



Intervention parlementaire

Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention : 002-2020
Type d'intervention : Interpellation
Motion ayant valeur de directive : ☐
N° d'affaire : 2020.RRGR.3

Déposée le : 14.01.2020

Motion de groupe : Non
Motion de commission : Non
Déposée par : Graber (La Neuveville, UDC) (porte-parole)

Cosignataires : 0

Urgence demandée : Non
Urgence accordée :

N° d'ACE : 415/2020 du 22 avril 2020
Direction : Direction des travaux publics et des transports
Classification : -

Elargissement de la route La Neuveville – Prêles – Lamboing (La Neuveville – Lignièrès) dans sa partie inférieure située sur le territoire communal de La Neuveville

Les routes cantonales La Neuveville – Prêles – Lamboing (1322) et La Neuveville – Lignièrès (NE) (1323) coïncident jusqu'à ce qu'elles se séparent au-dessus de La Neuveville. Sur ce tronçon, la route est étroite en plusieurs endroits. Elle commence à l'être à la rue du Château à La Neuveville. Elle l'est aussi plus loin en direction de Lignièrès et de Prêles. En ces endroits resserrés, il peut s'avérer difficile de se croiser pour les véhicules. Cette situation se présente notamment lorsque des camions doivent croiser d'autres camions ou un car. Mais il arrive même que des automobilistes éprouvent des difficultés à croiser un poids lourd ou un car, particulièrement dans certains virages. Tout cela est de nature à entraver la fluidité du trafic et à accroître le risque d'accidents.

La route évoquée relie La Neuveville et ses presque quatre milles habitants au Plateau de Diesse et à Lignièrès, région qui compte près de 3000 habitants. Plusieurs automobilistes de La Neuveville et du littoral neuchâtelois l'empruntent également pour se rendre dans le reste du Jura bernois afin d'éviter la traversée de la ville de Bienne. Par ailleurs, de très nombreux automobilistes utilisent ce tronçon pour rejoindre le Chasseral, surtout lorsque le brouillard recouvre le Plateau suisse. Finalement, cette route est empruntée par les cars postaux selon un horaire régulier assez dense. Selon les statistiques de la Direction des travaux publics et des transports, entre deux et trois mille véhicules passent quotidiennement sur cette route.

Dans le Plan du réseau routier 2014-2029 du 12 juin 2013 adapté le 31 mai 2017, il est dit que le réseau des routes cantonales doit être entretenu et, le cas échéant, amélioré, afin « d'assurer l'accessibilité des régions et des communes de manière adéquate (horizon 2030), le maintien de la valeur des infrastructures routières étant prioritaire. » Il y est aussi précisé que « garantir la stabilité du temps de trajet des transports publics routiers, mais aussi du trafic individuel motorisé sur des tronçons dont la capacité est insuffisante aujourd'hui déjà ou prévue comme telle d'ici à l'horizon de planification » représente un objectif important assigné aux investissements d'amélioration prévus.

Le Conseil-exécutif est dès lors prié de répondre aux questions suivantes :

1. Quelle appréciation porte-t-il sur les difficultés de croisement parfois rencontrées par des véhicules sur le tronçon de route évoqué ?
2. Quelle est l'évolution de trafic observée sur cette route au cours des dernières années ?
3. La fréquence des accidents survenus sur cette route est-elle supérieure à la fréquence moyenne observée pour les routes de même catégorie ?
4. Est-il disposé, de sa propre initiative, à procéder à des élargissements de cette route, là où elle présente les difficultés de croisement les plus évidentes pour les véhicules, cela en intégrant le coût des travaux souhaitables dans un prochain crédit-cadre d'investissements routiers ?

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif comprend tout à fait la requête de l'auteur de l'interpellation. La route mentionnée doit en effet répondre aux besoins de différents usagers en relation avec la fréquentation de ses différents tronçons.

1. La configuration des lieux et les différentes routes d'accès au Plateau de Diesse présentent de nombreuses similitudes, notamment en ce qui concerne la largeur de la chaussée. Avec un comportement approprié des usagers de la route, cette largeur de chaussée, certes relativement étroite, ne présente pas un caractère accidentogène particulier ni un frein à la fluidité globale du trafic en regard des charges de trafic des routes susmentionnées.
2. Au cours des dix dernières années, le trafic a augmenté chaque année de 1,5 à 2,5 pour cent selon les tronçons concernés. Cette augmentation se situe dans la moyenne suisse de l'augmentation du trafic routier. Actuellement, la charge de trafic la plus élevée sur la route cantonale n°1322 s'élève à env. 2500 vhc/j à la sortie Nord de la localité de La Neuveville.
3. Les statistiques des accidents de ces cinq dernières années ne démontrent pas un taux d'accidentologie supérieur à celui de routes de la même catégorie. Sur la totalité des accidents, 75 pour cent sont des accidents individuels liés à un comportement inapproprié du conducteur. De ce fait, les routes cantonales n°1322 et n°1323 ne peuvent pas être considérées comme accidentogènes en regard de leur configuration.
4. Au vu de la charge de trafic et du taux d'accidentologie, le Conseil-exécutif estime qu'il n'est pas nécessaire de prendre des mesures urgentes pour le moment. Le Conseil-exécutif s'engage en revanche à étudier plus précisément la situation et analyser quelles solutions peuvent être mises en œuvre ponctuellement d'un point de vue technique tout en respectant le principe de proportionnalité, ceci pour autant qu'elles se justifient en vertu du standard d'aménagement des routes cantonales. Le cas échéant, les coûts liés à d'éventuelles mesures seront intégrés dans un prochain crédit-cadre.

Destinataires

– Grand Conseil