

# **NE\_GERICHTE CDP.2021.19 vom 2. Juli 2021**

NE Tribunal cantonal, 2021-07-02, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne\\_gerichte\\_CDP.2021.19](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_gerichte_CDP.2021.19)

FR: NE\_GERICHTE CDP.2021.19 du 2 juillet 2021

IT: NE\_GERICHTE CDP.2021.19 del 2 luglio 2021

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Interjeté dans les formes et délai légaux, le recours est recevable.

### **E. 2**

a) Le droit d'être entendu est une garantie constitutionnelle de nature formelle ancrée à l'article 29 al. 2 Cst. féd. Sa violation conduit à l'annulation de la décision attaquée, indépendamment des chances de succès du recours sur le fond ( ATF 137 I 195 cons. 2.2, 135 I 279 cons. 2.6.1). Le droit d'être entendu est à la fois une institution servant à l'instruction de la cause et une faculté de la partie, en rapport avec sa personnalité, de participer au prononcé de décisions qui touchent à sa situation juridique ( ATF 135 II 286 cons. 5.1, 135 I 187 cons. 2.2 et la référence citée). Il comprend notamment pour le justiciable le droit d'avoir accès au dossier, de s'exprimer sur les éléments pertinents avant qu'une décision ne soit prise touchant sa situation juridique, d'obtenir l'administration des preuves pertinentes et valablement offertes, de participer à l'administration des preuves essentielles et de se déterminer sur son résultat lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre ( ATF 145 I 167 cons. 4.1, 142 II 218 cons. 2.3, 140 I 285 cons. 6.3.1 et les références citées). En tant que droit de participation, le droit d'être entendu englobe donc tous les droits qui doivent être attribués à une partie pour qu'elle puisse faire valoir efficacement son point de vue dans une procédure ( ATF 132 II 485 cons. 3.2, 129 II 497 cons. 2.2 et les références citées). La jurisprudence a déduit du droit d'être entendu, garanti par l'article 29 al. 2 Cst. féd., l'obligation pour l'autorité de motiver sa décision afin que le justiciable puisse la comprendre ainsi que l'attaquer utilement s'il y a lieu, et que l'autorité de recours puisse exercer son contrôle. L'autorité doit mentionner, au moins brièvement, les motifs qui l'ont guidée et sur lesquels elle a fondé sa décision, de manière à ce que l'intéressé puisse se rendre compte de la portée de celle-ci et l'attaquer en toute connaissance de cause. Elle n'a toutefois pas l'obligation d'exposer et de discuter tous les faits, moyens de preuves et griefs invoqués par les parties, mais peut se limiter à l'examen des questions décisives pour l'issue du litige ( ATF 138 IV 81 cons. 2.2). b) La LPJA fixe les règles générales de procédure que les autorités doivent suivre lorsqu'elles sont appelées à prendre des décisions administratives (art. 1). Elle s'applique en particulier aux décisions prises par les départements du Conseil d'Etat (art. 2 let. b LPJA ). Selon l'article 14 LPJA , l'autorité constate d'office les faits et elle procède, s'il y a lieu, à l'administration des preuves. Cette disposition consacre le principe inquisitoire, lequel régit plus particulièrement l'activité de la juridiction administrative primaire. Il signifie que l'autorité administrative, tenue de veiller à la correcte application de la loi, doit fonder sa décision sur des faits suffisamment établis et dont la réalité repose sur des preuves suffisantes ( Moor/Flückiger/Martenet , Droit administratif, vol. I, 3e éd., 2012, ch. 6.3.2.4 let. c; Schaer , Juridiction administrative neuchâteloise, 1995, p. 82). L'administration des preuves à laquelle procède l'autorité va

ainsi de pair avec l'obligation de constater les faits, car l'application correcte du droit implique la connaissance des faits déterminants, dont la réalité doit être établie. L'autorité doit établir spontanément les faits pertinents de la manière la plus objective possible en procédant aux investigations nécessaires ( Moor/Poltier , op. cit., ch. 2.2.6.3).

