



**Rapport du Conseil d'État au Grand Conseil
en réponse
au postulat 21.167 « Pour le retour des dimanches sans
voiture »**

(Du 22 octobre 2025)

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs,

RÉSUMÉ

Le postulat 21.167 « Pour le retour des dimanches sans voiture » demande au Conseil d'État d'étudier la possibilité d'introduire des dimanches sans voiture sur de grands périmètres du territoire cantonal, voire sa globalité.

Dans le canton de Neuchâtel, des slowUp ont régulièrement été organisés au Val-de-Ruz et dans la vallée de La Sagne. La ville de Neuchâtel souhaitait organiser une journée sans voiture en mai 2020, mais la pandémie a mené à l'annulation de cet événement. La ville de La Chaux-de-Fonds organisera en septembre prochain le défi « mobilités actives » qui consiste à renoncer à sa voiture pour les habitant-e-s automobilistes et de se rendre au travail en ville ou à proximité de manière alternative durant le mois de septembre.

Les slowUp sont des manifestations orientées vers la mobilité douce pour les loisirs, qui sont organisées dans des régions peu urbanisées et qui occupent un périmètre correspondant à une boucle ou un aller-retour qui doit être agréable pour une promenade/activité durant une journée ou une demi-journée.

Les journées « En ville sans ma voiture » sont orientées vers la mobilité douce journalière et/ou utilitaire. Il s'agit de montrer aux citoyen-ne-s concerné-e-s que des alternatives à la voiture existent. Ces journées sont organisées sur des périmètres beaucoup plus restreints, à l'échelle d'un ou des quartiers, voire d'une ville, dans des secteurs où des alternatives efficaces à la voiture existent, soit en transport public, soit en mobilité douce.

Le postulat demande d'étudier la mise en œuvre de dimanches sans voiture sur le territoire cantonal. Il convient donc de préciser les objectifs visés, de définir les contraintes à respecter et d'évaluer la faisabilité de telles journées.

Après avoir mené une évaluation approfondie, il s'avère que la mise en œuvre de dimanches sans voiture au niveau d'un canton entier ou de grandes régions (Littoral, Montagnes neuchâteloises) se heurte à des difficultés pratiques et juridiques très importantes rendant un tel exercice impraticable.

En revanche, le Conseil d'État estime que des slowUp régionaux ou journées en ville sans ma voiture méritent d'être organisés par les communes et les villes, subsidiairement soutenus par le canton. Il apportera son support à de telles manifestations par le biais de son budget de promotion de la mobilité douce et son expertise technique.

1. POSTULAT DÉPOSÉ

En date du 17 juin 2021, votre autorité acceptait le postulat 21.167 du groupe socialiste dont la teneur vous est rappelée ci-après :

21.167

17 juin 2021

Postulat du groupe socialiste

Pour le retour des dimanches sans voiture

Contenu

Le Grand Conseil demande au Conseil d'État d'étudier la possibilité d'introduire des « dimanches sans voiture » sur le territoire cantonal.

Développement

Ces temps de crise pandémique nous rappellent l'importance du vivre-ensemble dans notre société, et l'importance pour les autorités publiques de donner un cadre pour permettre à la population de vivre des moments de partage et de rencontre. Et quoi de mieux que des activités gratuites, accessibles à toutes et tous, sur tout le territoire cantonal ?

Le concept des dimanches sans voiture a presque 100 ans en Suisse. Il a périodiquement été réintroduit sporadiquement, pour des raisons avant tout économiques, mais a toujours su fédérer la population suisse, adepte de ces dimanches calmes et propices aux réunions en extérieur. Abandonné dans une large mesure depuis quelques dizaines d'années dans notre pays, il fait pourtant le bonheur de grandes villes à travers le monde (Bruxelles, Jakarta, Paris, etc.) à petite ou grande échelle.

