

LA GRANDE TEMPÊTE DES 28 ET 29 SEPTEMBRE 1932

Robert ALEXANDRE

Depuis des temps immémoriaux toutes sortes de calamités, de désastres ou de catastrophes naturelles ont parsemé notre histoire ; le souvenir de ces événements hors normes se transmettant oralement à travers des récits qui au fil du temps devenaient souvent des légendes. Aujourd'hui prévaut une approche nettement plus scientifique de ces dérèglements climatiques dont la perspective historique n'est pas à négliger.

Parmi ces événements marquants les tempêtes sont souvent les plus dévastatrices, la puissance de l'eau – qu'elle provienne de la mer ou de la pluie – ne pouvant être combattue, à la différence par exemple des incendies de forêt qu'il est possible de fuir. N'oublions pas non plus que n'existaient pas autrefois les prévisions météo que nous connaissons aujourd'hui.

Le département du Var fut de nombreuses fois le théâtre de ces périodes intenses. Ainsi, le 22 août 1874¹, une tempête gigantesque s'abat sur la ville de Fréjus comme le décrit dans son rapport au préfet du Var l'adjoint au maire, Séverin Décuers : « *Entre 9 heures et 9 heures et demie du matin, une trombe mêlée de grêle poussée par un tourbillon, venant du Nord-Est, s'est abattue sur le territoire de Fréjus, laissant sur son passage la désolation dans les campagnes et la mort d'un père de famille*² ». Les tempêtes du 5 octobre 1907 et du 8 novembre 1924 ont marqué les esprits : faisant déborder les rivières, elles provoquèrent la destruction des constructions modernes comme les ponts des routes et des voies de chemin de fer³. On n'oubliera pas non plus un des plus gros coups de vent que le rivage de Saint-Raphaël ait jamais connu, le 31 octobre 1906⁴.

La tempête de 1932 est d'une ampleur sans doute comparable à celle de 1874 mais ses effets furent plus dévastateurs. En effet, depuis la création à la fin du XIX^e siècle des stations balnéaires de Saint-Raphaël puis de Saint-Aygulf, les infrastructures ont bien évolué avec la construction du chemin de fer du littoral et de la route nationale 98⁵. En 60 ans, l'édification de ponts, le détournement de rivières et la densification de l'urbanisation ont transformé le paysage et créé un environnement propice à une catastrophe. Comme souvent, l'humanité qui peuple massivement de nouveaux territoires a oublié qu'en modifiant le biotope elle en accentue les causes et en augmente les conséquences.

Les relevés météorologiques

Les 28 et 29 septembre 1932, 225 mm d'eau sont tombés sur la commune de Fréjus et ses environs en 48 heures⁶, soit 225 litres d'eau par m². À cette pluviométrie exceptionnelle, il faut ajouter des grêlons d'une taille de plus de 5 centimètres. Cette tempête fut la plus forte connue depuis celle du 22 août 1874, mais comme évoqué précédemment, les infrastructures

1 Foucou (M.), *L'Encyclopédie de la vie fréjussienne* (<https://bibnum.ville-frejus.fr/>).

2 Il s'agit de Louis Alleman décédé le 22 août 1874 à 9 heures du matin (archives départementales du Var, 7 E 65/43, acte n° 53).