### **E. 3**

Sur le plan formel, la recourante invoque une violation de son droit d'être entendue. Plus spécifiquement, elle reproche au département de ne pas avoir donné suite à ses réquisitions de preuves et de ne pas avoir motivé son refus. Selon elle, la décision querellée ne dit rien sur l'expertise proposée et la motivation pour refuser l'étude de trafic n'est motivée que par l'obligation de favoriser la mobilité douce. S'il est exact que la décision entreprise ne mentionne pas expressément l'expertise, elle indique les motifs pour lesquels ni la loi ni les circonstances ne justifient que d'autres études soient entreprises et on comprend de cette motivation que cela concerne tant l'étude de trafic que l'expertise. En particulier, le considérant 4 relève les motifs pour lesquels le plan routier est praticable en tant qu'il prévoit le passage des véhicules par la rue du Jura-Industriel puis le giratoire de l'Aéroport. Ces considérations sont par ailleurs complétées par les observations du département à la Cour de céans du 12 mars 2021 qui se prononcent sur la question de la pente d'accès au giratoire précité et sur lesquelles la recourante a pu se déterminer. Par ailleurs, force est de constater que la violation du droit d'être entendu, y compris l'éventuelle violation du droit à la preuve, dans le sens invoqué par la recourante est une question qui n'a pas de portée propre par rapport à la constatation inexacte des faits, dont elle se prévaut. L'administration peut en effet renoncer à accomplir certains actes d'instruction, sans que cela n'entraîne une violation du droit d'être entendu, si elle est convaincue, en se fondant sur une appréciation consciencieuse des preuves ( ATF 125 V 351 cons. 3a), que certains faits présentent un degré de vraisemblance prépondérante et que d'autres mesures probatoires ne pourraient plus modifier cette appréciation (sur l'appréciation anticipée des preuves en général : ATF 140 I 285 cons. 6.3.1 et les références citées). Il s'agit par conséquent d'un grief qu'il convient d'examiner avec le fond du litige.

### **E. 4**

a) La LMD a pour but de promouvoir et de développer la mobilité douce ainsi que d'assurer la concrétisation d'une stratégie cantonale de mobilité douce sur l'ensemble du canton visant notamment à augmenter significativement la part modale des déplacements cyclables pour atteindre, voire dépasser, la moyenne nationale (art. 1). Le canton et les communes veillent à favoriser la mobilité douce par des aménagements adéquats (art. 2 al. 1) et la loi s'applique aux procédures de planification et à la répartition des compétences entre le canton et les communes s'agissant de la mobilité cyclable à l'exception des itinéraires pour vélos tout-terrain (art. 3 al. 1). Le canton établit le plan directeur cantonal de mobilité cyclable (art. 8 al. 1), ce dernier fixant les principes de planification de dite mobilité et désignant notamment hors localités et en localité le réseau cyclable d'importance cantonale comprenant les itinéraires utilitaires et de cyclotourisme (art. 9 al. 2 let. a). Les plans directeurs de mobilité cyclable ont force obligatoire pour les autorités des différents niveaux (art. 15 al. 1). Le PDCMC, liant pour les autorités communales et cantonales (art.

### **E. 5**

La recourante estime que les moyens de preuves proposés destinés à démontrer l'impraticabilité du plan routier, étaient à mettre en œuvre. Elle estime que la rue du

