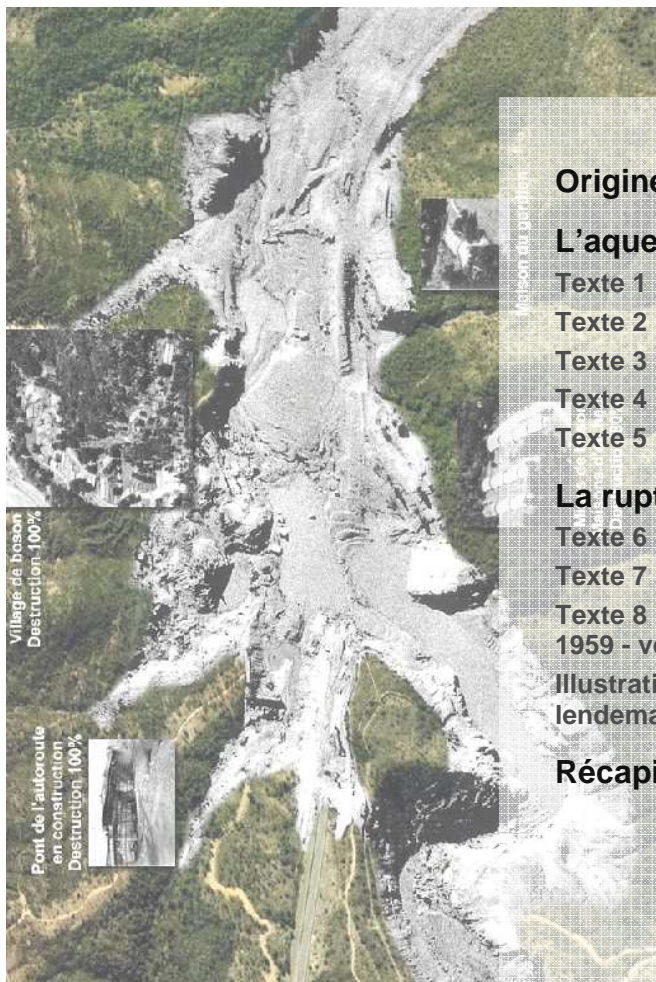


L'eau comme ressource à Fréjus

- *L'aqueduc romain*
- *Le barrage de Malpasset*



Origines des indices temporels recueillis **2**

L'aqueduc **4**

Texte 1 « Fréjus Le Guide » 4

Texte 2 « Fréjus Antique » 4

Texte 3 « Aqueduc romain de Mons à Fréjus » 5

Texte 4 « Aqueduc de Mons à Fréjus » 5

Texte 5 « La disparition des grands aqueducs » 5

La rupture du barrage de Malpasset **5**

Texte 6 « Barrage de Malpasset » 5

Texte 7 « Malpasset - Le Commencement De La Fin » 6

Texte 8 « Dans l'autorail Marseille-Nice le 2 décembre 1959 - version intégrale » 7

Illustration 1: « Restes du barrage de Malpasset, le lendemain » 8

Récapitulatif des indices temporels **9**

Reconstitution du passage de la vague sur la cité des mines de Boson à partir d'une vue aérienne récente obtenue à l'aide du logiciel Google Earth, réalisée en superposant une vue aérienne prise quelques jours après la catastrophe et une vue du site aujourd'hui tirée du logiciel Google Earth.

<<http://frejus59.fr/>>

Origines des indices temporels recueillis

[1] « Fréjus Le Guide »

Editions du Patrimoine / CMN, 2008 (auteurs multiples)

Extrait : p. 20, C. Gébara

[2] « Fréjus Antique »

Guides archéologiques de la France. Editions du Patrimoine / CMN, 2008 (auteurs multiples)

Extrait : p.76, C. Gébara

[3] « Aqueduc romain de Mons à Fréjus »

Site Web non institutionnel, V.Valenti, 2002

http://www.traianvs.net/textos/frejus_fr.htm [consulté 26/09/2012]

[4] « Aqueduc de Mons à Fréjus »

