

9 MAI 1994 : L'INAUGURATION DU "PONT"

Ce pont, d'une longueur de 31 mètres, supportera une chaussée à double sens sur un tablier de 8,5 mètres de large, avec 4 bretelles d'accès pour assurer tous les échanges possibles en toute sécurité. Et, pour éviter que le trafic sur la RN9 et le CD27 ne soit interrompu pendant la durée des travaux, l'ouvrage est décalé d'une dizaine de mètres vers la droite (côté Perpignan).

La construction du pont sera plus rapide que prévu et, finalement, c'est le 18 avril 94 que se fera son ouverture à la circulation. L'inauguration officielle a lieu le 9 mai 1994. Après avoir coupé le ruban symbolique, élus et invités se retrouvent au foyer municipal de Caves pour écouter les discours des diverses personnalités et lever le verre de l'amitié. Auguste Broch, très ému, remercie tous ceux qui, depuis près de dix ans, ont permis, par leur soutien et leurs interventions, la réalisation de ce projet : "Nous l'avons voulu, nous nous sommes battus pour cela..." L'enjeu en valait la peine !

Georges Langoustet, qui a toujours le sens du détail important, se souvient que la fête s'est terminée à Leucate autour d'un méchoui... "succulent" !

Aujourd'hui, la plupart des automobilistes qui empruntent le pont du CD27 ignorent son histoire, pleine de drames, de colères et de luttes... il était sans doute nécessaire de ne pas la laisser tomber dans l'oubli ! ■



VIA CAVES N°22

HISTOIRE LOCALE



LE CARREFOUR DE LA COLÈRE : PETITE HISTOIRE D'UN PONT

Mardi 5 juillet 1988, 17h45. Deux jeunes vacancières, qui rentrent de la plage de La Franqui dans leur Renault 5, attendent au stop du carrefour des Quatre Chemins de pouvoir se frayer un passage dans le flot ininterrompu de voitures et de camions qui défile sur la RN9. Profitant d'une courte accalmie dans le trafic, la petite voiture s'engage pour tourner vers Fitou... **et c'est le choc : un poids lourd arrivant sur sa droite ne peut éviter la collision. La conductrice, âgée de 21 ans, est tuée sur le coup, sa passagère est grièvement blessée.** En cette belle fin d'après-midi d'été, le redoutable carrefour vient de faire sa 31^{ème} victime...

Le carrefour des Quatre Chemins est le point de croisement entre la RN9 – aujourd'hui requalifiée en D6009 – et le CD27, qui descend des Corbières vers Leucate et les plages du littoral. **Ces deux routes, autrefois très tranquilles quand on n'y rencontrait que des charrettes et quelques automobiles, voient circuler, depuis les années 50, un flot incessant de voitures, camions, motos et engins agricoles...** L'été surtout, la circulation y est devenue infernale : la RN9 est pour les Parisiens et les gens du nord la route des

vacances, des plages du Midi et de l'Espagne ; quant au CD27, il est aussi un axe important du trafic routier dans l'Aude, conduisant vers le littoral les habitants et estivants des Corbières, jusqu'à 2000 véhicules par jour... sans compter les tracteurs et leurs bennes chargées de raisin au moment des vendanges.

"Mais, finalement, c'était peut-être mieux l'été, constate Antoine Pi : comme il y avait d'énormes bouchons sur la RN9, avec des voitures pare-chocs contre pare-chocs, c'était moins dangereux de se faufiler entre les véhicules qui nous laissaient passer que de se lancer pour traverser en profitant d'une trouée dans la circulation..."

Au fil du temps, la dangerosité du carrefour s'est aggravée, il est devenu un "point noir" tristement célèbre des routes de l'Aude. Les accidents s'y succèdent, le plus souvent de simples accrochages, de la tôle froissée, mais parfois des blessés graves ou même des morts : *"Dans la seule année 1986, note un journal local, la gendarmerie a établi 40 constats de collisions importantes, et les pompiers de Leucate ont transporté à l'hôpital 12 blessés graves..."* ■



BRAS DE FER POUR UN RÉAMÉNAGEMENT !