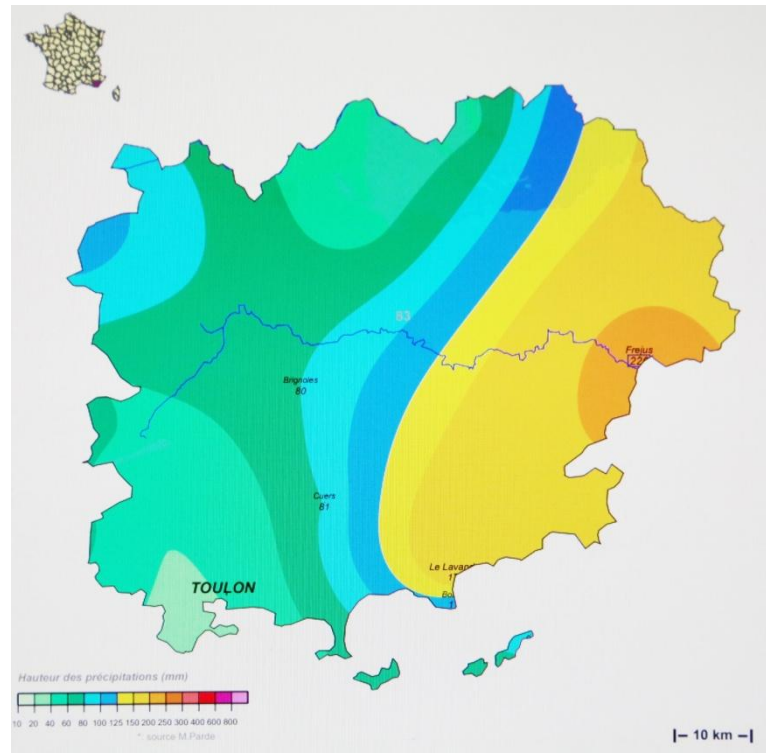
3 Alexandre (R.), *Histoire de Saint Aygulf*, Volume 2 (1910-1945).

4 Joncheray (A. et J.-P.), À propos de tempête : un coup de vent à Saint-Raphaël en 1906. In *Bulletin de la Société d'histoire de Fréjus et de sa région*, 2010, n° 11, p. 61-65.

5 Alexandre (R.), *Histoire de Saint Aygulf*, Volume 1 (1880-1910).

6 Source Météo France (<http://pluiesextremes.meteo.fr/>).

modernes encore non éprouvées par une tempête de cette ampleur ont créé des bouchons qui ont bloqué l'eau.



Cumul pluviométrique du 28/09/1932 à 6 h au 30/09/1932 à 6h
Météo-France, édition du 06/04/2016 (<http://pluiesextremes.meteo.fr>)

Maurice Pardé⁷, dans son étude sur les intempéries méditerranéennes décrit la situation de cette manière :

« La tourmente commença dans la soirée du 28, et fit rage jusqu'au 29. On releva en une nuit 139 millimètres à Saint-Raphaël (et 86,3 le lendemain). D'après les crues on peut se demander si à certains points de la zone la plus sinistrée, il ne tomba pas jusqu'à 250 ou 300 millimètres en quelques heures. Les résultats furent stupéfiants. De toutes petites rivières, le Préconil qui se jette dans la mer à Sainte-Maxime ou la Garonne qui débouche à Saint-Raphaël subirent des crues inimaginables. Elles saccagèrent tout sur leur passage, retenues en certains points par des ponts trop étroits, et refluèrent en amont et inondèrent de vastes étendues habitées ou cultivées avant d'anéantir les obstacles ».

Cet événement correspond à ce que l'on appelle aujourd'hui un « épisode cévenol ». Pour bien en comprendre l'ampleur, il suffit de faire quelques calculs. Par exemple, la superficie du bassin de la rivière La Gaillarde⁸ à Roquebrune-sur-Argens est d'environ 5 km². Si l'on prend une pluviométrie de 300 millimètres, c'est-à-dire 300 litres d'eau par mètre carré, cela nous donne un milliard cinq cents millions de litres tombés en 24 heures, soit un million cinq cent mille mètres cubes en 24 heures, ce qui nous donne un débit de 17 mètres cubes par seconde, soit 3% du débit moyen de la Seine et dont le bassin est 16 000 fois plus important. Sachant que les bassins de la Garonne et du Pédégal réunis font 31 km², le débit en sortie serait de 107 mètres cubes par seconde soit 20 % du débit moyen de la Seine.

7 Pardé (M.), Intempéries méditerranéennes récentes en France. In *Revue de géographie alpine*, 1934, 22-3, p. 675-703 (<https://www.persee.fr>).

8 Ce bassin est situé aux Issambres, au sud de Saint-Aygulf. Il a l'avantage d'être facilement identifiable pour calculer sa surface.

Arrêtons-nous maintenant sur la description de cette catastrophe en comparant les deux sources qui nous l'offrent : la presse et les rapports administratifs.