Encyclopédie libre Wikipedia

http://fr.wikipedia.org/wiki/Aqueduc_de_Mons_%C3%A0_Fr%C3%A9jus [consulté 26/09/2012]

[5] « La disparition des grands aqueducs »

Extrait de « Implantation et hydraulique monastiques : le cas de Cluny » par Gilles ROLLIER - 2010 - Université Lumière Lyon 2 (Thèse en ligne)

http://theses.univ-lyon2.fr/documents/lyon2/2010/rollier_g/info [consulté 21/08/2012]

http://theses.univ-lyon2.fr/documents/getpart.php?id=lyon2.2010.rollier_g&part=231553 [consulté 21/08/2012]

[6] « Barrage de Malpasset »

Encyclopédie libre Wikipedia

<http://fr.wikipedia.org/wiki/Malpasset> [consulté 26/09/2012]

[7] « Malpasset - Le Commencement De La Fin »

Site Web non institutionnel, construit par Jean HOUBEN

<http://forum-julii.pagesperso-orange.fr/20-MALPASSET.htm#malp11> [consulté 26/09/2012]

[8] « Dans l'autorail Marseille-Nice le 2 décembre 1959 - version intégrale »

Extrait de « Fréjus 59 » Site Web dédié à la catastrophe de Malpasset / Jean-Pierre Christie

<http://frejus59.fr/malpasset-autorail-marseille-nice-2-decembre-1959> (<http://frejus59.fr/>) [consulté 26/09/2012]

[9] « Restes du barrage de Malpasset, le lendemain »

Extrait de « Fréjus 59 » Site Web dédié à la catastrophe de Malpasset / Jean-Pierre Christie [Photo prise] le 3 décembre 1959 au matin par Monsieur Daniel Cabaret, ingénieur travaillant sur le chantier de l'autoroute.

<http://frejus59.fr/malpasset-photos-inedites> [consulté 26/09/2012]

L'aqueduc

Texte 1 « Fréjus Le Guide »

Indices
1 à 4

Entre le captage de Mons et l'arrivée à Fréjus, la dénivelée est de 480 m, ce qui permet de restituer une pente moyenne de 1,2 cm par mètre. En réalité, elle était très irrégulière, variant entre 26 m par kilomètre de Mons à Callian et 3,94 m par kilomètre pour les 30 derniers km entre Montauroux et Fréjus. La datation de l'aqueduc est fixée grâce aux études archéologiques et à celles des concrétions calcaires présentes dans le canal : la mise en eau de la branche de la Foux date du milieu du I^{er} s. ap. J.-C. ; la branche du Neisson a été réalisée vingt-cinq ans plus tard. L'aqueduc a fonctionné pendant deux cent cinquante ans environ. Une partie du canal entre Mons et Callian a été remise en eau à partir du XIX^e s. et alimente encore certaines communes en eau potable de qualité. CG

[1] *Fréjus Le Guide Editions du Patrimoine / CMN, 2008, p20*

Texte 2 « Fréjus Antique »

a servi de carrière. Dans le massif de l'Estérel, les roches avaient été extraites à proximité du chantier dans le grès ou la rhyolite. Les variations observées dans la solidité et la conservation des ouvrages sont fonction du type de pierre utilisée et du socle de fondation : les arcs Bouteillière, dont la carrière de pyroméride toute proche est visitable, ont bien mieux résisté au temps que ceux du Gargalon par exemple, bâtis en grès rouge et adossés à des pélites* fragiles. Une particularité de construction réside dans l'emploi d'un cordon de moellons carrés pour souligner et renforcer l'extrados de certaines arches, procédé pour lequel il n'a pu être trouvé de parallèle.