Jura-Industriel ne permet pas l'absorption du trafic des poids lourds, que l'élargissement de la route n'est pas une mesure suffisante et que le giratoire de l'Aéroport n'est pas adapté vu la pente de la route pour y accéder. a) Contrairement à son avis, les arguments du département – selon lesquels la rue du Jura-Industriel est déjà ouverte au trafic sans restriction de taille ou de poids, donne accès aux quais de chargement de l'entreprise A. \_\_\_\_\_ et aux ateliers de B. \_\_\_\_\_ et la portion située en est de la bretelle d'accès au giratoire du Grillon est déjà empruntée par des poids lourds qui quittent le quai de chargement de la recourante – ne sont pas sans pertinence. De plus, d'autres garanties et modifications de plans ont été transmises à la recourante. Les plans modifiés communiqués par courriel du 23 mars 2020 permettent de constater que la rue du Jura-Industriel est modifiée afin de permettre le croisement entre deux poids lourds, que différents arrangements sont intervenus avec la A. \_\_\_\_\_ afin de permettre l'élargissement de la route et le croisement des véhicules et que la viabilité des poids lourds dans le giratoire de l'Aéroport a été vérifiée. La décision entreprise précise à cet égard que le SPCH a vérifié la viabilité de ce carrefour giratoire selon les prescriptions de la norme VSS 640 271a à l'aide d'un logiciel permettant de définir le tracé des courbes tractées des trains routiers et des semi-remorques. Des plans illustrant un mouvement de sortie par le giratoire ont été remis lors d'une séance du 27 mai 2020. Par courriel du 7 septembre 2020, le SPCH a fourni à la recourante les principales références normatives concernant l'aménagement d'un carrefour giratoire. Par courrier du 24 juin 2020 a été remis à X. \_\_\_\_\_ SA le nouvel arrangement de ladite route (plan n o 1416 du 09.06.2020) permettant de constater que la place et la hauteur disponibles sous le pont des Eplatures permettent le rebroussement de poids lourds sans devoir manœuvrer en marche arrière. Il était mentionné dans ce courrier que la portance de la rue sera examinée par la Ville de La Chaux-de-Fonds. Tel a été le cas puisque la décision litigieuse – non contestée sur ce point – indique que la commune a décidé de profiter de cet élargissement pour en réfectionner la structure existante et qu'il est prévu, tout en respectant les normes VSS applicables, de reprendre le coffre de la route afin qu'il assure une portance de 100 NN/n 2 et de le revêtir de 13 cm d'enrobés bitumineux, le tout permettant de supporter un trafic de classe T3. Enfin, lors d'une rencontre le 2 septembre 2020, l'ingénieur cantonal a présenté deux extraits de plans permettant d'illustrer la praticabilité du nouveau secteur prévu. Dans ses observations à la Cour de céans, le département explique par ailleurs que ce dimensionnement permet sur 20 ans (période d'utilisation d'une chaussée routière avant entretien constructif) de reprendre un trafic poids lourds, la marge étant de deux à trois fois le trafic qui peut être attendu raisonnablement dans ce secteur (p. 4). Suite à l'argument porté la première fois devant la Cour de céans relatif à la pente permettant d'accéder au giratoire de l'Aéroport, le département, dans ses observations (p. 6), démontre en se référant à la norme VSS « Tracé, éléments du profil en long » que la pente est respectée (9 % alors que la norme prévoit 12 %) et indique que, selon les plans du 19 janvier 2021, la pente sera revue dans le cadre de l'exécution des travaux et lissée à 5 % sur toute sa longueur, afin de tenir compte des difficultés que la recourante a rencontrées en cas de chutes de neige. Les données ne sont pas contestées par l'intéressée dans sa réplique qui résume les griefs précédemment invoqués. La recourante ne met en cause ni les plans, ni les schémas, ni les normes VSS mentionnées et n'allègue pas que ces dernières ne seraient pas respectées. Elle n'amène aucun élément technique permettant de mettre en doute la viabilité des solutions retenues. De plus, aucun élément du dossier n'induit de doute relatif à la viabilité de la solution retenue. La portance de la rue du Jura-Industriel ainsi que la praticabilité du giratoire de l'Aéroport ont été vérifiées; la