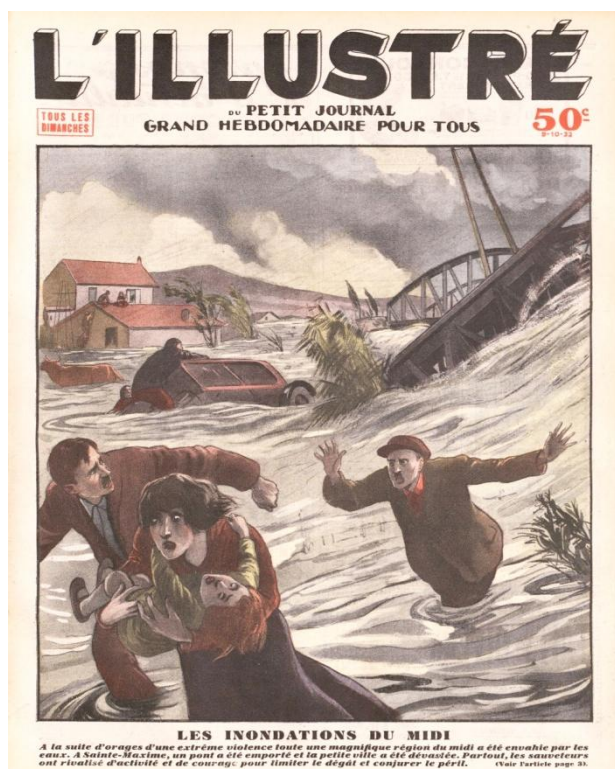
La presse

Depuis le début du XX^e siècle, la presse, friande de sensationnalisme, trouve avec ces phénomènes météorologiques une bonne manière d'attirer les lecteurs et d'augmenter ses tirages. La tempête de septembre 1932 ne dérogea pas à cette règle comme en témoigne *L'Illustré du Petit Journal*⁹ : « Comme assoiffée de revanche sur l'homme qui prétend l'asservir chaque jour davantage, il semble par moment que la nature se plaie à nous rappeler, par de terribles leçons, son indéniable toute puissance ».

Toutefois, dans ce cas précis, on constate que peu d'articles de fond portent sur les causes de la catastrophe, comme l'urbanisation mal maîtrisée ou la faible qualité des infrastructures.

*Le Petit Provençal*¹⁰ consacra un article aux sauveteurs en évoquant l'entraide dont bénéficièrent les victimes et l'héroïsme de la police et de l'armée auxquelles s'était jointe la population :

« Tous les véhicules disponibles furent réquisitionnés par la police et transportés vers les quartiers inondés. Aussitôt toute la population s'est jointe à nos braves pêcheurs et aux matelots qui firent des prodiges d'énergie pour arriver jusque sur les lieux d'où partaient les cris de détresse et d'effroi ». [...] « L'alarme fut aussitôt donnée par l'inspecteur de police Pierreugues et l'agent Hortal. Ils essayèrent de prévenir par téléphone les autorités de l'aviation. Les services phoniques ne fonctionnant plus, par des moyens de fortune ils purent organiser les premiers secours ».



L'Illustré du Petit Journal
9 octobre 1932

Un autre quotidien régional, *Le Petit Var*, dédia quatre 'Unes' consécutives à cet événement. Celle du 30 septembre donne comme la plupart des autres journaux une description détaillée sur plusieurs colonnes des trombes d'eau qui se sont déversées sur la région ainsi que la liste des dégâts survenus. Le courage des sauveteurs et de l'armée est aussi mis en avant : « Les tirailleurs sénégalais, alertés dès la première minute, furent aussitôt acheminés sur les points les plus menacés par les éléments, et, avec un remarquable esprit d'abnégation et un courage magnifique, se signalèrent par maints actes d'héroïsme simple dans l'accomplissement de leur difficile mission ». Le lendemain est fait un point plus détaillé, commune par commune, de la situation.