La datation de l'aqueduc est à présent possible grâce aux études archéologiques et à l'examen des



concrétions calcaires découvertes dans le *specus*, témoins directs de la vie du monument. La mise en eau de la première branche, celle de la Foux, daterait du milieu du I^{er} siècle apr. J.-C. ; la branche du Neisson a été réalisée vingt-cinq ans plus tard. L'aqueduc a fonctionné pendant environ deux cent cinquante ans au moins. Ce monument prestigieux, dont les vestiges ont été, sur la commune de Fréjus seulement, classés monuments historiques en 1886, a fait l'objet de nombreuses campagnes de restauration et de consolidation depuis 1941 (restauration par Formigé des arches du Château Aurélien, par exemple). L'intérêt de l'aqueduc de Fréjus, dont la longueur du parcours se situe dans la moyenne des aqueducs de la Gaule, réside surtout dans le nombre important des ouvrages d'art nécessités par son tracé. Son parcours aérien et souterrain, relativement bien conservé, a pu être entièrement reconnu et étudié, mettant au jour des solutions techniques souvent originales.

Indice 5

[2] *Fréjus Antique Editions du Patrimoine / CMN, 2008, p76*

Texte 3 « Aqueduc romain de Mons à Fréjus »

3.9.- LA LONGEVITE

Hormis les faits historiques de datation, il a paru intéressant de reprendre ici la théorie de longévité décrite par Roger Houles dans son ouvrage " Les secrets de l'aqueduc " appliquée à l'aqueduc de DIVONA (CAHORS).

- sachant que les roches calcaires de la source sont d'origine Jurassique donc peu solubles, on peut, grâce aux mesures d'épaisseur des dépôts calcaires dans le conduit de l'aqueduc, évaluer son temps d'utilisation en application du principe suivant:

Indice 6 - les eaux à teneur de calcicité, qu'elles soient stagnantes ou en faible mouvement, suivant leur teneur en composés calcaires dissous, laissent une sédimentation approximative de 2 à 3 cm par siècle.

Indice 7 - ainsi si on considère que dans les tronçons à faible vitesse d'écoulement de l'aqueduc de MONS à FREJUS, l'épaisseur des concrétions calcaires atteint 12 cm, on peut en déduire une longévité de l'aqueduc d'environ 4 siècles. Cette estimation est évidemment approximative mais elle conforte la chronologie des événements depuis sa construction jusqu'à sa destruction par les invasions barbares.

[3] http://www.traianvs.net/textos/frejus_fr.htm

Texte 4 « Aqueduc de Mons à Fréjus »

Indice 8 De nombreuses données concernant la construction de l'aqueduc restent inconnues à ce jour. La date de construction a été estimée au milieu du 1er siècle, la durée, le coût et le financement n'ont pu être déterminés. D'après les concrétions internes (dépôts carbonatés :

Indice 9 environ 1 mm par an, soit 10 cm par siècle) la durée d'utilisation globale a pu être définie à 305 ans, les 5 à 7 premiers kilomètres étant toujours utilisés.

[4] http://fr.wikipedia.org/wiki/Aqueduc_de_Mons_%C3%A0_Fr%C3%A9jus

Texte 5 « La disparition des grands aqueducs »

Indice 10 Il est généralement admis que les aqueducs ont été abandonnés dès le IV^{ème} siècle^{note} [...].

Indice 11 Délaisse au VI^{ème} siècle, l'aqueduc de Nîmes constitue le parangon d'un système qui est progressivement bouché par l'encroûtement calcaire. La remarque est identique pour l'aqueduc de Fréjus^{note}. Mais il ne faut pas se tromper sur les liens de causalité. L'origine profonde du désintérêt pour ces ouvrages est vraisemblablement à trouver dans les mutations sociale et culturelle de la société. Les aqueducs étaient régulièrement entretenus dans l'Antiquité. Leurs concrétions étaient notamment grattées. L'encroûtement des conduites est un des symptômes de l'abandon. Par ailleurs, l'utilisation et l'entretien de certaines conduites dans l'Antiquité tardive, puis au-delà, sembleraient indiquer que les situations sont diverses et qu'il ne faut pas tirer de conclusions hâtives sur l'abandon général des adductions

Indice 12 collectives entre le IV^{ème} siècle et le VI^{ème} siècle.

