

Mandat citoyen

Assemblée citoyenne concernée

(Corcelles-Cormondrèche, Neuchâtel Nord/Sud/Est/Ouest, Peseux, Valangin)

Toutes (Corcelles-Cormondrèche, Neuchâtel Nord/Sud/Est/Ouest, Peseux, Valangin)

Titre du mandat

Audit indépendant de cohérence, de proportionnalité et de conformité normative des zones 30 sur le territoire de la Ville de Neuchâtel

Mandant-e-s

Emmanuel Thibierge, citoyens et citoyennes de la Ville de Neuchâtel, par l'intermédiaire de l'Assemblée citoyenne de Corcelles-Cormondrèche

Commentaires

Depuis plusieurs années, la Ville de Neuchâtel procède à une extension significative des zones limitées à 30 km/h sur son territoire. Si l'objectif de protection des usagers vulnérables et d'amélioration de la qualité de vie est partagé, de nombreuses mesures récentes soulèvent des interrogations sérieuses quant à leur **cohérence territoriale**, leur **lisibilité pour les usagers**, leur **proportionnalité au regard du niveau de risque réel**, leur **conformité aux normes techniques reconnues (notamment VSS)**, ainsi qu'au **respect des principes d'égalité de traitement** entre quartiers et axes routiers comparables.

Ces interrogations sont renforcées par des **modalités de mise en œuvre insuffisamment transparentes**: arrêtés publiés sans communication active à destination des citoyens, **absence de mise à l'enquête publique**, d'avis personnels, de tous ménages, ou de consultation préalable des Assemblées citoyennes, alors même que ces outils existent et constituent un pilier de la gouvernance communale.

Par ailleurs, dans plusieurs secteurs, les restrictions imposées à la circulation individuelle motorisée ne s'accompagnent pas **d'alternatives crédibles en transports publics**, limitant de facto les possibilités de report modal, en particulier pour les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite.

À titre illustratif, des modifications ponctuelles de signalisation (telles que le déplacement d'une fin de zone 30) ont conduit à une **augmentation extrêmement significative de la sévérité des sanctions**, sans modification objective de la configuration routière ni du niveau de risque, mettant en évidence un problème de proportionnalité et de lisibilité des mesures appliquées.

Il apparaît ainsi une distinction de fait entre des **zones 30 à vocation clairement sécuritaire**, pleinement justifiées par leur contexte (habitat dense, écoles, centres de village), et des zones 30 à vocation "**politique**", dont la justification au regard du risque réel n'est aucunement démontrée..

Il n'est malheureusement plus question de protéger nos enfants, mais plutôt de remplir les caisses communales en poursuivant la "chasse aux automobilistes", véritable sport communal.

Date et lieu

Neuchâtel, le 29/01/2026

Résumé du mandat, explications

Objet et portée du mandat

Le présent mandat demande au Conseil communal de mandater un **audit indépendant**, confié à un organisme externe n'ayant participé ni à la conception ni à la mise en œuvre des politiques de mobilité communales, portant sur l'ensemble des **zones 30 existantes et projetées** sur le territoire de la Ville de Neuchâtel.

Au-delà des aspects techniques, l'audit vise à examiner le **fonctionnement effectif de la chaîne de décision et de surveillance** en matière de circulation routière. Il devra évaluer la **conformité normative** (notamment aux normes VSS), la **cohérence et l'équité territoriale** des régimes de vitesse, la **proportionnalité des restrictions au regard du risque réel**, ainsi que la **lisibilité et le caractère auto-explicatif** des zones 30 pour les usagers.

L'audit devra également analyser les **procédures de gouvernance**, en particulier les modalités d'information et de consultation des citoyens et des tiers concernés. Il examinera le rôle et les limites des différentes autorités impliquées (commune, services cantonaux, autorités de surveillance), afin de déterminer si un **contrôle indépendant, effectif et impartial** de l'action communale est aujourd'hui garanti, ou si un **vide de surveillance institutionnelle** existe de facto.

Enfin, l'audit devra évaluer l'**articulation entre restrictions à la circulation individuelle motorisée et existence d'alternatives crédibles en transports publics**, notamment pour les enfants, les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite.

L'audit devra aboutir à un **rapport public**, transparent et compréhensible, formulant des **constats objectivés** et des **recommandations opérationnelles**, pouvant inclure des adaptations de régimes de vitesse, des mesures d'aménagement améliorant la lisibilité et la sécurité, des recommandations en matière de gouvernance et de concertation citoyenne, ainsi que, le cas échéant, des propositions relatives à l'offre de transports publics.

L'Assemblée citoyenne demande au Conseil communal de **valider le principe de cet audit**, d'en garantir l'indépendance, la compétence technique et la transparence, de **présenter ses conclusions aux Assemblées citoyennes concernées**, et de s'engager à **examiner et mettre en œuvre** les recommandations formulées.

Le mandat s'appuie sur les **principes constitutionnels** de proportionnalité (art. 5 al. 2 Cst.), d'égalité de traitement (art. 8 Cst.), de bonne foi et de sécurité du droit (art. 5 al. 3 et art. 9 Cst.).

Si les communes disposent d'un pouvoir d'appréciation en matière de circulation locale, ce pouvoir n'est **ni absolu ni auto-contrôlé**. Il doit s'exercer dans le respect du droit supérieur, des normes techniques reconnues et sous l'existence d'un **contrôle effectif, indépendant et crédible**. Or, lorsque les décisions communales sont mises en œuvre sans information publique adéquate, sans consultation citoyenne et sans mise à l'enquête formelle, et que les instances cantonales se limitent à une validation formelle ou déclarent ne pas être compétentes, un **risque de défaillance de l'autorité de surveillance** apparaît.

Dans un tel contexte, le recours à un **audit indépendant** constitue un outil proportionné, légitime et nécessaire pour rétablir la transparence, garantir la sécurité du droit et assurer que l'exercice du pouvoir communal demeure conforme aux principes constitutionnels et aux exigences de bonne gouvernance, **sans remise en cause de décisions pénales individuelles**.

À comportement identique et sans modification objective du niveau de danger, le **simple changement de régime de vitesse décidé par l'autorité communale** entraîne une multiplication exponentielle de la gravité juridique, financière et administrative de la sanction.

Une politique publique qui conduit des citoyens à renoncer à leurs droits de recours par crainte de répercussions administratives plus larges (naturalisation, permis, emploi) révèle un déséquilibre structurel dans l'exercice du pouvoir public. Une telle situation justifie pleinement la mise en œuvre d'un audit indépendant, afin de restaurer la confiance, la transparence et l'équité dans la conduite de la politique communale de mobilité.