

# NE\_GERICHTE CDP.2021.258 vom 31. März 2022

NE Tribunal cantonal, 2022-03-31, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne\\_gerichte\\_CDP.2021.258](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_gerichte_CDP.2021.258)

FR: NE\_GERICHTE CDP.2021.258 du 31 mars 2022

IT: NE\_GERICHTE CDP.2021.258 del 31 marzo 2022

## Erwägungen

### E. 1

\_\_\_\_\_ et D

### E. 2

\_\_\_\_\_ et J

### E. 3

/ m 2 prévalant en ZFD. A noter que ces derniers ne remettent en particulier pas en cause la densité, l'indice d'utilisation et le taux d'occupation du sol, tel que ressortant du RAC, y compris suite à la modification partielle ici entreprise. Or, ces derniers sont respectés par le plan de quartier et son règlement. Pour le surplus, il n'est pas contesté que le taux d'occupation du sol de 25 %, valant pour les habitations collectives et individuelles, conformément à l'article 12.04 ch. 4 RAC, est globalement respecté dans le périmètre du plan de quartier (pour l'ensemble de cette problématique, cf. arrêt du TF du 04.08.2010 [1C\_100/2010] cons. 5 à 6.2). c/bb) S'agissant des hauteurs, il convient de relever, à l'instar du Conseil d'Etat, que l'actuel article 12.04 RAC, fixe la hauteur maximale dans la ZMD à 8,50 m à la corniche au sud de la voie CFF, 7,50 m à la corniche au nord de la voie CFF, 12,00 m au faîte au sud de la voie CFF et 11,00 m au faîte au nord de la voie CFF. S'agissant de la ZFD, l'article 12.03 prévoit une hauteur maximale de 11,50 m à la corniche et 16,00 m au faîte. Dans le cadre de la modification partielle du PAL et du RAC, la hauteur maximale à la corniche est arrêtée dans le secteur ■Les Chauderons■ à 15,00 m pour l'habitat collectif et à 8,50 m pour l'habitat individuel. Aux termes du rapport justificatif de décembre 2017 du PAL (p. 12), la modification des hauteurs pour ledit secteur est justifiée par le fait que l'analyse des règles en vigueur dans la ZMD a montré les difficultés à respecter la hauteur maximale fixée à 7,50 m à la corniche, compte tenu de la typologie souhaitée (immeubles collectifs et habitations individuelles) et de la topographie existante. Pour les habitations individuelles, une marge de manœuvre de 1 m supplémentaire, soit une hauteur moyenne à la corniche de 8,50 m permet de favoriser les constructions dans la pente orientée vers le sud. Cette hauteur correspond d'ailleurs à ce qui est autorisée dans les ZMD situées au sud de la voie ferrée. Pour les habitations collectives, l'objectif est de réaliser 4 niveaux sur un parking collectif semi-souterrain de façon à limiter les excavations et assurer un meilleur équilibre des masses. L'analyse de détail montre qu'avec la pente, qui est la plus forte dans la partie est du périmètre du plan de quartier, et la volonté de conserver des espaces verts généreux, la hauteur moyenne à la corniche doit être de 15 m. Force est tout d'abord de constater que ces considérations ne sont pas valablement remises en question par l'argumentation appellatoire des recourants, qui soutiennent, sans l'étayer et a fortiori sans le démontrer, ce qui suit : ■ Le passage d'une ZMD à 15 mètres de hauteur au faîte pour des immeubles d'habitat collectif sis dans la seule zone « Les Chauderons » sert [...] à