[5] http://theses.univ-lyon2.fr/documents/lyon2/2010/rollier_g/inf_o

La rupture du barrage de Malpasset

Texte 6 « Barrage de Malpasset »

Indice 13 [...] barrage de type voûte, sa conception fut confiée à André Coyne, spécialiste du barrage-voûte, par le Conseil Général du Var. Sa mise en eau se fait en 1954. Le but de ce barrage était d'irriguer la plaine proche de Fréjus en retenant les eaux du Reyran, torrent qui ne coule qu'en hiver.

Indice 14 Durant les années qui précèdent le sinistre, le lac du barrage ne put se remplir en raison du manque de pluies sur la région et de divers problèmes d'expropriation.

Indice 15 En revanche, fin 1959, les pluies sont diluviennes sur la Côte d'Azur. Il pleut sans discontinuer pendant un mois. Au moment où les autorités ouvrent les vannes du barrage, il est déjà trop tard, ce dernier a bougé[^{note}].

Indices 18 et 19 Le 2 décembre 1959 la voûte du barrage se fissure et à 21 h 13, il cède. Une vague de quarante mètres de haut (soit cinquante millions de mètres cubes d'eau) déferle dans la

Indice 20 vallée du Reyran à soixante-dix kilomètres à l'heure, dévastant campagnes et fermes. Elle

Indice 21 atteindra la ville de Fréjus **20 minutes plus tard**, avant de se jeter dans la mer. Des blocs de pierre pesant jusqu'à six cents tonnes dévalent la colline et détruisent le quartier de Malpasset. [...]

Indice 22 Le **28 mai 1971, après plusieurs années d'enquêtes judiciaires**, la catastrophe est attribuée à la **fatalité**, avec un arrêt du Conseil d'État mettant en avant l'emplacement du barrage, construit sur une roche peu homogène, des failles géologiques « ni décelées, ni soupçonnées » lors des travaux de prospection, et les très fortes précipitations enregistrées lors des semaines précédant le drame.

[6] <http://fr.wikipedia.org/wiki/Malpasset>

Texte 7 « Malpasset - Le Commencement De La Fin »

Premières alertes

André Ferro, gardien de vanne et enfant du pays s'inquiétait de certaines déformations de la voûte. Les ingénieurs l'avaient rassuré. Ces mouvements prouvaient disait-on le comportement élastique et satisfaisant du béton de la voûte. **Indice 23** En **novembre 1957**, les travaux de l'autoroute Estérel-Côte d'Azur déclenchent, à moins de 300 mètres à vol d'oiseau, des tirs de mines importants. André Ferro faisant sa ronde sur la voûte ressent sous ses pieds la déflagration. Il provoque un séminaire comprenant les responsables du Génie rural, surveillant les travaux du barrage, ceux des Ponts et Chaussées responsables de l'autoroute. Les conclusions rassurantes formulent que les tirs n'ont aucun inconvénient pour le barrage (1) et ils reprennent de plus belle...

Indice 24 Pendant **les semaines précédant le 2 décembre 1959** fatidique, des pluies torrentielles (2) ne cessèrent de tomber sur la région varoise. À la station météorologique de Fréjus-Aviation, **Indice 25** 490 mm d'eau furent enregistrés **en deux semaines, du 19 novembre au 2 décembre**, dont 128 mm pendant **les dernières vingt-quatre heures**.

Indice 26 Vers la **mi-novembre**, alors que le niveau de l'eau était à environ sept mètres sous la crête, **Indice 27** des suintements apparurent sur la rive droite de l'ouvrage. Ils s'accroissent **rapidement** au point de devenir de véritables sources au fur et à mesure de l'élévation du niveau qui approchait rapidement du sommet de l'ouvrage. C'était de fait, le premier remplissage, la phase la plus critique de la vie d'un barrage. Or, ce remplissage n'a pas été contrôlé.

La situation devenant inquiétante, **à la suite d'une conférence qui se tint sur les lieux mêmes** et à laquelle participèrent les représentants du Génie rural, ceux des Ponts et Chaussées, **Indice 28** ordre fut donné d'ouvrir la vanne de délestage le **2 décembre à 18 heures** (1).