La ville de Neuchâtel a déjà annoncé vouloir introduire un « mini-dimanche sans voiture », limité à un secteur bien particulier. C'est une voie intéressante, mais soyons ambitieux en l'instaurant plus largement. Le canton pourrait ainsi être leader suisse avec un dimanche sans voiture grandeur nature, comme lors des premiers essais au niveau suisse.

Le transport motorisé prend une place significative dans notre environnement, notre territoire et nos habitudes. S'il est nécessaire dans notre société, il n'empêche qu'il coupe nos voies de mobilité douce, crée des nuisances sonores et exclut les piétons de nombreux espaces. Se réapproprier ces espaces le temps d'une journée est un projet intéressant à étudier.

Le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) a par ailleurs publié un manuel afin d'accompagner les entités publiques souhaitant introduire des journées sans voiture, ce qui montre l'ouverture de la Confédération sur ces questions.

Le présent rapport a pour objectif de répondre au postulat 21.167 du groupe socialiste.

2. INTRODUCTION

Le 17 juin 2021, le groupe socialiste du Grand Conseil neuchâtelois a déposé le postulat 21.167 « Pour le retour des dimanches sans voiture » qui demande au Conseil d'État d'étudier la possibilité d'introduire des dimanches sans voiture sur de grands périmètres du territoire cantonal, voire sa globalité.

L'histoire des journées sans voiture est résumée dans le document de l'ARE cité dans le postulat, soit le manuel « [Journées sans voiture – Historique, exemple et mise en œuvre](#) » publié par l'Office fédéral du développement territorial (ARE) en mars 2004. Actuellement, il existe deux grands types de journées sans voiture en Suisse :

- **Les slowUp**, qui sont des journées « promotion » pour tout un chacun. L'objectif est, dans une région, de mettre à disposition la(les) route(s) principale(s) des cyclistes patineur-euse-s et marcheur-euse-s pendant une journée. Un programme culinaire, culturel ou sportif est souvent associé à la manifestation.
- **Les journées « En ville sans ma voiture »**, qui sont des journées organisées dans de nombreuses villes européennes, notamment le 22 septembre de chaque année. L'objectif est de permettre aux citoyen-ne-s des villes de découvrir les moyens de transport alternatifs (vélos, marche et transports publics) et d'essayer de passer cette journée sans voiture, sans pour autant limiter leur mobilité. C'est ce type de manifestation qui se déroulera à La Chaux-de-Fonds, mais durant tout le mois de septembre. Les participant-e-s recevront un abonnement mensuel Onde verte deux zones qui couvrent l'entier des Montagnes neuchâteloises.

Dans le canton de Neuchâtel, des slowUp sont régulièrement organisés au Val-de-Ruz et dans les vallées de La Sagne et des Ponts-de-Martel. La Ville de Neuchâtel souhaitait organiser une journée sans voiture le 10 mai 2020, mais la pandémie a mené à l'annulation de cet événement.

Les slowUp sont des manifestations orientées vers la mobilité douce pour les loisirs, qui sont organisées dans des régions et occupent un périmètre correspondant à une boucle ou un aller-retour d'une demi-journée à vélo ou à pied. L'itinéraire doit être agréable pour une promenade/activité durant une journée/demi-journée.

Les journées « En ville sans ma voiture » sont orientées vers la mobilité douce journalière et/ou utilitaire. Il s'agit de montrer aux citoyen-ne-s concerné-e-s que des alternatives à la voiture existent, permettant ainsi également de mieux mettre en valeur l'importance de la multimodalité entre mobilité douce et transports publics. Ces journées sont organisées sur des périmètres beaucoup plus restreints, dans des secteurs où des alternatives efficaces à la voiture existent, soit en transport public, soit en mobilité douce. Cela correspond à un ou des quartiers, voire une ville au maximum.

Le postulat demande d'étudier la mise en œuvre de dimanches sans voiture sur tout le territoire cantonal ou des grands périmètres tels le Littoral neuchâtelois ou les Montagnes. Il convient donc de préciser les objectifs visés, de définir les contraintes à respecter et d'évaluer la faisabilité de telles journées.