l'évidence les intérêts financiers du promoteur; on ne voit en tout cas pas en quoi pareille réglementation serait dans l'intérêt général ■ . Elles ne sont pas davantage remises en cause par la pure substitution d'opinion des recourants, qui allèguent ce qui suit : ■ limiter les excavations n'est que d'un intérêt financier pour le promoteur, assurer un meilleur équilibre des masses est une affirmation vide de sens, ni illustrée ni étayée, et quant à une conservation des espaces verts généreux, si cela est louable dans un quartier fortement bétonné, l'objectif perd nettement de son intérêt lorsque l'on met le pied hors de sa parcelle pour se retrouver immédiatement en pleine nature■. Quant à leurs arguments à teneur desquels ■ les valeurs pour une densification prétendument recherchée ne s[eraie]nt nullement respectées■, il convient de rappeler, en renvoyant à l'examen opéré ci-avant, qu'elles sont bel et bien respectées. Il convient par ailleurs de souligner que la modification partielle du PAL et du RAC ne change en rien la densité maximale autorisée dans la ZMD, pas plus que le taux d'occupation maximum du sol, de sorte qu'on ne saurait admettre que la réglementation, telle que modifiée par arrêté du conseil général du 21 décembre 2017, ■correspond[rait] en réalité à celle d'une zone d'habitation à forte densité■. Outre la hauteur à la corniche maximale pour l'habitat collectif, respectivement, individuel, ainsi que la fixation d'une densité minimale, les autres contraintes ressortant de l'article 12.04 demeurent inchangées. Il faut de plus convenir avec le Conseil d'Etat qu'il n'existe aucune raison d'écarter le préavis favorable du SAT, du 17 juillet 2017, en particulier les recourants n'amenant aucun élément propre à remettre en question les constatations de ce service.

#### **E. 4**

a) Conformément aux principes régissant l'aménagement du territoire, il convient de veiller à ce que les constructions prises isolément ou dans leur ensemble ainsi que les installations s'intègrent dans le paysage (art. 3 al. 2 let. b LAT ). L'article 59 al. 2 let. j LCAT prévoit que plan communal d'affectation des zones et son règlement contient des dispositions sur la sauvegarde de l'aspect des localités et des sites. Si de telles dispositions sont prévues par le RAC tout particulièrement pour la zone d'ancienne localité, pour la ZMD, le RAC se limite à indiquer que cette zone est destinée à une urbanisation consacrée à de l'habitat collectif, groupé ou individuel en n'en précisant pas l'affectation, l'ordre des constructions, le degré d'utilisation des terrains, les dimensions des constructions, les gabarits et le degré de sensibilité au bruit. Tout au plus, le RAC prévoit-il encore à titre de prescriptions spéciales qu'un plan des aménagements extérieurs est exigé et que le conseil communal peut imposer des prescriptions spéciales pour la sauvegarde de l'aspect général de la zone, telles que plantations d'arbres, de haies, de rideaux de verdure, etc. (art. 12.04 RAC). Quant au règlement du plan de quartier, il prévoit notamment à son article 14 qu'un plan général des aménagement extérieurs doit être fourni, respectivement, avec la demande du permis de construire du plan de quartier, avec la demande du premier permis de construire du secteur d'habitat collectif et avec chaque demande de permis de construire pour le secteur d'habitat individuel. La question de la conception architecturale est traitée par l'article 8 de ce règlement, qui stipule que celle-ci est libre, sous réserve du respect de l'article 7 LConstr. . et du règlement communal des constructions. L'article 7 LConstr. . prescrit que les constructions et installations doivent répondre aux exigences d'une architecture de qualité, tant intérieure qu'extérieure, ainsi que tenir compte de leur environnement naturel ou bâti, notamment par rapport aux caractéristiques historiques, artistiques ou culturelles de la localité, du quartier ou de la rue. Quant au règlement transitoire de construction de la commune de Saint-Blaise, il contient en particulier une disposition traitant de l'esthétique et de l'harmonie, qui prévoit que le conseil communal interdit toute construction nuisant à