Indice 29 Vers **21 heures 10 minutes**, le niveau ayant baissé de quelques centimètres, le gardien Ferro rentre vers sa maison située à environ 1 500 mètres en aval du barrage. Il entend des craquements successifs, sent un souffle violent ouvrant portes et fenêtres. Une grande lueur est visible et l'électricité s'éteint. Le barrage s'est rompu **en un instant**.

Indice 30 Les **appareils enregistreurs de l'EDF ont fixé la chronologie du drame** : **21 h 13** pour la rupture de la ligne alimentant le transformateur situé près du barrage et **21 h 34** pour la rupture de la ligne passant à l'entrée de Fréjus. La vague a donc mis **21 minutes** pour semer la mort dans la vallée du Reyran. De l'ouvrage éventré jaillit soudain une trombe d'eau qui déferle avec une violence inouïe en direction de Fréjus, dévastant tout sur son passage (2). La force de cette masse liquide était si puissante que, tels de simples galets, d'énormes blocs de béton, constituant le gros œuvre du barrage et, pour la plupart de la taille d'une petite maison pesant plusieurs dizaines de tonnes furent roulés sur des centaines de mètres. (1)

Textes déclarés comme extraits de " Malpasset" M. Foucou (1978) pages 24 et 25

[7] <http://forum-julii.pagesperso-orange.fr/20-MALPASSET.htm#malp11>

Texte 8 « Dans l'autorail Marseille-Nice le 2 décembre 1959 - version intégrale »

Indice 31 Il est **21h50**, l'autorail X8004 n° 157 reliant Marseille à Nice vient de quitter Puget-sur-Argens. Il file à environ **110 km/h** avec approximativement 70 voyageurs à bord. Il descend la rampe qui, depuis Les Arcs, amène la voie ferrée à Fréjus. Non loin de Fréjus, **un disque sur le côté de la voie intime au conducteur, M. Dumontet, l'ordre de « marche à vue », c'est-à-dire au ralenti. A ce moment-là, la voie est libre de tout débris et il n'y a pas d'eau. Le convoi progresse lentement lorsque Dumontet aperçoit un bidon et un tronc d'arbre couchés sur la voie. Il stoppe aussitôt**, descend de la motrice suivi du chef de train M. Filippi, également descendu au moment de l'arrêt.

Les deux hommes s'avancent sur la voie pour constater de visu la situation. C'est alors que les voyageurs, ayant vu depuis le train l'eau arriver par la gauche, poussent des cris qui alertent les 2 cheminots. Ceux-ci font demi-tour, reviennent rapidement sur leur pas et remontent dans la motrice. **L'eau arrive tel un raz de marée, gagne rapidement les voitures et monte rapidement dans celles-ci.** Le compartiment des moteurs de la motrice est envahi par les eaux. L'éclairage et le chauffage continuent cependant de fonctionner. Des voyageurs sont montés sur les banquettes. Ceux qui n'ont pu y trouver place se hissent tant bien que mal et s'assoient sur les dossiers. Les valises restées par terre sont trempées.

L'eau monte maintenant à assaut des banquettes. Sous les voitures, cela fait maintenant comme un bruit de moulin. Les voyageurs restent malgré tout calmes : aucune panique, aucun affolement, mais des angoisses bien visibles sur tous les visages. Le contrôleur Toesca et le chef de train se consultent à voix basse. L'accent de Marseille de Dumazer, l'autre chef de train et l'accent niçois de Toesca se donnent la réplique. Toesca réfléchit. Il remarque que **l'eau arrive du côté gauche. Il court ouvrir les portières à droite. Le flot s'écoule mais moins vite qu'il n'entre, et le niveau continue à monter.** De fait, une poussée vers la droite est perceptible. L'eau tente de soulever les voitures et de les jeter vers les jardins potagers changés en étang, à droite de la voie. Se souvenant que la motrice est plus lourde que les autres fourgons, et par là même moins facile à ébranler, **Toesca décide alors avec Dumazer de transborder les voyageurs dans la motrice.**