3. OBJECTIF DES JOURNÉES SANS VOITURE

Le manuel « Journées sans voiture – Historique, exemple et mise en œuvre » publié par l'Office fédéral du développement territorial (ARE) en mars 2004 (disponible sur le site www.ne.ch/spch, rubrique Téléchargements) présente un historique des journées sans voiture et donne des informations pratiques pour leur mise en œuvre. Selon ce manuel, cité en référence par les auteurs du postulat, les objectifs de ces journées sont principalement :

- la possibilité de découvrir l'espace urbain et le paysage sous un autre angle, sans contrainte aucune, et permettre par la même occasion de faire quelque chose pour la santé ;
- la possibilité offerte à un large public de découvrir les alternatives à la voiture, principalement les transports publics, la marche et le vélo, qui pourront ensuite être utilisées au quotidien.
- la possibilité de comprendre l'importance de la multimodalité, entre mobilité douce et transports publics.

À ces objectifs, il convient d'ajouter ceux avancés par les signataires du postulat, soit

- l'occasion pour la population de vivre des moments de partage et de rencontre ;
- l'opportunité de se réapproprier, le temps d'une journée, les espaces habituellement dédiés à la mobilité motorisée.

Il s'agit donc, lors de telles journées, de promouvoir des moyens de mobilité alternatifs à la voiture via une manifestation positive et encourageante, en rendant possible l'usage du vélo pour petits et grands, et l'accessibilité en transports publics pour participer à la manifestation.

Cependant, l'objectif n'est clairement pas de contraindre les citoyen-ne-s à l'usage des transports publics ou du vélo par la restriction de la mobilité des personnes se trouvant dans le périmètre de la manifestation, en leur interdisant l'usage de la voiture. Ce point est important, car les dimensions du périmètre d'une journée sans voiture ont une influence directe sur les effets de contrainte.

4. BASES LÉGALES

4.1. Dimanche sans voiture à l'échelle cantonale

Selon l'art. 3 al. 2 de la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR) « *Les cantons sont compétents pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes. Ils peuvent déléguer cette compétence aux communes sous réserve de recours à une autorité cantonale.* » Des détails d'application figurent aux al. 3 et 4.

Cela étant, il ressort de la jurisprudence que les cantons ne sont pas habilités à édicter des normes restreignant de manière générale le trafic motorisé sur leur territoire ([ATF 130 I 134](#)), de sorte qu'une interdiction de circuler en voiture le dimanche sur tout le territoire cantonal, comme l'initiative populaire « 12 dimanches sans voiture » le réclamait dans le canton d'Appenzell Rhodes-Extérieures, doit passer par l'adoption d'une règle de droit pour laquelle les cantons ne disposent pas de la compétence nécessaire (ATF 130 I 134 c. 3.3 et 3.4).

4.2. Dimanche sans voiture à échelle locale

Le chapitre 5.1 du manuel de l'ARE susmentionné rappelle que les journées sans circulation automobile dans des périmètres définis (et relativement restreints) ne sont pas régies par des bases légales spécifiques. Elles tombent dans la catégorie des mesures de restriction fonctionnelle. Ces dispositions figurent à l'art. 3 al. 4 de la Loi sur la circulation routière (LCR) du 19 décembre 1958 :

D'autres limitations ou prescriptions peuvent être édictées lorsqu'elles sont nécessaires pour protéger les habitant-e-s ou d'autres personnes touchées de manière comparable contre le bruit et la pollution de l'air, pour éliminer les inégalités frappant les personnes handicapées, pour assurer la sécurité, faciliter ou régler la circulation, pour préserver la structure de la route, ou pour satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales.