Le 2 octobre sont évoquées les causes de cette catastrophe : le déboisement le long du littoral a laissé raviner l'eau sans l'arrêter. De plus, l'ensemble des nouvelles infrastructures liées aux lignes de chemin de fer et aux routes

9 *L'Illustré du Petit Journal*, 9 octobre 1932. En ligne sur le site de la BNF : <https://gallica.bnf.fr/>

10 *Le Provençal* (édition du Var), 30 septembre 1932. En ligne sur le site de la BNF : <https://gallica.bnf.fr/>

nationales ont nécessité l'installation de ponts et de buses qui ont réduit grandement les principales possibilités d'évacuation de l'eau de pluie. Mais les constructions modernes ne sont pas les seules causes de ces dégâts : dans son article « *Il faut reboiser* », Marcel Sagot-Lesage¹¹, membre du syndicat professionnel de la presse scientifique, décrit la situation en ces mots : « *Les sommets émoussés et les pentes abruptes déboisées par les incendies de grande surface qui ont passé et qui repasseront encore si l'on n'y prend garde, n'ont pu retenir les torrents d'eau qui dévalaient comme des béliers furieux* ». Cette démonstration montre qu'une catastrophe peut aussi découler d'une autre plus ancienne que sont les incendies de forêt.

Le 3 octobre, les inondations sont une dernière fois mises en première page, l'accent étant mis sur l'enterrement de la victime et les messages de sympathies aux maires et à leur population. En deuxième page est donné le coût des dégâts : à Saint-Raphaël par exemple, ils sont estimés entre 12 et 15 millions de francs, dont 6 millions pour les routes et les voies ferrées.

On trouve aussi une description détaillée des dégâts dans *La République du Var*¹² : quartier de la Gabelle transformé en un vaste étang boueux, chaussées encore recouvertes d'eau. À cause du débordement de l'Argens et du Reyran, de nombreuses fermes se retrouvent isolées et leurs habitants ont dû être secourus. Sur la voie de chemin de fer du littoral qui relie Saint-Raphaël à Hyères par la côte, de nombreux ponts ont été détruits et à certains endroits des rails ont été arrachés par ces orages dévastateurs.

La presse nationale couvre aussi l'événement. Ayant plus de moyens, elle fournit de nombreuses photos de la catastrophe, comme *L'Excelsior*¹³ qui en fait sa 'Une' pendant trois jours.



Saint-Raphaël

Les autres journaux nationaux ne donnèrent que quelques brèves succinctes. *Le Figaro*¹⁴ ne plaça qu'un petit article en quatrième page sur une colonne qui ne faisait qu'un relevé des dégradations et de l'intervention de soldats de la base navale. Il en fut de même pour *L'Intransigeant*¹⁵, avec un petit article lié à une photo en première page. Quant au *Populaire*¹⁶ il place une carte météorologique en première page et un article succinct sur deux colonnes en seconde page évoquant les dégâts, l'aide de l'État et le décès d'un ouvrier d'origine italienne, Eugène Molonino.

11 Marcel Sagot-Lesage (1887-1965) : avocat, botaniste et bon connaisseur de la chaîne des Maures et aussi secrétaire de la fédération du Var du parti communiste (<https://maitron.fr/>).

12 *La République du Var*, 1^{er} octobre 1932.

13 *L'Excelsior*, 30 septembre, 1^{er} et 2 octobre 1932. En ligne sur le site de la BNF : <https://gallica.bnf.fr/>

14 *Le Figaro*, n° 274 du 30 septembre 1932. En ligne sur le site de la BNF : <https://gallica.bnf.fr/>

15 *L'Intransigeant*, 1^{er} Octobre 1932. En ligne sur le site de la BNF : <https://gallica.bnf.fr/>

16 *Le Populaire*, 1^{er} Octobre 1932. En ligne sur le site de la BNF : <https://gallica.bnf.fr/>

En conclusion, il est important de remarquer que la presse écrite a beaucoup commenté les dégâts et elle reste une source très intéressante pour connaître ce qui a été détruit ou endommagé ce que l'on peut récapituler en trois groupes :

- Les photos sont le principal sujet d'intérêt : elles rendent l'événement plus explicite et surtout sont une source fiable car la falsification de celles-ci était très difficile à cette époque¹⁷. Il ne faut cependant pas perdre de vue que le photographe ne montre que ce qu'il a choisi et l'angle des prises de vue peut être trompeur (zoom sur un détail, plutôt qu'une vue d'ensemble par exemple).
- La description des dégâts matériels est intéressante, même si, par comparaison avec les rapports administratifs, elle est incomplète.
- L'évocation du coût humain de la catastrophe, comme les décès ou les traumatismes, mais aussi celle des secours apportés, donnent une indication sur l'état d'esprit de la population.