A Caves, on n'a pas oublié ce jour de 1949 où Gaston Langoustet, qui allait travailler dans ses vignes à Fitou, n'a pas vu venir le camion qui a pulvérisé sa moto, ni le terrible accident qui a coûté la vie à l'abbé Coste, le curé de Treilles, qui circulait à moto lui aussi.

"À cette époque, la vitesse n'était pas limitée, rappelle Antoine Pi, et c'était difficile d'évaluer le temps dont on disposait pour traverser... Et puis, la visibilité était mauvaise, surtout le soir avec le soleil couchant en plein dans les yeux... sans compter le gros transformateur électrique planté au bord de la route, près du garage Pertl, qui empêchait de voir les voitures arrivant du côté de Narbonne. Combien de gens se sont fait de belles peurs en traversant... moi le premier !"

L'équipe municipale de Caves, conduite par son maire Auguste Broch, n'a pas attendu le tragique épisode de juillet 88 pour demander des aménagements qui supprimeraient le point noir, et c'est un véritable bras de fer qui s'est engagé avec la DDE de l'Aude : réunions, propositions, refus, contre-propositions se succèdent, un échange dans lequel Auguste Broch se sait soutenu par tous les maires des communes voisines, elles aussi très concernées par la dangerosité du carrefour, car les habitants de Treilles, Feuilla, Saint-Jean-de-Barrou, Durban, Leucate, Fitou et même Salses se trouvent régulièrement confrontés aux risques de la traversée des Quatre Chemins.

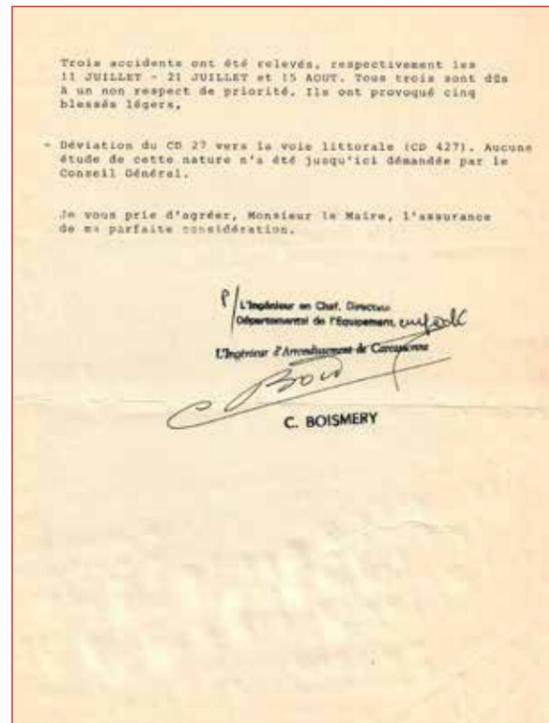
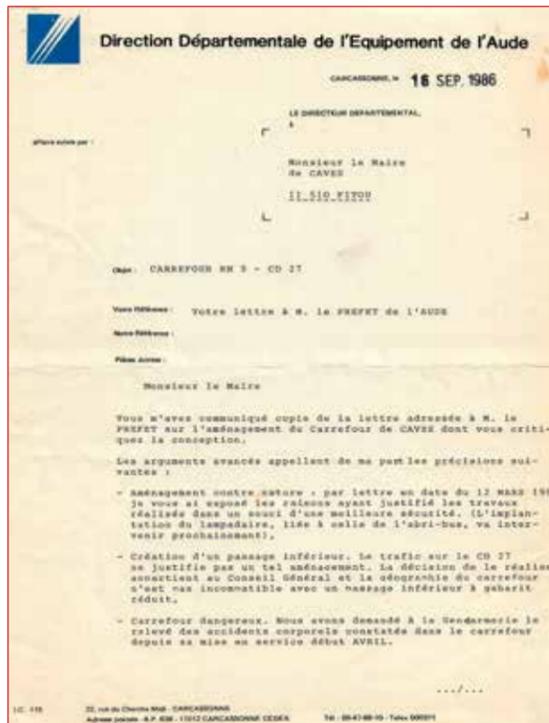
Les élus du département se sont eux aussi engagés aux côtés des maires, conduits par le président du Conseil Général, Robert Capdeville, et le conseiller général du canton, René Martinez.