Pour de telles raisons, la circulation peut être restreinte et le parcage réglementé de façon spéciale, notamment dans les quartiers d'habitation. Les communes ont qualité pour recourir lorsque des mesures touchant la circulation sont ordonnées sur leur territoire.

Sur la base de la jurisprudence existante, il apparaît que ces journées peuvent être organisées sur des périmètres restreints, mais qu'il est néanmoins nécessaire d'examiner la proportionnalité du projet. Il s'agit d'analyser en particulier l'aspect relatif au trafic de transit : lorsqu'il est touché, une déviation doit être mise en place et, cas échéant, certaines routes de liaison (routes principales, d'approvisionnement ou secondaires) doivent rester ouvertes au trafic automobile.

Si les déviations nécessaires sont possibles, la fermeture au trafic du centre des villes ou de grands quartiers est admissible. Il convient toutefois, en application du principe de proportionnalité, de tenir compte des intérêts des riverain-e-s et de garantir, en priorité et dans toute la mesure du possible, l'accès des secours et autre service d'urgence.

Concrètement, notamment en application de l'art. 73 LRVP, ce sont les autorités communales (pour toutes les routes communales et les routes cantonales en localité) et l'autorité cantonale (pour les routes cantonales en et hors localité) qui sont compétentes pour décider de telles restrictions de la circulation et qui doivent se coordonner pour leur mise en œuvre.

5. FAISABILITÉ DES JOURNÉES SANS VOITURE À GRANDE ÉCHELLE

La faisabilité de l'organisation de journées sans voiture ou de slowUp sur des périmètres restreints, tels plusieurs quartiers d'une ville ou une vallée, a déjà été démontrée et n'est pas remise en cause, bien au contraire. Il s'agit ici d'évaluer la faisabilité d'une journée sans voiture sur un plus grand périmètre, soit à l'échelle du canton de Neuchâtel ou d'une grande région (par exemple, le Littoral ou les Montagnes neuchâteloises).

L'interdiction de circuler décrétée à l'échelle cantonale étant exclue, puisque le canton n'est pas compétent pour mettre en œuvre une telle mesure, la faisabilité d'une journée sans voiture est directement fonction du périmètre concerné. En effet, les principaux points à prendre en compte pour vérifier si le périmètre convient sont les suivants :

- En application de la LCR, seule la Confédération est compétente pour interdire la circulation sur les routes dont elle est propriétaire, soit les autoroutes N5 et N20. La circulation ne pourra donc pas y être interdite par une autre autorité.

De plus, l'Ordonnance fédérale concernant les routes de grand transit, du 18 décembre 1991, définit quels axes routiers sont des routes principales ouvertes au grand transit. Dans notre canton, il s'agit des axes N5, H10, H18 et N20, ainsi que des RC5, 168, 169, 170, 171, 172, 173 et 174. Ces axes répondent à des impératifs de desserte à l'échelle nationale et internationale, et le trafic ne peut y être restreint sans raison impérative (voir art. 3 al. 3 et 4 LCR).