l'aspect historique, esthétique ou pittoresque d'un quartier, d'une rue ou d'un site (art. 20). Les communes étant compétentes pour délivrer les permis de construire (art. 29 LConstr. .) et, ainsi, appliquer leurs propres prescriptions relatives à l'esthétique des constructions et installations, elles disposent d'une liberté de décision importante s'agissant de l'évaluation de l'impact esthétique d'un ouvrage et peuvent, par conséquent, revendiquer leur autonomie. Le respect de l'esthétique des constructions ressortit en premier lieu à l'autorité communale, qui dispose pour cela d'un large pouvoir d'appréciation auquel le Tribunal cantonal ne saurait substituer sans autre le sien propre ( ATF 115 Ia 363 cons. 3b; arrêt du TF du 07.12.1999 [1P.402/1999] cons. 4c ; RDAF 1999 I 328 cons. 2c ; RJN 2006, p. 240 cons. 2a). Quoiqu'il en soit, une clause d'esthétique ne doit pas être appliquée de manière à vider pratiquement de sa substance la réglementation sur les zones en vigueur. Ainsi, lorsqu'un plan de zones prévoit que des constructions d'un certain volume peuvent être édifiées dans tel secteur du territoire, une interdiction de construire fondée sur une clause d'esthétique, en raison du contraste formé par le volume du bâtiment projeté avec les constructions existantes, ne peut se justifier que par un intérêt public prépondérant. Il faut alors que l'utilisation des possibilités de construire réglementaires apparaisse déraisonnable et irrationnelle ( ATF 115 Ia 363 cons. 3a, 115 Ia 118 cons. 3d; arrêts du TF des 12.02.2009 [1C\_423/2008] cons. 2.4.1 et 20.10.2005 [1P.342/2005] cons. 5.5; cf. aussi arrêts du TF des 06.03.2007 [1P.402/2006] cons. 4.5 et 16.01.2007 [1P.437/2006] cons. 4.2). b) En l'espèce, se référant à l'■intégration dans le paysage esthétique■, les recourants estiment que ■les constructions projetées, surtout les trois blocs d'immeubles d'habitat collectif (PPE/locatifs), cadre[raient] mal dans [le] secteur■. Or, force est de constater que, sur l'un des terrains adjacents au secteur ■Les Chauderons■, soit sur le bien-fonds n° 4501, se trouve en particulier une remise et un entrepôt. De plus, la présence de trois immeubles d'habitat collectif, a priori identiques, au milieu d'habitations individuelles groupées ne rompt pas l'équilibre du quartier. D'ailleurs, le règlement du plan de quartier, bien que soucieux de l'harmonie notamment par le renvoi fait à l'article 7 LConstr. . et au règlement communal des constructions, prévoit dans cette zone la possibilité d'ériger des habitations individuelles et collectives. Quoiqu'il en soit, aucun intérêt public prépondérant qui permettrait de retenir que la clause d'esthétique a été violée par le conseil communal n'est en l'occurrence avancé.

## E. 5

a) Les recourants, remettant en question le rapport du bureau d'ingénieurs-conseils T.\_\_\_\_\_ SA, soutiennent encore ■que la route de desserte des Rochettes ne permet[trait] aucunement d'accueillir tout le trafic engendré par le projet, avant, pendant et après le chantier, ni de garantir l'accès aux services de secours, et que les usagers de la mobilité douce y [seraient] exposés à des dangers excessifs■. b) Aux termes de l'article 19 al. 1 LAT , un terrain est réputé équipé lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès et par des conduites auxquelles il est possible de se raccorder sans frais disproportionnés pour l'alimentation en eau et en énergie, ainsi que pour l'évacuation des eaux usées. La loi n'impose pas des voies d'accès idéales; celles-ci doivent être suffisantes ou adaptées. Pour les zones à bâtir, il s'agit en règle générale de routes et chemins desservant la zone à équiper, compte tenu des circonstances locales ( Jomini , Commentaire LAT, 2010, ad art. 19, n° 18). Pour être considérée comme adaptée à l'utilisation prévue, une voie d'accès doit être suffisante d'un point de vue technique et juridique pour accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert (cf. arrêt du TF du 01.02.2010 [1C\_246/2009] cons. 4.1, et la référence à l' ATF 121 I 65 cons. 3a; arrêt du TF

