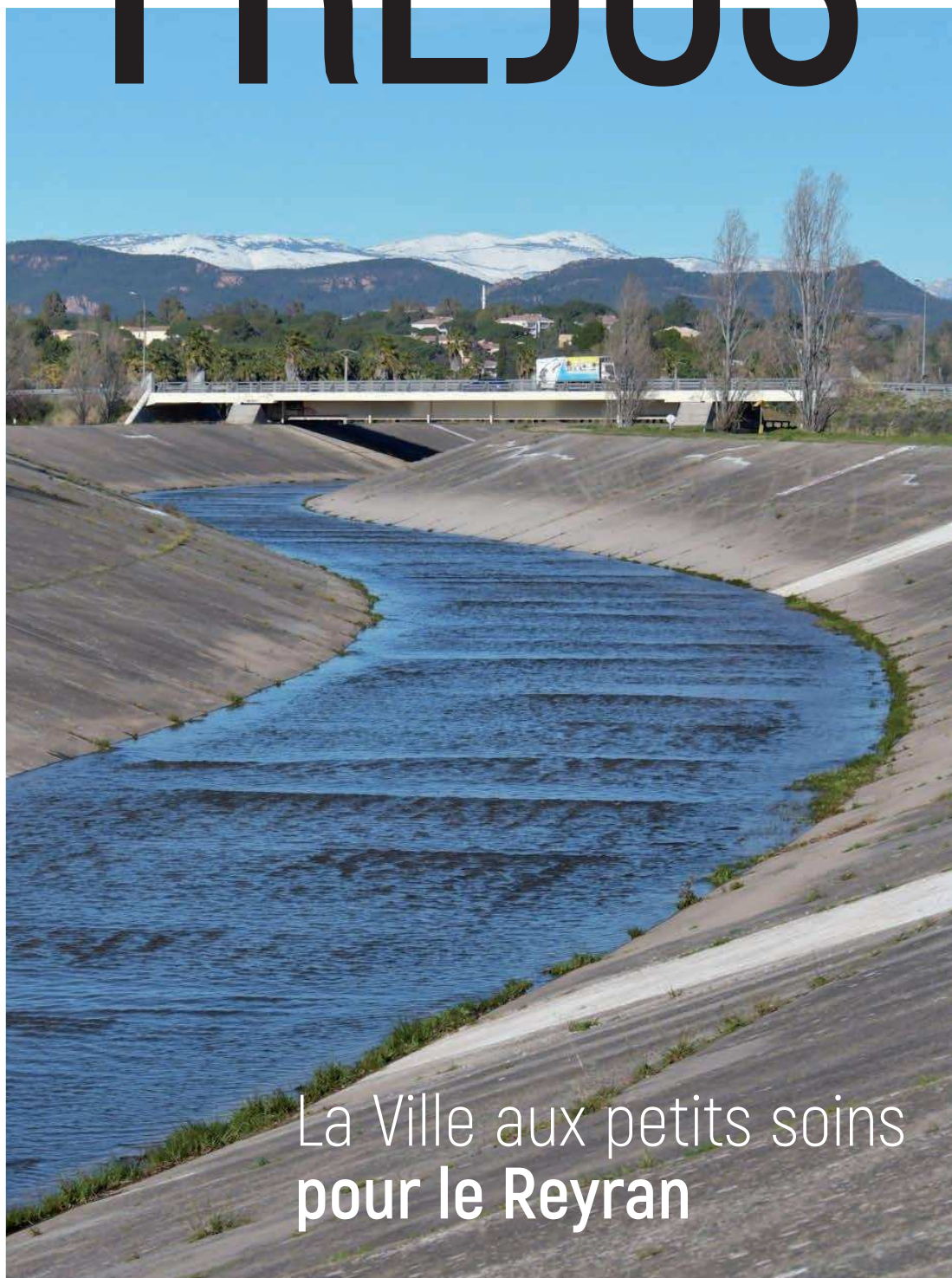


FRÉJUS



La Ville aux petits soins
pour le Reyran

N°63

ACTUS COVID • ACTUS SPORTS
CIRCUIT MÉTIERS D'ART
DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
LUTTE CONTRE LES INONDATIONS • TRAVAUX
ARCHÉOLOGIE • PATRIMOINE
NOUVELLES TECHNOLOGIES • ENFANCE
ÉQUIPEMENTS PUBLICS • SÉCURITÉ • GENS D'ICI

LE MAGAZINE # Février 2021

ENDIGUEMENT SOIGNÉ POUR UN REYRAN CANALISÉ

LUTTE CONTRE LES INONDATIONS : LA VILLE AU CHEVET DU REYRAN

L'histoire de Fréjus reste marquée par la catastrophe du barrage de Malpasset. Au nom des 423 victimes de cette tragédie, mais également pour protéger et mettre à l'abri les Fréjusiens, le Reyran canalisé a été édifié dès 1960 pour permettre au torrent en période de crue de rejoindre la mer sans inonder plaines et quartiers alentour.

