

GRAND CONSEIL NEUCHÂTELOIS – QUESTION

À compléter par le secrétariat général du Grand Conseil lors de la réception du document déposé			
Département(s)	DDTE	Date	10 juin 2024
Numéro	24.383	Heure	12h00

Auteur : Groupe UDC
Titre : Modification dangereuse du carrefour de la Côte Rosière (Val-de-Travers)
Contenu : Le réaménagement du carrefour de la Côte Rosière sur la H10 engendre de gros risques de congestion du trafic, voire de collisions (notamment avec les camions), en raison de la nouvelle nécessité de se rabattre sur la voie de droite avant de tourner en direction des Ponts-de-Martel. Le Conseil d'État peut-il détailler les raisons de cette modification et en démontrer l'utilité et la pertinence, alors que la présélection préexistante permettait de fluidifier le trafic sans problème ?
Souhait d'une réponse écrite : OUI

Auteur ou premier signataire : prénom, nom (obligatoire) : Niels Rosselet-Christ		
Autres signataires (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :	Autres signataires suite (prénom, nom) :
Roxann Durini	Arnaud Durini	Quentin Geiser
Christiane Barbey	Daniel Berger	Evan Finger
Yann Mesot	Damien Schär	

Réponse écrite du Conseil d'État, transmise aux membres du Grand Conseil le 5 juillet 2024

L'ancien aménagement du carrefour de la Côte Rosière sur la route principale H10 ne respectait pas les normes en vigueur. La mutualisation d'une voie de dépassement avec une voie de présélection était une situation dangereuse, puisque des véhicules circulant sur la voie de dépassement pouvaient se retrouver coincés derrière un véhicule souhaitant s'engager en direction de la Côte de Rosières, arrêté pour céder la priorité à un véhicule roulant en sens inverse sur la H10.

C'est donc à raison que la norme VSS 40138b édicte la règle suivante : « *Les voies additionnelles peuvent commencer dans une zone de carrefour. Elles doivent en revanche se terminer à une distance suffisante du carrefour et ne doivent pas déboucher dans des voies de présélection.* » Dans le cas du Bas de Rosières, la voie additionnelle est la voie de dépassement existant depuis le viaduc du Crêt-de-l'Anneau, qui se transformait en une présélection.

Par ailleurs, la norme VSS 40251A indique qu'en localité, lorsqu'on a deux voies de circulation, il est possible d'affecter la voie de gauche à ceux qui tournent à gauche. En revanche, elle précise que « *pour des raisons de sécurité, cette solution sera toujours évitée hors des espaces bâtis* ».

Les normes ne s'étendent pas plus sur le sujet, car il est admis qu'il est dangereux de mélanger sur une même voie l'usage « dépassement », impliquant une circulation à haute vitesse, et l'usage « présélection », soit le stockage de véhicules à l'arrêt

Les fermetures récentes intervenues en raison des travaux en cours dans le tunnel de la Clusette ont mis en évidence la non-conformité de l'aménagement préexistant. Une intervention corrective a donc été nécessaire pour le rendre conforme, ce qui permet aussi d'offrir aux usagers un créneau de dépassement de 700 mètres clair et bien délimité, évitant que des véhicules lents anticipant la zone de présélection n'encombrent la voie de gauche trop longtemps à l'avance. En effet, plusieurs observations avaient permis de constater que certains automobilistes se mettaient en présélection 400 mètres à l'avance, ce qui est excessif.

Finalement, il faut relever que l'aménagement réalisé existe déjà en plusieurs endroits sur des axes très fréquentés : RC1320 Main-de-la-Sagne, H18 La Cibourg et H10 La Perrière, pour n'en citer que quelques-uns. Il s'agit d'une modification peu importante, qui ne pénalise en aucun cas les automobilistes, puisqu'ils doivent de toute manière se rabattre s'ils ne souhaitent pas s'engager sur la Côte de Rosières, et qui augmente la sécurité pour tous les usagers.