Pataugeant dans l'eau, ils vont décrocher le marteau et la hache de secours peints en rouge, et, sous les regards anxieux des voyageurs grimpés sur leurs perchoirs, ils font voler les vitres en éclat. Ils arrachent les derniers éclats, qu'ils jettent à l'eau. Les manches de leurs uniformes sont tachées de sang. Les voyageurs viennent, l'un après l'autre, se regrouper autour des moteurs. Il faut aider jeunes et vieux, hommes et femmes à passer par les fenêtres, à mettre le pied sur un tampon, puis sur l'autre et à entrer par la fenêtre d'en face. Tout cela sans perdre de temps car les remorques tangent dangereusement. Comme il y a des petits enfants trempés de boue, Filippi et Dumontet arrachent les rideaux et les frictionnent. Et puis il y a une vieille dame qu'il faut porter ainsi qu'un mutilé. **Une fois tous les passagers évacués, alors que Toesca s'apprête à passer de la deuxième à la première remorque, il y a soudain rupture d'attelage et les deux dernières voitures sont emportées. Il les voit qui s'en vont doucement à la dérive.** Elles s'éloignent, dévalent le ballast, glissent sur l'étendue noire, s'arrêtent enfin au milieu du flot, fichées dans la boue.

Toesca aperçoit alors deux voyageurs, un civil M. Thenin et un militaire, dans la voiture de queue, qui étaient retournés à son insu dans le fourgon chercher leurs bagages. Ils font de grands gestes affolés. Du côté des remorques encore sur la voie, une étrange guirlande sort de l'eau : ce sont des rails arrachés par la vague et tordus par elle en tire-bouchon. Un automobiliste, venu à la nage, sa voiture ayant été renversée par le flot, rejoint la motrice et annonce aux passagers consternés l'effroyable nouvelle de la catastrophe qu'ils ignoraient encore. **Indice 35** Au total, L'eau n'a cessé de monter **pendant plus d'une 1/2 heure**, ensuite après la lente diminution du niveau d'eau, le chef de train Filippi et le contrôleur Dumont partent en avant vers Fréjus pour donner l'alerte, mais ils doivent rebrousser chemin à l'endroit où coule le Reyran.

Alors, dans le lointain, résonne le flic-flac d'une troupe en marche dans la boue : ce sont les soldats de la Coloniale qui arrivent. Un ronflement de moteur les accompagne : c'est un bulldozer qui dégage la route devant eux. Un autocar vide et une ambulance avancent au pas derrière lui. Une fois sur place, un petit groupe de soldats s'attèle immédiatement à repêcher les deux voyageurs d'une des remorques en dérive.

Le maire du Muy arrive pour organiser les secours et Toesca lui remet une liste des voyageurs pour prévenir les le docteur Nègre de l'hôpital Jean-Louis à Fréjus, pour lequel la boîte de secours a été déplombée, donne les premiers soins à M. Thenin et à ses sauveteurs militaires, à Mme Lieutaux, à Filippi et à Toesca ; le docteur était lui-même blessé à la main. D'autres rideaux sont arrachés pour essuyer et frictionner énergiquement les