- La question des jonctions autoroutières devra être prise en compte. En effet, les bretelles d'entrée et de sortie, ainsi que le premier carrefour de raccordement au réseau régional ou local, font partie du réseau des routes nationales. Ils ne pourront donc pas non plus être interdits à la circulation. Ainsi, il sera impossible de cantonner le trafic sur les N5 et N20. Et si des jonctions sont intégrées au périmètre d'une journée sans voiture, d'immenses parkings à proximité de chaque jonction seront nécessaires.
- En fonction de la taille du périmètre, il sera nécessaire d'assurer une desserte suffisante en transports publics. Dès lors que les distances à parcourir dépasseront les 30 minutes à pied ou à vélo, ces modes de déplacements ne sont plus assez efficaces et ne pourront plus répondre aux besoins de mobilité des citoyen-ne-s, même un dimanche.
- Si le périmètre couvert se situe aux abords d'une frontière cantonale ou nationale, une étroite collaboration avec le canton concerné ou la France devra être assurée afin de mettre en place des itinéraires de déviation.
- Interdire la circulation automobile à proximité des hôpitaux et cliniques serait particulièrement problématique pour les situations qui ne requièrent pas l'intervention d'une ambulance, mais nécessitent malgré tout un déplacement motorisé : maladies et accidents « moyennement graves », accouchements, visites de personnes âgées, etc.
- La liberté de mouvement des personnes à mobilité réduite, soit celles pour lesquelles l'usage de la voiture est nécessaire, est directement concernée par la taille du périmètre. Les transports publics ne sont pas uniformément accessibles et utilisables de manière autonome pour ces personnes sur l'ensemble du territoire cantonal. Si des solutions peuvent être trouvées en ville, les alternatives à la voiture, en particulier les dimanches, sont rares en campagne/montagne.
- Lors de toute fermeture au trafic automobile, l'accessibilité locale pour les véhicules de sécurité, d'urgence et d'entretien doit être assurée. Des services d'utilité publique, tels les soins à domicile, doivent également pouvoir se déplacer. Ainsi, d'assez nombreuses exceptions pour les divers services concernés seront nécessaires.
- Enfin, quel que soit le jour concerné par la journée sans voiture, de nombreuses entreprises sont dépendantes des transports motorisés pour leurs marchandises ou leurs collaborateur-trice-s, également le dimanche. On peut en particulier citer les transports de denrées alimentaires et les exploitations agricoles qui doivent pouvoir circuler en tout temps pour fonctionner, par exemple pour la livraison du lait ou des récoltes.

En conclusion, plus le périmètre est grand :

- moins les déplacements à pied ou à vélo répondent aux besoins de mobilité des citoyen-ne-s,
- plus il devient nécessaire de laisser circuler d'autres véhicules que les bus et les vélos,
- plus les problématiques de gestion du trafic de transit, des services de sécurité et d'accessibilité locale sont complexes,
- plus les solutions à mettre en œuvre deviennent bancales,
- plus les exceptions à consentir seront nombreuses et difficiles à évaluer.

Ainsi, au final, de très nombreux véhicules devraient « exceptionnellement » être autorisés à circuler, ce qui obligerait à accepter une certaine mixité de modes de transport et relativiserait la convivialité et l'efficacité de la dimension incitative de telles manifestations.

6. PROMOTION DE LA MOBILITÉ DOUCE PAR LE CANTON

La stratégie cantonale en matière de mobilité douce a été développée en 2016 et traduite dans un plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC) en vigueur depuis 2018.

Ce dernier outil décrit le maillage du territoire cantonal par des itinéraires cyclables principaux et secondaires, ainsi que les standards d'aménagement à prévoir selon la situation et le potentiel d'attractivité de chaque itinéraire.

Le PDCMC accusant déjà 8 ans d'âge et la Loi fédérale sur les voies cyclables (LVC) étant entrée en vigueur à début 2023, une révision de l'outil a été initiée cet été, qui se traduira par l'entrée en vigueur d'un PDCMC actualisé en 2027.

Quant à la promotion de la mobilité douce, tant utilitaire que de loisir, elle constitue un objectif prioritaire du Conseil d'État. À cette fin, l'action cantonale s'appuie principalement sur la création, l'optimisation et l'entretien de réseaux continus, structurants et attractifs.

Trois plans directeurs cantonaux définissent le cadre stratégique et technique pour encourager l'usage des modes de déplacement doux :

- Le PDCMC déjà mentionné, actuellement en cours de révision, pour les déplacements utilitaires et de loisir à vélo ;
- Le plan directeur cantonal des chemins de randonnée pédestre, actualisé en juillet 2023 et consacré à la marche de loisir ;
- Le plan directeur cantonal VTT, en cours de rédaction.