La situation s'envenime quand la DDE décide d'autorité, malgré l'opposition du Conseil municipal de Caves, une réfection du carrefour qui, selon ses responsables, doit remédier au problème. Deux terre-pleins centraux, construits sur la RN9, ménagent au centre de la nationale une zone permettant aux véhicules du CD27 de traverser en deux fois.

Fureur du maire de Caves, qui n'hésite pas à faire part dans la presse locale de ses violentes critiques contre cette réalisation, encore plus dangereuse selon lui que le carrefour initial. Quant aux deux propositions de son Conseil municipal, la réponse de la DDE est catégorique : un passage souterrain sous la RN9 coûterait trop cher, et un giratoire à cet endroit est impossible, trop proche de celui qui a été construit aux Cabanes de La Palme, pour desservir le village de La Palme et Port-La Nouvelle.

"On nous a même proposé, raconte Antoine Pi, de fermer purement et simplement le CD27 au niveau des Quatre Chemins et d'aménager par les Champs Longs un accès à la voie rapide qui vient de l'autoroute. Vous imaginez la réaction des viticulteurs !... Monter avec leurs engins agricoles sur la voie rapide et s'insérer au milieu des véhicules qui y circulent jour et nuit !... On a très vite abandonné le projet !..."

La situation semble dans l'impasse. Antoine Pi se souvient d'avoir entendu un responsable de la DDE affirmer au cours d'une réunion : "De toute façon, l'Équipement, c'est un Etat dans l'Etat"... Autrement dit : "C'est nous qui décidons !" ■



5 JUILLET 1988 : L'ACCIDENT DE TROP !

Les habitants de la région, qui doivent affronter quotidiennement les dangers du carrefour, veulent eux aussi faire entendre leur voix et se manifester. Gloria Langoustet se souvient d'une initiative de Madeleine Sauze, institutrice à Salses : "Après un accident – heureusement sans gravité – de son mari Marcel aux Quatre Chemins, où son véhicule a été violemment percuté par une voiture, elle a décidé de s'engager dans la lutte en faisant circuler une sorte de "cahier de doléances" : c'était un cahier d'écolier où chaque signataire inscrivait son nom, son adresse et son témoignage au sujet du carrefour.

Il y a eu, à Salses d'abord, puis dans tous les villages alentour, des centaines de signatures, dont celle de Claude Simon, l'écrivain qui a reçu le Prix Nobel de littérature en 1985 et qui séjournait souvent à Salses dans la maison familiale. Le cahier est ensuite remonté par la voie hiérarchique jusqu'au Ministère des Transports, je crois..."

Une pierre de plus dans le jardin de la DDE !...

Et puis, ce fut le drame du 5 juillet 88, "l'accident de trop", écrit la presse... Aussitôt, tous les élus des communes concernées se mobilisent autour d'Auguste Broch et du conseiller général René Martinez, et, dès le lendemain, une manifestation est organisée

au "carrefour de la colère". Pendant une heure, la RN9 est bloquée par les élus ceints de leur écharpe et une centaine d'habitants de la région, occasionnant des kilomètres de bouchons dans les deux sens sur la nationale.

On distribue des tracts : "5 juillet 88 : un mort. Demain, combien ?" aux automobilistes bloqués, qui se montrent patients et compréhensifs. On a aussi convoqué la presse qui, le lendemain, se fera longuement l'écho de l'exaspération de toute une région.

Ensuite, tout ira très vite. Depuis plusieurs mois, le président Capdeville a multiplié les interventions auprès de la DDE et du Ministère des Transports pour imposer, malgré son prix de revient très élevé, le seul projet vraiment satisfaisant à son avis : un pont enjambant la RN9. Cette fois, il obtient gain de cause, au grand soulagement du maire de Caves : "Un grand merci à nos élus départementaux (...) qui, par leur pression auprès du Ministère des Transports, ont emporté le morceau" (Bulletin municipal de 1993).

Le projet est définitivement adopté et mis au point en 1990 et, après l'enquête publique et les acquisitions foncières nécessaires, les travaux pourront débuter en février 1993. ■