« Un ouvrage majeur pour la ville de Fréjus dans le cadre de la lutte contre les inondations », ainsi que le définit le maire David Rachline. Mais le temps fait son œuvre et le Reyran canalisé « méritait, d'être réparé en plusieurs endroits, et de voir certains éléments renforcés. C'est ce qu'a fait la ville de Fréjus ces 18 derniers mois en engageant un plan de travaux de plus de 5 M€ ».

Retour sur un immense chantier débuté à l'été 2019, et perspectives pour l'avenir.



5,1 M€ et 18 mois de travaux

Le Reyran est un torrent intermittent de 26 km de long qui prend sa source à Bagnols-en-Forêt, pour venir se jeter dans l'Argens, à quelques mètres seulement de l'embouchure éponyme et de la jonction avec la Méditerranée.

Le Reyran possède dix affluents référencés, les plus importants étant la Buême, le Gargalon, le Gonfaron et le Reyrannet.

Après la catastrophe du barrage de Malpasset en 1959, a été décidée l'édification d'un canal en béton sur les huit derniers kilomètres du Reyran, lorsque celui-ci atteint les plaines et traverse ensuite la ville de Fréjus du nord au sud.

Cet ouvrage sera réalisé immédiatement après la catastrophe, dès 1960, depuis le péage du Gargalon et sa confluence avec l'Argens huit kilomètres plus loin, soit 16 km de rives.

Avec ses 40 mètres de largeur, il était à l'époque dimensionné pour un débit de 550 m³/sec,

soit une crue centennale. Mais l'usure des années qui passent, les flots qui déferlent, les crues qui ont pu se succéder ont peu à peu fragilisé l'ouvrage.

Tout le monde se souvient ainsi des quelque 120 m linéaires de digues emportées en 2012 à hauteur du chemin de Montourey.

Un "incident" mettant en exergue la nécessité d'une intervention afin de conforter ces digues.

DALLES ABÎMÉES ET LONGRINES

Au travers des premières interventions dans le lit même du Reyran avec « la reprise des dalles abîmées, la reprise des longrines – éléments structurants qui servent à la résistance des dalles –, ou encore les radiers, fissures et autres joints », explique Pierre-Michel Trénac, directeur général des services techniques de la ville de Fréjus chargé de ce chantier avec Philippe Rasmus et Aurélien De Sa.

ÉTUDE AU GÉORADAR

Pour « pouvoir travailler dans des conditions optimales, [à savoir au sec], nous avons réalisé des batardeaux (déviations du filet d'eau, Ndlr), précise Aurélien De Sa. Ce qui a nous notamment permis, à l'aide d'un géoradar, d'étudier et de détecter d'éventuelles cavités souterraines, tant dans les dalles de soutènement que celles de fond, susceptibles de s'affaisser au fil du temps. Quelques-unes ont été découvertes, mais sans réelle conséquence possibles à terme ».

L'étude des 16 kilomètres (au total) de rives s'est ainsi poursuivie sur l'ensemble de l'année 2019, alors que débutait en parallèle, sur les premières parties achevées, le réaménagement d'anciennes rampes d'accès sur les digues, mais plus souvent la réalisation de nouvelles rampes.





pour protéger les Fréjusiens

Aurélien De Sa justifie cette deuxième phase de travaux. « L'objectif est ici d'assurer la conformité de ces rampes d'accès, mais également de permettre un accès facilité depuis l'extérieur de l'ouvrage, notamment pour des engins de chantier qui, par définition, doivent ici réaliser des manœuvres délicates, bien souvent dans des conditions climatiques difficiles et/ou de nuit. »

AMÉNAGEMENTS DE VOIRIE EN COMPLÉMENT

Et la réalisation de nouvelles rampes a parfois nécessité en parallèle de menus aménagements de la voirie située en pied de digue, à base de « chicanes comme cela a été le cas chemin de Montourey ou celui de la Vallée rose par exemple », afin de maintenir la largeur de la voie de circulation.