du 10.07.2008 [1C\_157/2008] cons. 2.1). Techniquement, il faut et il suffit que, par sa construction et son aménagement, une route puisse accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert, une fois celle-ci entièrement construite selon les règles du plan d'affectation, qu'elle n'expose pas ses usagers ni ceux des voies publiques auxquelles elle se raccorderait à des dangers excessifs et que l'accès des services de secours soit garanti (RVJ 2004, p. 65 ; Jomini , op. cit., ad art. 19, n° 19 s.). Ainsi, une voie, bien qu'étroite et sinueuse, remplit les conditions légales si elle permet à tous les véhicules usuels de gagner la ou les parcelles litigieuses en respectant les règles de prudence qu'imposent les prescriptions de la circulation routière. Autrement dit, l'accès est suffisant lorsqu'il présente des conditions de commodité et de sécurité (pente, visibilité, trafic) tenant compte des besoins des constructions projetées et cela même si, en raison de l'accroissement prévisible du trafic, la circulation devient moins aisée et exige des usagers une prudence accrue. Les infrastructures doivent ainsi être adaptées aux possibilités de construire offertes par le plan de zones. Un bien-fonds ne peut être considéré comme équipé si, une fois construit conformément aux règles du plan d'affectation, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut être absorbé par le réseau routier. Il en va de même si l'accroissement du trafic provoque des atteintes nuisibles ou incommodes dans le voisinage (arrêt du TF du 14.04.2011 [1C\_482/2010] cons. 6.1 et les références citées; cf. aussi arrêt de la Cour de droit public du 09.03.2015 [ CDP.2014.152 ] cons. 3a ). Ceci étant, la réalisation de la voie d'accès est juridiquement garantie lorsque le terrain peut être raccordé à une route du domaine public ou à une route privée que les utilisateurs du bâtiment ont le droit d'emprunter ( Jomini , op. cit., ad art. 19, n° 23). Ces différents principes sont repris dans la législation cantonale. L'article 109 LCAT oblige la commune à équiper la zone d'urbanisation, en particulier en voies d'accès (al. 1), et subordonne la construction de tout bâtiment à la réalisation de ces équipements (al. 3). L'article 69 RELCAT précise que les voies d'accès doivent tenir compte, notamment, de la sécurité de tous les usagers. Les autorités communales et cantonales disposent d'un important pouvoir d'appréciation en la matière, que les autorités judiciaires doivent respecter ( ATF 121 I 65 cons. 3a in fine). Les normes VSS doivent en outre être appliquées en fonction des circonstances concrètes et en accord avec les principes généraux du droit, dont celui de la proportionnalité (arrêt du 10.07.2008 [1P\_157/2008] cons. 2.1). L'article 9 LConstr. rappelle enfin que compte tenu de l'importance des constructions et installations, les accès à la voie publique doivent garantir la sécurité des piétons et celle de la circulation routière, ainsi que l'intervention des services publics. Enfin, l'article 50 du règlement transitoire de construction de la commune de Saint-Blaise prévoit notamment que toute construction et exploitation génératrice de trafic doivent avoir des accès à la voie publique suffisants, faciles et sûrs tant pour le service du feu, les engins d'extinction et de sauvetage et l'intervention des centres de secours en cas d'épandages accidentels d'hydrocarbures que pour assurer la sécurité de toute circulation automobile et pédestre; le nombre et la dimension des accès doivent être déterminés en fonction du volume de trafic prévisible, et répondre aux règles de l'art; les dispositions cantonales concernant les accès aux voies publiques ouvertes à la circulation automobile sont réservées . c) En l'espèce, l'étude de trafic établi par le bureau d'ingénieurs-conseils T. \_\_\_\_\_ s SA a été soumise à l'expertise de spécialistes de l'EPFL, lesquels ont établi leur rapport le 24 octobre 2017. Or, contrairement à l'opinion des recourants, les experts ont retenu que les comptages de trafic effectués par ledit bureau d'ingénieurs-conseils étaient conformes à la bonne pratique en matière d'études de trafic et que leurs résultats étaient communiqués de manière détaillée. Plus spécifiquement, ils n'ont rien trouvé à redire ni

