

Saint-Béat construit des murs pour se protéger des camions



À Saint-Béat, la Garonne reste un fleuve capricieux que rien n'arrêtera en cas de nouvelles crues./ Photo DDM archives Xavier de Fenoyl

Quatre ans après les inondations Saint-Béat se débat avec des campings fermés un fleuve toujours indompté et une déviation provisoire qui menace le sud du village

Une maison toujours éventrée surplombe le lit de la Garonne, le café fermé n'a plus du Soleil que le nom depuis que son propriétaire a choisi de tirer un trait et de remonter une affaire de l'autre côté de la frontière. Mais la cave qui le remplace vient d'être reprise par un couple de jeunes Toulousains. Quatre ans après les inondations qui ont éventré le cœur du village, Saint-Béat tente de retrouver le cours ordinaire de la vie d'un bourg de fond de vallée pyrénéenne de 400 habitants qui vivent pour l'essentiel au rythme saisonnier des stations voisines de Super Bagnères et du Mourtis. Dans le village, les traces les plus visibles du 18 juin 2013, s'estompent peu à peu. Après des mois de travaux et une année passée dans des Algeco, le petit Casino a rouvert le 13 juin 2014, les coiffeuses ont recommencé à couper les cheveux dans leurs nouveaux salons et la Maison de la presse est revenue. Dans les agences les prix de l'immobilier ont chuté d'au moins 30 %. Mais Hormis deux ou trois litiges toujours en cours, les habitants ont fini de se battre avec les assureurs, et en juillet, 2 000 visiteurs ont participé à la 17e édition du festival du marbre. A la mairie, cette affluence est jugée de bon augure pour le village qui aspire à souffler un peu, et à contrôler enfin un avenir qui lui échappe. Devant la maison natale du général Gallieni récemment vendue à une famille anglaise, après que la municipalité a abandonné le projet d'y créer un musée en plein cœur du village, mais en zone inondable, le bruit des 800 camions qui vont et viennent chaque jour entre la France et l'Espagne ne suffit pas à couvrir les récriminations des habitants. Car à Saint-Béat, rien n'est réglé sur le fond. Le lit de la Garonne toujours pas réaménagé, promet d'autres inondations lorsque les conditions météo seront les mêmes qu'en 1937 ou 2013. Les deux campings fermés depuis quatre ans privent la commune des retombées touristiques estivales. Et la déviation définitive de la circulation, n'est attendue que pour 2023 ou 2024. En attendant Saint-Béat construit des murs pour se protéger contre les camions qui ne passeront bientôt plus dans le cœur du village (lire ci dessous), mais qui, pour le maire Alian Frisoni «pénaliseront la sortie».

Six ans de déviation par le collège

À la fin de l'année les 800 camions en transit entre l'Espagne et la France ne traverseront plus chaque jour le centre de Saint-Béat. Ils seront déviés par un kilomètre de tunnel. Pour les habitants, la fin des camions est une bonne nouvelle. Mais la déviation de Saint-Béat annoncée au départ pour 2016 a pris un énorme retard qui a contraint en 2015 la DREAL à scinder le projet et à imaginer une ouverture en deux temps : les 2, 1 premiers kilomètres entre l'entrée du tunnel et la commune de Lez ouvriront fin 2017. Mais il faudra attendre 2 023 ou 2024 «sous réserve de l'affectation des crédits programmés», pour que la seconde portion entre Lez et le pont d'Arlos, qui attend depuis 2016 au-dessus de la Garonne, renvoie camions et voitures vers l'Espagne en évitant totalement le bourg. Au cours des cinq ou six prochaines années, Saint-Béat devra composer avec un flux quotient de camions qui encombreront tout le sud du village. Car pour accéder ou quitter le tunnel, ils devront emprunter sans se croiser l'étroit pont neuf dont l'accès sera régulé par des feux, avec le risque de longues files d'attente, notamment pour les camions venant d'Espagne qui tourneront à angle droit pour accéder à l'ouvrage qui enjambe la Garonne. Mais ils devront surtout emprunter le grand rond-point en cours de construction à la sortie du tunnel et passer au ras du collège, de l'école et de la piscine. Consciente du danger la municipalité a voté contre cette déviation provisoire dès 2015 sans toutefois parvenir à s'y opposer. Elle a également alerté les pouvoirs publics sur la solidité du Pont neuf mais a finalement dû se résoudre à obtenir des compensations. «J'ai fait construire des murs pour protéger la piscine et la perception, des doubles vitrages seront posés dans les maisons les plus impactées par le bruit, et des chemins d'accès permettront de passer le rond-point entre Lez et Saint-Béat et aux lycéens de circuler. Tout cela sera financé par l'état», explique le maire qui se prépare également à déménager le syndicat d'initiative qui sera bientôt coincé entre le pont et les camions. Gregori Mayer, directeur de la voirie au Département affirme que «le pont Neuf n'est pas limité en tonnage», et qu'il supportera donc sans difficulté le trafic. Quant à l'origine du retard pris dans la réalisation des travaux, le département évoque la nécessité de définir un nouveau tracé éloigné d'une dizaine de mètres de la falaise pour éviter de rogner la montagne en raison «de difficultés géotechniques», de la présence d'espèces protégées et de sources pétrifiantes, qui étaient pourtant cartographiées lors du lancement des premières études.

Sans campings les touristes dorment en zone inondable

70. 000€ de rentrées en moins chaque été dans les caisses de la commune, sans compter l'argent qui ne prend plus le chemin des tiroirs-caisses des commerçants : depuis les inondations, les deux campings de Saint-Béat, mais également celui de Fos un peu plus loin vers l'Espagne sont fermés et ne rouvriront pas. Trop dangereux de laisser dormir les touristes en bord de Garonne, juge la préfecture. Dans plusieurs commerces, la disparition des campeurs participe lourdement à une baisse du chiffre d'affaires estimée à environ 30 % depuis les inondations. Car en plus du tourisme estival «beaucoup de Toulousains avaient installé une caravane à demeure et nous faisaient travailler hors saison» explique-t-on à la supérette du village. L'ouverture d'un nouveau camping est programmée à Lez pour l'été 2018. Mais il sera situé juste derrière le rond-point qui dessert l'accès sud du tunnel. Un cheminement piétonnier permettra aux campeurs qui autrefois dormaient en bord de Garonne de traverser sans heurt cette future zone de transit. En attendant les camping-cars sont autorisés à stationner à leurs risques et péril à la sortie du Pont Neuf sur un terrain classé... zone inondable.

La Garonne n'a pas changé

Pour l'association Vivre en vallée de Saint-Béat née après l'annonce de la création de la déviation provisoire, le cours de la Garonne est le troisième dossier dont on ne parle plus jamais. Pourtant, hormis quelques empierrements mis en place pour renforcer les berges attaquées par la crue, et la suppression des embâcles qui gênaient la circulation de l'eau, rien n'a encore été fait pour tenter de réguler le cours du fleuve en cas de crue brutale. «Il reste des travaux à réaliser», reconnaît Marie-Paule Demiguel, la sous-préfète de Saint -Gaudens.

«Pour le moment l'épée de Damoclès reste suspendue au-dessus de nos têtes», résume Dominique Boutonnet, le porte-parole de l'association Vivre en vallée de Saint Béat. Une épée dont tout le monde à conscience, mais que l'on se refille comme un mistigri. «Le Département ne gère pas la Garonne» explique-t-on au conseil départemental. Quant au maire de Saint-Béat, il reconnaît qu'une nouvelle crue reste toujours possible, mais ne veut faire porter à Saint-Béat la lourdeur de travaux «qui relèvent de la communauté de commune».