Sur d'autres sujets, comme le coût de la catastrophe, la presse ne donne qu'une information forcément partielle au lendemain des événements. Il faudra de longs mois d'étude et de regroupement d'informations pour en établir le bilan chiffré.

Les rapports officiels

Le meilleur moyen de connaître ce qui s'est réellement passé pendant ces deux jours est la lecture des rapports de la gendarmerie, de la police et des autorités municipales. Ils se trouvent regroupés dans un dossier conservé aux archives départementales du Var¹⁸, ce qui facilite grandement les recherches. Outre ces rapports, on y trouve les correspondances avec le préfet, l'étude des dommages et les sommes qui ont été allouées.

Le 1^{er} octobre 1932¹⁹, l'adjudant-chef Simoni, commandant de la section de Fréjus, décrit ainsi la situation :

« Le 28 septembre un violent orage s'est abattu dans toute l'étendue de la circonscription. Des trombes d'eau de plus en plus violentes se succédèrent avec une telle rapidité que vers 18 heures, tous les bas quartiers furent envahis par les eaux et occasionnèrent de graves dégâts aux immeubles, vignobles, jardins etc. Les routes et les voies ferrées des compagnies Sud France²⁰ et P.L.M furent coupées en maints endroits et dès ces instants, toutes les communications furent interrompues. »

Il confirme ainsi que, dès son début, la tempête fut importante et dévastatrice et que les voies de communication ont été détruites dès le premier jour. Un peu plus loin il décrit une situation encore plus catastrophique : le lendemain 29 octobre l'orage redouble d'intensité, les magasins et les immeubles sont envahis par l'eau qui atteint plus de 2 mètres. La situation des habitants est tout aussi épouvantable et décrite de la manière suivante : *« La population affolée cherchait un refuge et ce fut une véritable panique. Pour se soustraire à l'invasion des eaux, les uns abandonnaient leurs immeubles et se sauvaient à travers les champs, les autres moins favorisés cherchaient leur salut en regagnant les étages supérieurs, voire même les toits ».*

La suite du rapport raconte comment les municipalités font appel aux habitants et à leur courage pour les premiers secours alors que la troupe de la place de Fréjus est mise à contribution pour le déblayement et le nettoyage des immeubles sinistrés. Les officiers du Génie sont mandés en toute hâte et étudient la construction de passerelles pour rétablir la

17 Ce qui n'est évidemment plus le cas aujourd'hui où une photo et un film ne sont plus une preuve.

18 Un dossier de plusieurs centaines de pages sur cette tempête de 1932 se trouve sous la cote 1 M 349.

19 Rapport de gendarmerie n° 435-2 du 1^{er} octobre 1932.

20 La compagnie Sud France, créée par Félix Martin, gère les lignes secondaires du Var et des Alpes-Maritimes.

circulation le plus vite possible. Quant à la population, « elle a repris son calme et travaille sans relâche à réparer les dégâts causés par l'inondation ».



Saint-Raphaël

Dans un autre rapport daté du 6 octobre²¹, l'adjudant-chef Simoni fait le point sur l'évolution de la situation dans les zones sinistrées. Dans la région de Fréjus–Saint-Raphaël les eaux se sont retirées, la circulation routière est entièrement rétablie, ainsi que celle du PLM, ce qui n'est pas tout à fait le cas de la ligne Sud France. Le déblayement, le nettoyage des débris et l'assainissement des immeubles sont activement gérés par les municipalités, de concert avec le service de l'hygiène, les Ponts et Chaussées et les hommes de troupe de la place de Fréjus. Le rapport se termine sur la constatation qu'aucune plainte pour vol ou pillage n'a été reçue par la Gendarmerie en ce qui concerne les communes de Saint-Raphaël, Fréjus et Sainte-Maxime. Une seule victime est à déplorer au cours de cette catastrophe.