personnes tombées à l'eau. Une fois la route dégagée par le bulldozer, Thenin, le plus gravement touché, prend place dans l'ambulance. Ensuite les cheminots organisent l'évacuation des voyageurs en donnant la priorité à une famille avec enfants, au mutilé, aux personnes âgées et aux dames. Les voyageurs et leurs bagages à main prennent place dans les camions militaires, des voitures et le car. Chacun des voyageurs a pu récupérer ses bagages à main dans l'autorail. Les cheminots restent dans l'autorail pour s'occuper des bagages. Toesca accompagne les voyageurs jusqu'à la mairie du Muy, où boissons chaudes et casse-croûte sont servis. Quelques personnes partent par leurs propres moyens vers St-Raphaël et la région, d'autres restent au Muy. Le maire du Muy fait placer les 51 voyageurs devant se rendre vers Cannes et Nice dans un car de la Société des Autorails réunis de Draguignan. **Le départ est fixé à 5 h 20 avec passage en gare de Cannes à 7 h 45 et arrivée en gare de Nice-Ville à 8 h 50.** Le maire du Muy demande à Toesca de prévenir les voyageurs d'avoir à régler au chauffeur du car le prix du parcours, soit 300 francs pour Cannes et 540 francs pour Nice. Toesca annote sur les titres de parcours S.N.C.F. des voyageurs le montant de la somme réglée et son n° de pince CR-R 26. Avant le départ du Muy, M. Magnan, inspecteur S.N.C.F. de Toulon, lui demande de relever le nom des personnes blessées ou ayant égaré des bagages à main.

[8] <http://frejus59.fr/malpasset-autorail-marseille-nice-2-decembre-1959>



L'autorail Marseille-Nice, Photo D.Cabaret, <http://frejus59.fr/malpasset-photos-inedites>

Illustration 1: « Restes du barrage de Malpasset, le lendemain »



Les restes du barrage au matin
8 de 11

[Photo prise] le **3 décembre 1959 au matin** par Monsieur Daniel Cabaret, ingénieur travaillant sur le chantier de l'autoroute.

[9] <http://frejus59.fr/malpasset-photos-inedites>

Indice 36

Récapitulatif des indices temporels

Texte 1	<i>Fréjus Le Guide</i>	Mise en eau [branche de la foux] date du milieu du 1 ^{er} s. ap. J.C.
Texte 1	<i>Fréjus Le Guide</i>	La branche du Neisson a été réalisée 25 ans plus tard.
Texte 1	<i>Fréjus Le Guide</i>	L'aqueduc a fonctionné pendant 250 ans environ.
Texte 1	<i>Fréjus Le Guide</i>	Une partie du canal entre Mons et Callian a été remise en eau à partir du XIX ^{ème} siècle.
Texte 2	<i>Fréjus Antique</i>	Mise en eau [branche de la foux] daterait du milieu du 1 ^{er} s. ap. J.C.
Texte 2	<i>Fréjus Antique</i>	La branche du Neisson a été réalisée 25 ans plus tard.
Texte 2	<i>Fréjus Antique</i>	L'aqueduc a fonctionné pendant environ 250 ans au moins.
Texte 3	<i>Aqueduc romain</i>	[...] sédimentation approximative de 2 à 3 cm par siècle.
Texte 3	<i>Aqueduc romain</i>	[...] l'épaisseur des concrétions calcaires atteint 12 cm, on peut en déduire une longévité de l'aqueduc d'environ 4 siècles.
Texte 4	<i>Aqueduc de Mons</i>	La date de construction a été estimée au milieu du I ^{er} siècle.
Texte 4	<i>Aqueduc de Mons</i>	D'après les concrétions internes (dépôts carbonatés : environ 1 mm par an, soit 10 cm par siècle) la durée d'utilisation globale a pu être définie à 305 ans.
Texte 5	<i>La disparition des grands aqueducs</i>	Il est généralement admis que les aqueducs ont été abandonnés dès le IV ^{ème} siècle.
Texte 5	<i>La disparition des grands aqueducs</i>	Délaissé au VI ^{ème} siècle, l'aqueduc de Nîmes constitue le parangon d'un système qui est progressivement bouché par l'encroûtement calcaire. La remarque est identique pour l'aqueduc de Fréjus.
Texte 5	<i>La disparition des grands aqueducs</i>	[...] il ne faut pas tirer de conclusions hâtives sur l'abandon général des adductions collectives entre le IV ^{ème} siècle et le VI ^{ème} siècle.
Texte 6	<i>Barrage</i>	Sa mise en eau [barrage] se fait en 1954.
Texte 6	<i>Barrage</i>	Durant les années qui précèdent le sinistre, le lac du barrage ne put se remplir [...]
Texte 6	<i>Barrage</i>	fin 1959, les pluies sont diluviennes sur la Côte d'Azur.
Texte 6	<i>Barrage</i>	Il pleut sans discontinuer pendant un mois.
Texte 6	<i>Barrage de Malpasset</i>	Au moment où les autorités ouvrent les vannes du barrage, il est déjà trop tard, ce dernier a bougé[<i>note</i>].
Texte 6	<i>Barrage</i>	Le 2 décembre 1959 la voûte du barrage se fissure.
Texte 6	<i>Barrage</i>	à 21 h 13, il [le barrage] cède.
Texte 6	<i>Barrage</i>	Une vague [...] déferle dans la vallée du Reyran à soixante-dix kilomètres à l'heure [...].
Texte 6	<i>Barrage de Malpasset</i>	[la vague] atteindra la ville de Fréjus 20 minutes plus tard,
Texte 6	<i>Barrage</i>	Le 28 mai 1971, après plusieurs années d'enquêtes judiciaires, la catastrophe est attribuée à la fatalité.
Texte 7	<i>Malpasset</i>	En novembre 1957 [travaux de l'autoroute Estérel-Côte d'Azur]