En complément de la mise en œuvre des réseaux cyclables utilitaires et de loisir, ainsi que du développement des itinéraires de randonnée pédestre et de VTT, le canton subventionne divers types d'aménagements dans le cadre des plans directeurs :

- 20 % à 50 % des frais de réalisation et d'entretien constructif des infrastructures cyclables (utilitaires ou de loisir) ;
- jusqu'à 30 % pour les aménagements de stationnement vélos des pôles d'intermodalité ;
- jusqu'à 30 % des frais d'entretien des chemins de randonnée pédestre ;
- jusqu'à 40 % pour l'entretien, le maintien ou le remplacement d'ouvrages majeurs sur les chemins de randonnée pédestre.

Afin de favoriser la pratique du vélo dès le plus jeune âge, le canton soutient également les actions Bike2school et Défi Vélo par l'octroi de participations annuelles d'environ 10'000 francs, directement versées à ProVélo Suisse.

À cela s'ajoute le soutien cantonal aux communes, à hauteur d'environ 5'000 francs par plan, pour l'élaboration de plans de mobilité scolaire, essentiellement destinés à sécuriser les trajets entre le domicile et l'école.

Une campagne de communication triennale en faveur de l'usage du vélo comme mode de déplacement utilitaire a été lancée en 2024. Elle s'appuie sur les réseaux sociaux, les écrans de stations-service ainsi que l'affichage sur le domaine public. En 2025, cette campagne se poursuit notamment par l'installation d'une borne de comptage promotionnelle en ville de Neuchâtel.

Enfin, l'État soutient activement l'organisation des slowUp en conseillant les organisateurs, en accompagnant la mise en œuvre des fermetures d'axes routiers et des déviations automobiles, en accordant gratuitement les autorisations nécessaires et en mettant à disposition le matériel utile pour la signalisation. Dès 2026, un soutien financier forfaitaire de 2'000 francs sera accordé pour les slowUp régionaux organisés par des sociétés ou associations locales ou régionales.

7. CONCLUSION

Pour être efficace, une journée sans voiture ne doit concerner qu'un périmètre limité, afin d'assurer et respecter le principe de proportionnalité, soit notamment la circulation du trafic de transit sur les axes principaux et la bonne accessibilité en particulier dans les secteurs situés hors des grandes agglomérations et/ou qui sont peu desservis par les transports publics. La dimension restreinte du périmètre est également essentielle pour les personnes à mobilité réduite, qui n'ont pas d'autres choix que d'utiliser une voiture pour se déplacer.

Un agrandissement du périmètre génère beaucoup de problèmes et ne respecte pas l'esprit des journées sans voiture ni les objectifs visés de journées d'encouragement incitatives à envisager d'autres modes de déplacement que la voiture.

Quant aux slowUp, il faut rappeler qu'ils sont déjà bien connus dans le canton. Cependant, ils méritent d'être encore développés, car ils participent activement à la promotion de la mobilité douce en tant que mode de déplacement utilitaire et de loisir. Dans ce sens, le canton est prêt à apporter, par le biais de son budget de promotion de la mobilité douce, à hauteur de 2'000 francs par manifestation et par année, un soutien financier aux slowUp régionaux organisés par des sociétés ou associations locales ou régionales, ainsi qu'un accompagnement dans l'organisation de ces événements, notamment pour veiller à ce que tous les aspects touchés par ce genre de manifestation soient pris en compte, dont les déplacements des personnes à mobilité réduite et l'accessibilité en transports publics pour les participants à la manifestation.

Rappelons néanmoins que les décisions à prendre pour l'organisation de telles manifestations restent prioritairement de compétence communale, notamment quant aux itinéraires de déviation et à la desserte assurée par les transports publics.

Au vu de ce qui précède et des réponses données dans le présent rapport, le Conseil d'État propose de classer le postulat 21.167.

Veuillez agréer, Monsieur le président, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

Neuchâtel, le 22 octobre 2025

Au nom du Conseil d'État :

La présidente,
C. GRAF

La chancelière,
S. DESPLAND