largeur de dite rue sera élargie afin de permettre le croisement, si bien que d'autres mesures d'instruction ne se justifient pas. Les plans au dossier ainsi que le SITN permettent de visualiser les lieux, si bien qu'une vision locale n'est pas nécessaire. La portance de dite rue étant largement suffisante, soit capable d'absorber les poids lourds estimés à 235 par jour. Une expertise relative à la portance de la route et une étude visant à dénombrer les véhicules poids lourds ne s'imposent pas. Par ailleurs, l'autorité étant liée par le PDCMC (cf. cons. 3), on ne voit pas en quoi une étude portant sur le nombre actuel de cyclistes serait nécessaire. Enfin, c'est à tort que la recourante allègue qu'au lieu de devoir composer avec la présence de poids lourds dans un seul giratoire, soit celui du Grillon, les cyclistes devront également redoubler de prudence au giratoire de l'Aéroport. En effet, ce grief omet de tenir compte du fait que l'accès actuel au sud du giratoire du Grillon est inadapté, étant donné qu'il offre une visibilité totalement insatisfaisante sur le trafic arrivant du pont des Eplatures (cf. rapport du 27.11.2019, p. 3). Par ailleurs, la suppression de l'entrée sud au giratoire du Grillon n'aggrave pas la situation des cyclistes qui doivent déjà emprunter les deux giratoires lorsqu'ils se dirigent en direction du Locle. La présence de camions dans le giratoire de l'Aéroport entraînera par ailleurs une diminution des camions dans le giratoire du Grillon. Il ressort de ce qui précède qu'il n'y a violation ni du droit d'être entendu ni du principe inquisitoire.

## **E. 6**

a) L'adoption d'un plan routier est une mesure d'aménagement du territoire que l'autorité compétente ne peut adopter qu'après une pesée des intérêts (arrêt du TF du 04.12.2014 [1C\_852/2013] cons. 4 et les références citées). Par ailleurs, une mesure d'aménagement du territoire n'est compatible avec la garantie constitutionnelle de la propriété que si elle repose sur une base légale, est justifiée par un intérêt public et n'est pas disproportionnée ( ATF 126 I 203 cons. 3a non publié (arrêt du TF du 26.06.2000 [1P.131/2000] et les références citées). b) L'article 33 al. 3 let. b LAT impose qu'une autorité de recours au moins ait un libre pouvoir d'examen. L'« autorité de recours » au sens de cette disposition ne doit pas nécessairement être une autorité de juridiction administrative chargée par le droit cantonal de statuer sur des recours stricto sensu . Une autorité compétente pour statuer sur des oppositions, par exemple un gouvernement ou un législatif cantonal, peut également satisfaire aux exigences du droit fédéral (arrêt du TF du 22.02.2012 [1C\_253/2011] cons. 2.1 et les références citées). Ce libre pouvoir d'examen ne se réduit pas à un contrôle complet de la constatation des faits et de l'application du droit; il comporte aussi un contrôle de l'opportunité (arrêt de la CDP du 23.01.2015 [ CDP.2013.289 ] cons. 2b). Cette disposition est, de manière autonome, directement applicable en procédure cantonale ( Aemisegger/Haag , Commentaire LAT, 2009, ad art. 33 N 4). L'autorité doit vérifier que la planification contestée devant elle est juste et adéquate. Dans ce cadre, l'autorité cantonale de recours doit toutefois préserver la liberté d'appréciation dont les autorités inférieures ont besoin dans l'accomplissement de leurs tâches, conformément à ce que prescrit l'article 2 al. 3 LAT. Cette liberté d'appréciation implique qu'une mesure d'aménagement appropriée doit être confirmée; l'autorité de recours n'est pas habilitée à lui substituer une autre solution qui serait également appropriée. Le contrôle de l'opportunité s'exerce donc avec retenue sur des points concernant principalement des intérêts locaux, tandis que, au contraire, la prise en considération adéquate d'intérêts d'ordre supérieur, dont la sauvegarde incombe au canton, doit être imposée par un contrôle strict (arrêt du TF du 18.01.2011 [1C\_365/2010] cons. 2.3, non publié in ATF 137 II 23 ; ATF 127 II 238 cons. 3b/aa et les références citées). c) La recourante invoque une violation du principe de proportionnalité, soit reproche au

