Hiver 2000/2001

Un contexte pluviométrique exceptionnel

A partir de la mi-septembre 2000, les pluies se sont succédées à un rythme soutenu entrecoupées de courtes périodes de répit. La répétition, et surtout l'accumulation de ces pluies est exceptionnelle. Sur l'ensemble de la saison hivernale (octobre à mars), de tels cumuls n'ont jamais été observés et les records sont partout tombés.

Au cours de ces 6 mois, la pluviométrie normale d'une année complète est atteinte voire dépassée :

-La Roche-sur-Yon(85) = 1 024 mm
-Nantes(44) = 866 mm
-Laval(53) = 745 mm
-Le Mans(72) = 636 mm
-Angers(49) = 634 mm

Les premiers débordement de cours d'eau ont été observés fin 2000. Ils sont restés en crue durant une grande partie du mois de Janvier avec des pauses suivies de remontée des eaux, selon l'activité des perturbations pluvieuses océaniques qui ont continué de défiler.

Segré Haut-Anjou

— Courrier de l'Ouest —

2,45 m à l'écluse de Maingué hier : un record absolu dans l'échelle des crues

L'Oudon a franchi une cote jamais atteinte de 2,45 m à Maingué au petit matin hier, soit 23 cm de plus que son niveau le plus haut de 1999.



Les pompiers de Segré assurent le ravitaillement et le transport des « irréductibles » restés à Saint-Aubin-du-Pavoil

Si « *aucune crue n'est semblable à une autre* », ainsi que le précise Dominique Leriche, celle qui vient de frapper le Segréen est unique par les records qu'elle bat. « *De mémoire de pompier né en 1957 à Segré, je n'ai jamais vu ça* », commente le lieutenant qui perpétue une tradition familiale au service du Centre de secours. En 1966, crue de référence, le lieutenant était bien jeune, mais il a conservé en revanche tout frais en mémoire les épisodes ultérieurs : 1995, 1996, 1999 entre autres ont fait date.

« *Mais pour chacune de ces crues, les eaux de l'Oudon envahissaient Saint-Aubin du Pavoil à partir des fossés. La grande originalité du cru 2001, c'est que les débordements sont venus de la ligne de crête* », précise le pompier.

Etangs vidés

Pour ce qui est des records battus, l'Oudon a franchi une cote jamais atteinte de 2,45 m à Maingué au petit matin hier, soit 23 cm de plus que son niveau le plus haut de 1999 (2,22 m). A Saint-Aubin, avec 1,54 m de hauteur relevé, la rivière égalise son précédent record. La rapidité de la montée des eaux des rivières du Segréen, aussi bien l'Oudon que la Verzée, a frappé tous les observateurs, confortant l'idée que la maîtrise des eaux comporte, quoi qu'il en soit, une grande part d'impondérable due à la multiplicité des facteurs en cause. Une situation qu'il faut toutefois « *mettre en relation avec les conditions météorologiques exceptionnelles de ces derniers jours* », ainsi que le remarque le sous-préfet de Segré. Georges-François Leclerc s'est fait transporter en barque samedi en début d'après-midi jusqu'au PC des pompiers à l'église de Saint-Aubin, en compagnie du député Marc Laffineur et de son suppléant Joseph Bossé.

« *Depuis mon arrivée à Segré en février 2000, j'ai eu à faire face à cinq alertes de crues. Nous avons réussi à éloigner le danger pour les quatre premières. Sur un simple coup de fil, les étangs du Pouancéen et de la Mayenne qui se trouvent en amont ont été vidés, permettant d'écarter les risques d'inondation en aval. Pour le dernier épisode, en revanche, la vidange de ces mêmes étangs effectuée le matin même n'a pas suffi. Les précipitations étaient telles qu'en deux heures les étangs débordaient* ».

Décrue amorcée

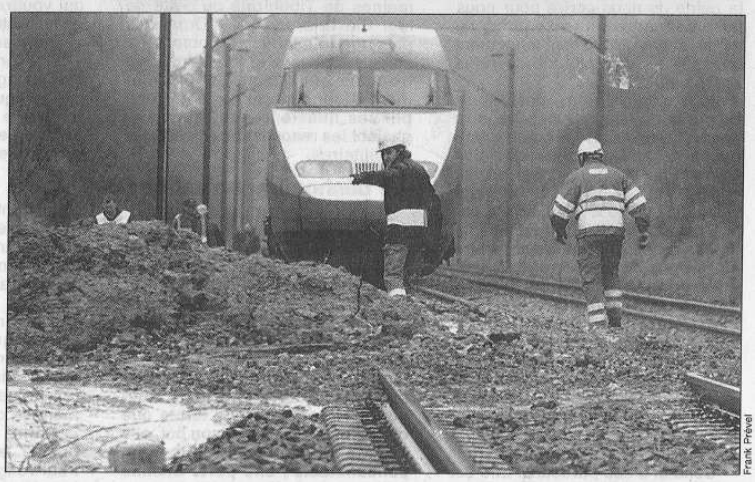
Dès la fin de matinée, hier, la météo favorable aidant, la tendance était partout à l'accalmie avec des cotes à la baisse légère, plus spectaculaire pour les eaux de la Verzée.