Le rapport du 29 septembre 1932²² rédigé par les gendarmes Louis Trigon, Joseph Loge et Jean Bousquet de la brigade de Saint-Raphaël fournit une somme intéressante d'informations, vécues en direct par les militaires pendant leur patrouille :

« Les gendarmes Loge et Bousquet qui devaient exécuter un service externe, se sont rendus tout d'abord à l'extrémité de l'avenue de Valescure, afin de rendre compte si le torrent dénommé La Garonne, grossi par l'abondante chute de pluie, ne constituait pas un danger pour les riverains par suite d'un débordement toujours possible. A 6 heures 40, l'eau dudit torrent ayant quitté son lit près de la propriété Déga a subitement inondé le quartier du Vignas et le terrain du stade ».

L'intérêt de ce rapport est la description détaillée de la situation à un endroit précis et pendant une période donnée : il explique que la Garonne, grossie par les pluies, en débordant, a arraché les murs de clôture et emporté des billots de bois que monsieur Landon avait entreposé sur son terrain. Par suite, elle a envahi l'avenue de Valescure (qu'elle longe la plupart du temps) sur une hauteur de 2 mètres. La présence des gendarmes sur les lieux au moment de l'événement a permis de faire évacuer les habitants du quartier et de les mettre à l'abri sur les hauteurs. Dans un paragraphe suivant, les gendarmes expliquent qu'ils ont essayé d'entrer en communication avec le commandant de la section de Fréjus et avec le centre d'aviation maritime, mais sans succès, les lignes étant coupées. Dans les trente minutes

21 Rapport de gendarmerie n° 444-2 du 6 octobre 1932.

22 Rapport de gendarmerie du 29 septembre 1932.

suivantes, le quartier des Arènes, des Iscles et la rue de Fréjus ont aussi été submergés. Certains habitants surpris n'ont pas pu se sauver et sont allés se réfugier dans les étages supérieurs des immeubles, voire sur le toit. Les secours apportés sont ainsi décrits :

« En présence de cette situation alarmante, nous avons, avec le concours de plusieurs personnes et de la police locale, fait transporter sur les lieux du sinistre plusieurs barques de pêcheurs, avec lesquelles les sauveteurs aidés très efficacement par les marins du centre d'aviation munis de leurs embarcations, se sont portés au secours des personnes les plus en danger ».

La partie finale du procès-verbal se concentre sur les causes de ce sinistre et explique qu'elles ne peuvent être attribuées qu'au trop grand volume d'eau venue de la Garonne et de ses vallons. Les billots de bois qui se trouvaient sur le terrain de monsieur Landon se sont entassés sur le chemin de la Lauve près de l'immeuble "Ondine" et ont formé une digue sur laquelle les eaux de la Garonne et du Peyron ont été bloquées et créé, phénomène bien connu des embâcles, une sorte de barrage qui a fait monter le niveau des eaux. Le dernier paragraphe se termine ainsi : *« A 14 heures les communications étant rétablies, nous avons avisé le commandant de la section. Ayant visité jusqu'à 19 heures les quartiers inondés, il résulte que, sauf les dégâts matériels susmentionnés, il n'y a en ce qui concerne la commune de Saint-Raphaël, ni maisons détruites, ni des personnes disparues ».*

Il existe beaucoup d'autres rapports de la police ainsi que des télégrammes des différentes administrations qui communiquent des informations à peu près similaires. Il en est de même des autres communes comme Sainte-Maxime, Saint-Tropez ou Le Lavandou.

Par comparaison avec la presse, l'intérêt principal de cette communication administrative est qu'elle a été produite par des sources fiables qui donnent des événements une description précise, loin du côté parfois sensationnaliste de la presse. Autre intérêt : l'évaluation qui est faite du coût des destructions donnée par la préfecture et les différentes études réalisées par l'administration, que ce soit au niveau des biens des particuliers ou des infrastructures routières et ferroviaires sans oublier tous les dommages agricoles et commerciaux. Il est important de noter que l'administration fut assez rapide : la plupart des estimations ont été effectuées entre le 4 et le 15 octobre, soit dans la quinzaine ayant suivi la tempête.

Le coût de la catastrophe

Les principaux dommages ont porté, comme déjà évoqué, sur les infrastructures routières et ferroviaires : leur coût s'élève à huit millions de francs de l'époque²³. La plupart des ponts du littoral, causant de véritables barrages et entonnoirs, ont été détruits, tout comme les routes et voies de chemin de fer emportées par les millions de mètres cubes d'eau qui ont dévalé les flancs des montagnes. La seconde plus importante dépense est celle des dégradations subies par les particuliers, que ce soit au niveau des habitations qui ont été surtout inondées²⁴, avec plus de dix millions de francs²⁵, ou les pertes agricoles avec sept millions de francs de dégâts²⁶.