Ces rampes d'accès ont, au final, été pourvues de barrières limitant l'accès aux véhicules de services et d'entretien, et à tout usager autrement qu'à pied ou vélo. Tant les pistes

de crêtes que celles en pied de digues ont également subi une rénovation afin d'y permettre une circulation la plus aisée possible.

Au cours de cette deuxième année d'intervention(s), d'autres reprises de dalles (à l'arrière de la ZA du Capitou par exemple, après qu'une d'entre elles se soit écroulée au sortir des intempéries de fin 2019) ont été à leur tour réalisées.

« Ces dalles abîmées, diagnostiquées lors de la première tranche de travaux, ne présentaient toutefois pas un caractère d'urgence car peu fragilisées en regard de l'immédiateté d'intervention sur d'autres sites. »

Au Capitou précisément a d'ailleurs été ajouté un clapet d'évacuation des eaux qui pourraient s'accumuler dans le fossé extérieur.

GÉRER TOUS TYPES DE FRAGILISATION

Car il convient certes de gérer les digues, le lit du cours d'eau mais également l'aval, côté riverains, et les pieds de digues.

« Cette étape des travaux a pareillement été menée tout au long de cette année 2020, reprend **Pierre-Michel Trénac**, avec la finition des talus avals, soit la partie externe des digues, et les aménagements nécessaires. »

Certains secteurs de digues comportaient ainsi des "anomalies" sur des linéaires variables. À titre d'exemples, « la présence de végétation déstabilisant le talus, occultant le contrôle visuel de l'ouvrage... Ces désordres, qualifiés de "singularités" ont été traités sur l'ensemble de l'ouvrage, consistant en une purge initiale suivie d'un reprofilage de ces talus ».

Et parfois sur des centaines de mètres linéaires, l'on pense ici au chemin des Plaucudes en arrière de la RD8 et de l'avenue du 8-Mai 1945.

Et dans cet ensemble, l'on comprend encore les clapets du Reyrannet, rénovés et modernisés avec, notamment « l'ajout de batardeaux permettant une déconnexion Reyrannet/Reyran si nécessaire (lors de crues) ou en cas de défaut sur l'un des clapets ».



À l'automne dernier, le maire a visité l'ensemble des travaux effectués sur la digue. Sur les visuels ici, l'effondrement de la dalle en arrière de la ZA Le Capitou et sa réparation.



et maintenant ?...

« Le confortement et la sécurisation des digues du Reyran sont aujourd'hui achevés, poursuit **Pierre-Michel Trénac**. Le Reyran canalisé est aujourd'hui apte à recevoir une potentielle crue. »

Mais « un tel ouvrage d'art, un tel système d'endiguement » suppose et impose qu'il soit « étroitement surveillé, avec la mise en place d'un certain nombre de procédures et une instrumentalisation de ce dispositif de surveillance ».

En ce début 2021 doit ainsi être finalisée la mise en place du marché qui permettra, sur site, la réalisation concrète de ce dispositif de surveillance.

« LA VILLE DE FRÉJUS PREND SA PART »

Et s'il est à noter que ce vaste chantier est passé, le 1^{er} janvier 2020, sous la compétence "Lutte contre les inondations" de la Communauté d'agglomération Var-Estérel-Méditerranée.

La Cavem a donc eu, à partir de cette date, la maîtrise d'ouvrage, l'entretien et le suivi des digues du Reyran, déléguant par convention la maîtrise d'œuvre [suite et fin du premier chantier de confortement et de sécurisation] à la ville de Fréjus.

En l'occurrence, de par leur expérience, de par leurs connaissances techniques et de terrain, les ingénieurs de la ville de Fréjus continueront de travailler sur ces « nouvelles étapes qui doivent maintenant intervenir », conclut le maire **David Rachline**.

Ajoutant encore « car il est un facteur important et auquel la ville de Fréjus ne dérogera pas comme elle l'a toujours fait par le passé, et quand bien même elle n'est pas à l'origine des dérèglements climatiques.

La ville de Fréjus continuera de prendre sa part dans la protection de ses administrés et de tous les Fréjusiens et de maîtriser au mieux les potentielles inondations. »

5,1 M€ TTC

5,1 M€ TTC auront finalement été engagés sur ce chantier de confortement des digues du Reyran sur deux années, financés à 60 % par la Ville, et à 40% par l'État : 1,3 M€ investis en 2019, 3,8 M€ au titre de 2020.