département de s'être contenté d'aborder la problématique de la distance à parcourir pour atteindre le giratoire du Grillon, respectivement celui de l'Aéroport, et de ne pas avoir examiné les circonstances locales et les besoins de la zone industrielle. Elle mentionne des inconvénients insupportables et des complications excessives pour les riverains, que les moyens de preuves proposés auraient permis de constater. Il ressort des considérants ci-dessus que l'examen effectué était suffisant, soit tient compte des particularités de la zone industrielle et des véhicules qui la fréquentent ainsi que des conditions hivernales dont la recourante fait mention. Dès lors, le plan routier, en supprimant l'accès au giratoire du Grillon jugé dangereux – ce qui n'est pas contesté par la recourante – et en récupérant cette zone pour les cyclistes et les piétons, tout en prévoyant une sortie du quartier industriel par l'amélioration d'une autre voie d'accès, répond aux buts d'intérêt public relatif à la sécurité routière, piétonnière et cycliste. De plus, comme le relève le département, ce but l'emporte sur l'intérêt privé de la recourante à ne subir aucun inconvénient, ce dernier étant en l'occurrence minime (augmentation du temps nécessaire pour rejoindre le giratoire du Grillon de 1 minute 39 secondes, et de 33 secondes pour atteindre le giratoire de l'Aéroport [cf. cons. 5.3 de la décision entreprise]). En conclusion, le département a pris en considération les éléments décisifs et il n'y a pas lieu de remettre en cause le résultat de la pesée des intérêts effectuée. Aussi faut-il considérer que le principe de la proportionnalité a été respecté.

#### **E. 7**

Pour l'ensemble de ces motifs, le recours doit être rejeté. Il n'y a pas lieu, pour les motifs précités, d'ordonner une vision locale. Vu l'issue de la procédure, les frais seront mis à charge de la recourante qui succombe (art. 47 al. 1 LPJA) et il ne lui sera pas alloué de dépens (art. 48 al. 1 LPJA a contrario). Il n'est pas non plus alloué de dépens à l'intimé dans la mesure où il n'est pas octroyé de dépens aux collectivités publiques (art. 48 al. 1 LPJA a contrario; Bovay, Procédure administrative, 2015, p. 656).

#### **E. 20**

ans (période d'utilisation d'une chaussée routière avant entretien constructif) de reprendre un trafic poids lourds, la marge étant de deux à trois fois le trafic qui peut être attendu raisonnablement dans ce secteur (p. 4).

Suite à l'argument porté la première fois devant la Cour de céans relatif à la pente permettant d'accéder au giratoire de l'Aéroport, le département, dans ses observations (p. 6), démontre en se référant à la norme VSS «Tracé, éléments du profil en long» que la pente est respectée (9 % alors que la norme prévoit 12 %) et indique que, selon les plans du 19 janvier 2021, la pente sera revue dans le cadre de l'exécution des travaux et lissée à 5 % sur toute sa longueur, afin de tenir compte des difficultés que la recourante a rencontrées en cas de chutes de neige. Les données ne sont pas contestées par l'intéressée dans sa réplique qui résume les griefs précédemment invoqués.

La recourante ne met en cause ni les plans, ni les schémas, ni les normes VSS mentionnées et n'allègue pas que ces dernières ne seraient pas respectées. Elle n'amène aucun élément technique permettant de mettre en doute la viabilité des solutions retenues. De plus, aucun élément du dossier n'induit de doute relatif à la viabilité de la solution retenue. La portance de la rue du Jura-Industriel ainsi que la praticabilité du giratoire de l'Aéroport ont été vérifiées; la largeur de dite rue sera élargie afin de permettre le croisement, si bien que d'autres mesures d'instruction ne se justifient pas. Les plans au dossier ainsi que le SITN

permettent de visualiser les lieux, si bien qu'une vision locale n'est pas nécessaire. La portance de dite rue étant largement suffisante, soit capable d'absorber les poids lourds estimés à 235 par jour. Une expertise relative à la portance de la route et une étude visant à dénombrer les véhicules poids lourds ne s'imposent pas.