Les dommages globaux sont évalués à 27 900 000 F²⁷ pour les deux jours de pluie, dont 18 000 000 pour les particuliers et les entreprises et 9 700 000 pour les collectivités. En comparaison, les autres détériorations de l'année 1932 s'élèvent à 365 000 F et celles subies pendant l'année 1931 à 6 000 000 F.

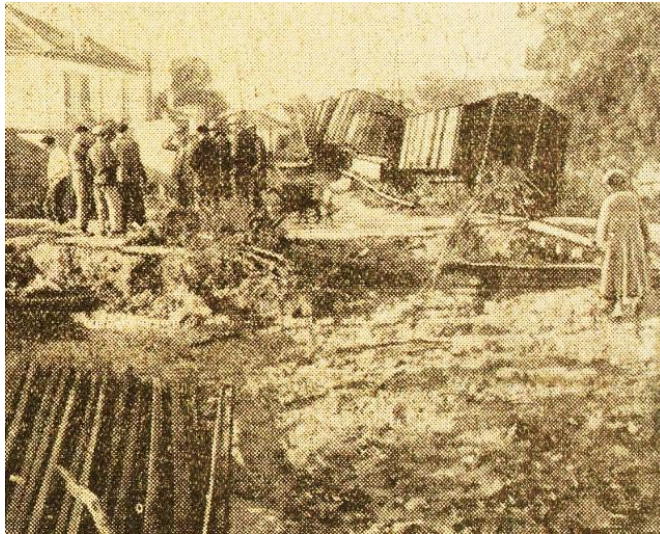
23 Les 8 000 000 F multipliés par 0,61857 (coefficient d'inflation depuis 1932), soit un total de 4 948 500 €.

24 Les habitants ont perdu leur mobilier, leurs biens personnels et souvent leur argent.

25 Les 10 000 000 F multipliés par 0.61857, soit un total de 6 185 700 € actuels.

26 Les 7 000 000 F multipliés par 0.61857, soit un total de 4 329 990 € actuels.

27 Les 27 000 000 F multipliés par 0.61857, soit un total de 17 258 103 € actuels.



Dégâts des voies ferrées

Les voiries constituent la majorité des pertes induites aux collectivités, ces destructions étant directement liées à la modernisation de la société. La tempête du 22 août 1874 n'a dévasté que des petits ponts et des chemins, celle de 1932 a endommagé les chemins de fer, les routes de grande communication, comme la nationale n° 98 qui n'existait pas à cette époque. Dans son rapport du 4 octobre 1932²⁸, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées décrit point par point les problèmes et les destructions rencontrées sur ces nouvelles infrastructures. Le coût des réparations à apporter aux chemins communaux est évalué à deux millions de francs, soit à

peine un quart de la dépense totale, les 75% restant étant dédiés à la réparation des nouvelles installations.

Un autre élément est à prendre en compte dans l'augmentation des coûts par rapport à 1874 : si peu de maisons ont été complètement détruites, l'eau a tout emporté sur son passage et les nouveaux objets qu'a apportés l'industrialisation de la fin du XIX^e siècle (matériel agricole moderne comme les tracteurs, moyens de transport comme les voitures, mobilier et ustensiles de la vie courante) ont aussi fait exploser les aides pour les particuliers et les entreprises.

Les coûts liés aux dégâts naturels ne cessent de croître : les inondations de 2010 à Draguignan ont coûté sept cents millions d'euros²⁹ et la tempête Alex dans la vallée du Var en 2022 un milliard quatre cents millions d'euros³⁰, et dans les années à venir, les événements climatiques extrêmes vont sûrement occasionner de plus en plus de dépenses ...

28 Voir le rapport des Ponts et Chaussées du 4 octobre 1932 (Archives départementales du Var, 1 M 349).

29 Voir *Le Figaro Economie*, version numérique du 23 juin 2010 (cote www.figaro.fr).

30 Voir *Le Parisien*, version numérique du 7 octobre 2020 (cote www.leparisien.fr).