<i>Texte 7</i>	<i>Malpasset</i>	Pendant les semaines précédant le 2 décembre 1959 fatidique, des pluies torrentielles (2) ne cessèrent de tomber sur la région varoise.
<i>Texte 7</i>	<i>Malpasset</i>	[...] 490 mm d'eau furent enregistrés en deux semaines, du 19 novembre au 2 décembre , dont 128 mm pendant les dernières vingt-quatre heures .
<i>Texte 7</i>	<i>Malpasset</i>	Vers la mi-novembre , [...] des suintements apparurent sur la rive droite de l'ouvrage.
<i>Texte 7</i>	<i>Malpasset</i>	[des suintements] s'accrochèrent rapidement au point de devenir de véritables sources [...]
<i>Texte 7</i>	<i>Malpasset</i>	[...] ordre fut donné d'ouvrir la vanne de délestage le 2 décembre à 18 heures .
<i>Texte 7</i>	<i>Malpasset</i>	Vers 21 heures 10 minutes , [...] le gardien Ferro rentre vers sa maison. Il entend des craquements [...]. Le barrage s'est rompu en un instant .
<i>Texte 7</i>	<i>Malpasset</i>	21 h 13 pour la rupture de la ligne alimentant le transformateur situé près du barrage et 21 h 34 pour la rupture de la ligne passant à l'entrée de Fréjus. La vague a donc mis 21 minutes pour semer la mort dans la vallée du Reyran.
<i>Texte 8</i>	<i>Dans l'autorail</i>	Il est 21h50 , l'autorail X8004 n° 157 reliant Marseille à Nice vient de quitter Puget-sur-Argens. Il file à environ 110 km/h [...]
<i>Texte 8</i>	<i>Dans l'autorail</i>	[...] ordre de « marche à vue » [...] Le convoi progresse lentement lorsque Dumontet aperçoit un bidon et un tronc d'arbre couchés sur la voie. Il stoppe aussitôt [...]
<i>Texte 8</i>	<i>Dans l'autorail</i>	L'eau arrive tel un raz de marée, gagne rapidement les voitures et monte rapidement dans celles-ci.
<i>Texte 8</i>	<i>Dans l'autorail</i>	[...] l'eau arrive du côté gauche. [...] Le flot s'écoule mais moins vite qu'il n'entre, et le niveau continue à monter [...]. Toesca décide alors avec Dumazer de transborder les voyageurs dans la motrice.
<i>Texte 8</i>	<i>Dans l'autorail</i>	Une fois tous les passagers évacués , [...] il y a soudain rupture d'attelage et les deux dernières voitures sont emportées.
<i>Texte 8</i>	<i>Dans l'autorail</i>	Au total, L'eau n'a cessé de monter pendant plus d'une 1/2 heure .
<i>Ill 18</i>	<i>Reste du barrage</i>	[Photo prise] le 3 décembre 1959 au matin .