Par ailleurs, l'autorité étant liée par le PDCMC (cf. cons. 3), on ne voit pas en quoi une étude portant sur le nombre actuel de cyclistes serait nécessaire.

Enfin, c'est à tort que la recourante allègue qu'au lieu de devoir composer avec la présence de poids lourds dans un seul giratoire, soit celui du Grillon, les cyclistes devront également redoubler de prudence au giratoire de l'Aéroport. En effet, ce grief omet de tenir compte du fait que l'accès actuel au sud du giratoire du Grillon est inadapté, étant donné qu'il offre une visibilité totalement insatisfaisante sur le trafic arrivant du pont des Eplatures (cf. rapport du 27.11.2019, p. 3). Par ailleurs, la suppression de l'entrée sud au giratoire du Grillon n'aggrave pas la situation des cyclistes qui doivent déjà emprunter les deux giratoires lorsqu'ils se dirigent en direction du Locle. La présence de camions dans le giratoire de l'Aéroport entraînera par ailleurs une diminution des camions dans le giratoire du Grillon.

Il ressort de ce qui précède qu'il n'y a violation ni du droit d'être entendu ni du principe inquisitoire.

6.a) L'adoption d'un plan routier est une mesure d'aménagement du territoire que l'autorité compétente ne peut adopter qu'après une pesée des intérêts (arrêt du TF du 04.12.2014 [1C\_852/2013] cons. 4 et les références citées). Par ailleurs, une mesure d'aménagement du territoire n'est compatible avec la garantie constitutionnelle de la propriété que si elle repose sur une base légale, est justifiée par un intérêt public et n'est pas disproportionnée (ATF 126 I 203 cons. 3a non publié (arrêt du TF du 26.06.2000 [1P.131/2000] et les références citées).

b) L'article 33 al. 3 let. b LAT impose qu'une autorité de recours au moins ait un libre pouvoir d'examen. L'«autorité de recours» au sens de cette disposition ne doit pas nécessairement être une autorité de juridiction administrative chargée par le droit cantonal de statuer sur des recours stricto sensu. Une autorité compétente pour statuer sur des oppositions, par exemple un gouvernement ou un législatif cantonal, peut également satisfaire aux exigences du droit fédéral (arrêt du TF du 22.02.2012 [1C\_253/2011] cons. 2.1 et les références citées). Ce libre pouvoir d'examen ne se réduit pas à un contrôle complet de la constatation des faits et de l'application du droit; il comporte aussi un contrôle de l'opportunité (arrêt de la CDP du 23.01.2015 [CDP.2013.289] cons. 2b). Cette disposition est, de manière autonome, directement applicable en procédure cantonale (Aemisegger/Haag, Commentaire LAT, 2009, ad art. 33 N 4). L'autorité doit vérifier que la planification contestée devant elle est juste et adéquate. Dans ce cadre, l'autorité cantonale de recours doit toutefois préserver la liberté d'appréciation dont les autorités inférieures ont besoin dans l'accomplissement de leurs tâches, conformément à ce que prescrit l'article 2 al. 3 LAT. Cette liberté d'appréciation implique qu'une mesure d'aménagement appropriée doit être confirmée; l'autorité de recours n'est pas habilitée à lui substituer une autre solution qui serait également appropriée. Le contrôle de l'opportunité s'exerce donc avec retenue sur des points concernant principalement des intérêts locaux, tandis que, au contraire, la prise en considération adéquate d'intérêts d'ordre supérieur, dont la sauvegarde incombe au canton, doit être imposée par un contrôle strict (arrêt du TF du 18.01.2011 [1C\_365/2010] cons. 2.3, non publié in ATF 137 II 23; ATF 127 II 238 cons. 3b/aa et les références citées).

c) La recourante invoque une violation du principe de proportionnalité, soit reproche au département de s'être contenté d'aborder la problématique de la distance à parcourir pour atteindre le giratoire du Grillon, respectivement celui de l'Aéroport, et de ne pas avoir examiné les circonstances locales et les besoins de la zone industrielle. Elle mentionne des inconvénients insupportables et des complications excessives pour les riverains, que les moyens de preuves proposés auraient permis de constater.