Par la suite la décrue s'amorçait vraiment : à midi on relevait 2,32 m à l'écluse de Maingué et 1,53 m à Saint-Aubin, à 14 h : 2,28 m à Maingué et 1,49 m à Saint-Aubin et à 19 heures, on descendait à 2,10 m à l'écluse de Maingué.

L'équipe des trois pompiers qui se relaient la nuit en permanence à Saint-Aubin depuis vendredi a assuré plusieurs interventions pour relever des meubles ou du matériel et rassurer la population restée sur place. Le village de Saint-Aubin déserté par la majorité de ses habitants continue de vivre grâce à la médiation des hommes du feu rompus aussi aux problèmes de l'eau. Ils assurent le ravitaillement des irréductibles – une dizaine de familles ne souhaitent pas abandonner leur maison –, veillent sur leur sécurité, leur santé et leur moral et, à la demande, effectuent des transports par barques prêtées par les centres de Brissac et de Gennes.

Copyright: Courrier de l'Ouest

Un TGV déraille sur une coulée de boue



A 3,5km de la gare de Laval, les deux premiers essieux de la motrice ont déraillé sur une coulée de boue.

Hier matin, à l'entrée de Laval, la motrice du TGV Brest - Paris a déraillé, à 120km/h, sur une coulée de boue. Aucun des 450 passagers n'a été blessé.

LAVAL. – **«Je n'ai rien pu faire d'autre. A la sortie d'un virage, j'ai découvert la coulée de boue sur la voie… 10 secondes avant l'impact. J'ai tapé dedans à 120km/h.»** Vendredi, aux environs de 9h40, Christian Joseph, le conducteur du TGV 8720 Brest-Paris, freine autant qu'il peut la rame de dix voitures lancée à 160km/h. A 3,5km de la gare de Laval (Mayenne), les deux premiers essieux de la motrice de tête déraillent. Les autres voitures restent sur la voie.

A l'entrée de l'agglomération lavalloise, les deux voies ferrées passent par **«une tranchée»** entre deux talus de six mètres. Une heure avant le choc, le TGV Rennes-Paris puis, à 9 h 15, un autre train en sens inverse n'avaient rien remarqué de particulier. A la suite des fortes précipitations de la nuit, près de 40m³ de terre gorgée d'eau se sont répandus sur 15m et 30cm d'épaisseur. Parti de Brest à 6h49, le TGV qui devait arriver à 11h10, à Montparnasse, n'a pas dépassé Laval.

Pendant quelques secondes, les 450 passagers essaient de comprendre. Passagère de la première voiture, Nathalie Hubert s'était assoupie. **«Je me suis réveillée brutalement. J'avais l'impression que le train roulait sur du bois.»** Un autre voyageur a vu **«des cailloux voler»**. Puis, la rame s'est immobilisée **«tranquillement»**, raconte un troisième. **«C'était très calme. Personne n'a paniqué.»** Rapidement, un message est diffusé dans les voitures. Aucun des voyageurs n'a été blessé. L'alerte donnée, tout le trafic est interrompu. Des trains sont stoppés en gare de Laval ou du côté du Genest-Saint-Isle et de Saint-Pierre-la-Cour.

«Au bout de deux heures, on a appris qu'on allait changer de train», poursuit Nathalie Hubert. Vers midi, un second TGV, sur la voie mitoyenne, récupère les voyageurs. Jusqu'en milieu d'après-midi, à vitesse réduite au passage du lieu de l'accident, les trains déjà engagés empruntent cette seconde voie. Les autres TGV, soit une quarantaine de convois dans les deux sens, sont détournés par Nantes, entraînant une heure et demie de retard.

A partir de 16h30, et jusque tard dans la soirée, les agents de la SNCF ont procédé au relevage des 34t de la motrice. Le sol meuble et le ballast qui s'affaissent ont compliqué l'opération.

Laurent TRÉHU.

Copyright: Ouest-France