Il ressort des considérants ci-dessus que l'examen effectué était suffisant, soit tient compte des particularités de la zone industrielle et des véhicules qui la fréquentent ainsi que des conditions hivernales dont la recourante fait mention. Dès lors, le plan routier, en supprimant l'accès au giratoire du Grillon jugé dangereux ■ ce qui n'est pas contesté par la recourante ■ et en récupérant cette zone pour les cyclistes et les piétons, tout en prévoyant une sortie du quartier industriel par l'amélioration d'une autre voie d'accès, répond aux buts d'intérêt public relatif à la sécurité routière, piétonnière et cycliste. De plus, comme le relève le département, ce but l'emporte sur l'intérêt privé de la recourante à ne subir aucun inconvénient, ce dernier étant en l'occurrence minime (augmentation du temps nécessaire pour rejoindre le giratoire du Grillon de 1 minute 39 secondes, et de 33 secondes pour atteindre le giratoire de l'Aéroport [cf. cons. 5.3 de la décision entreprise]).

En conclusion, le département a pris en considération les éléments décisifs et il n'y a pas lieu de remettre en cause le résultat de la pesée des intérêts effectuée. Aussi faut-il considérer que le principe de la proportionnalité a été respecté.

7. Pour l'ensemble de ces motifs, le recours doit être rejeté. Il n'y a pas lieu, pour les motifs précités, d'ordonner une vision locale.

Vu l'issue de la procédure, les frais seront mis à charge de la recourante qui succombe (art. 47 al. 1 LPJA) et il ne lui sera pas alloué de dépens (art. 48 al. 1 LPJAa contrario). Il n'est pas non plus alloué de dépens à l'intimé dans la mesure où il n'est pas octroyé de dépens aux collectivités publiques (art. 48 al. 1 LPJAa contrario; Bovay, Procédure administrative, 2015, p. 656).

Par ces motifs, la Cour de droit public

1. Rejette le recours.

2. Met à la charge de la recourante un émolument et de décision et des débours par 1'320 francs, montant compensé par son avance.

3. N'alloue pas de dépens.

Neuchâtel, le 2 juillet 2021

1 Le plan directeur présente le développement spatial souhaité ainsi que, dans la mesure où ils ont une influence sensible en la matière, les résultats des études d'aménagement cantonales et de la collaboration du canton avec la Confédération, les cantons voisins et les régions limitrophes des pays voisins; il détermine l'orientation future de la planification et de la collaboration entre autorités, en précisant notamment les exigences à respecter lors de l'affectation du sol et de la coordination des différents domaines sectoriels; il en définit les étapes nécessaires. 4

2 Il montre:

- a. comment les activités ayant des effets sur l'organisation du territoire sont coordonnées (coordination réglée);
- b. quelles sont les activités ayant des effets sur l'organisation du territoire qui ne sont pas encore coordonnées et les dispositions qu'il convient de prendre pour parvenir à le faire en temps utile (coordination en cours);
- c. quelles sont les activités ayant des effets sur l'organisation du territoire qui peuvent avoir des répercussions importantes sur l'utilisation du sol mais ne sont pas définies de manière suffisamment précise pour qu'une concertation puisse avoir lieu (informations préalables).

4Nouvelle teneur selon le ch. I de l'Ordonnance du 2 avr. 2014, en vigueur depuis le 1er mai 2014 (RO2014909).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.