quant au fait que les deux comptages de trafic avaient eu lieu en 2013 ni quant à l'emplacement de ces comptages sur le chemin des Rochettes, respectivement, quant à la période de mesure (mois de juin), ainsi que quant à la durée de celle-ci (une semaine). Il sied de signaler à ce propos que, dans leur rapport du 7 septembre 2017, le bureau d'ingénieurs-conseils T.\_\_\_\_\_ SA a explicité les raisons pour lesquelles il n'avait pas procédé à de nouveaux comptages, notamment en 2016, à savoir que le quartier concerné n'avait pas évolué depuis 2013 en termes de constructions, de sorte que les données de trafic correspondaient toujours à celles de 2013. Quoi qu'il en soit, force est de considérer que les recourants se méprennent, à tout le moins, lorsqu'ils soutiennent que les comptages auraient eu lieu pendant une période de vacances, avec par voie de conséquence un ■trafic notoirement au plus faible■. A titre liminaire, il y a encore lieu de souligner que les spécialistes de l'EPFL ont expressément admis que les compétences et les références du bureau susdit, de même que des auteurs de l'étude de trafic en cause, étaient conformes aux attentes exigées pour une telle étude. Ceci étant précisé, il convient de relever que le bureau d'ingénieurs-conseils T.\_\_\_\_\_ SA a considéré que les volumes de trafic générés suite à la réalisation du projet du secteur ■Les Chauderons■ étaient à considérer comme faibles, et ce alors même que l'augmentation du trafic s'avère importante d'un point de vue relatif, ce qu'ont confirmé les experts de l'EPFL. Ceux-ci ont en effet retenu que la détermination du trafic journalier moyen et du trafic à l'heure de pointe effectuée par ce bureau était, elle aussi, conforme à la bonne pratique et aux normes considérées, l'analyse faite par ce dernier s'agissant des vitesses de circulation étant, pour sa part, correctement établie. De manière plus générale, lesdits experts ont pris les conclusions suivantes concernant l'étude de trafic du bureau d'ingénieurs-conseils : ■L'étude de trafic réalisée par le bureau d'ingénieurs conseils T.\_\_\_\_\_ SA est conforme avec les règles de l'art de l'ingénierie en transports; Quelques éléments de vérification sont toutefois peu précis, sans toutefois que ceci affecte les conclusions générales de ladite étude; La valeur de 97 cases de stationnement est déterminée globalement de manière conforme à la bonne pratique, mais la réduction du besoin limite en case de stationnement ainsi retenue est un acte volontariste quant au comportement modal des futurs habitants du quartier « Les Chauderons »; Un aménagement sécurisant les piétons, notamment dans le haut du Chemin des Rochettes, où la déclivité est importante, est nécessaire; L'aménagement de bandes longitudinales pour piétons sur de petits secteurs avec la présence de potelets est une mesure minimale pour sécuriser les piétons; La nécessité de mettre en conformité la largeur de la chaussée du Chemin des Rochettes a bien été identifiée et a fait l'objet d'un projet détaillé, nécessitant de déplacer différents murs; Les surlargeurs en courbe sur le Chemin des Rochettes sont vérifiées; La visibilité en intérieur des courbes sur le Chemin des Rochettes, notamment en présence de murs, est analysée dans l'étude de trafic; Des mesures correctrices améliorant la visibilité du débouché du Chemin des Rochettes sur la Route de Lignières doivent être entreprises; Des mesures correctrices améliorant la visibilité du débouché du Chemin du Villaret sur la Route de Lignières doivent être entreprises afin que la visibilité soit assurée durant la phase de chantier, ceci sans utilisation du miroir existant■. A noter que les deux dernières mesures préconisées par les experts visaient la phase de chantier. S'agissant de la largeur du chemin des Rochettes, ceux-ci ont encore précisé que la détermination de la largeur nécessaire sur ce chemin avait été correctement analysée par le bureau d'ingénieurs-conseils T.\_\_\_\_\_ SA et que le croisement de deux voitures de tourisme circulant à 20 km/h était assuré sur l'entier du chemin des Rochettes avec les aménagements proposés, hormis un court secteur en amont de celui-ci. Sur cette base, ils ont recommandé

les mesures suivantes : ■ Valider l'étude de trafic réalisée par le bureau d'ingénieurs conseils T. \_\_\_\_\_ SA; Réaliser un aménagement sécurisant les piétons, sous la forme de bandes longitudinales pour piétons, sur l'entier du Chemin des Rochettes; Aménager le talus situé sur l'amont et tailler la végétation située de part et d'autre de l'accès, ceci au débouché du Chemin des Rochettes sur la Route de Lignièrès, ceci afin d'assurer la visibilité en sortie; Réduire temporairement la vitesse à 60 km/h sur la Route de Lignièrès, avec la pose d'une signalisation indiquant la présence de trafic de chantier, sur la Route de Lignièrès tailler la végétation située de part et d'autre de l'accès, ceci au débouché du Chemin du Villaret sur la Route de Lignièrès, ceci afin d'assurer ta visibilité en sortie tors de la phase de chantier■.

Force est de constater que l'expertise établie par les spécialistes de l'EPFL ne permet nullement de considérer – comme le voudraient les recourants – que les conclusions de l'étude de trafic du bureau d'ingénieurs-conseils T. \_\_\_\_\_ SA ne sauraient être créditées d'aucune crédibilité et pertinence, bien au contraire. De même, le fait que les experts préconisent certaines mesures, afin précisément d'améliorer la commodité et la sécurité de tous les usagers, n'autorise pas encore à retenir que la desserte, en particulier par le chemin des Rochettes, ne permettrait, selon les termes des recourants, ■ aucunement d'accueillir tout le trafic engendré par le projet, avant, pendant et après le chantier, ni de garantir l'accès aux services de secours, et que les usagers de la mobilité douce y sont exposés à des dangers excessifs■. A noter à cet égard que les mesures recommandées par les spécialistes de l'EPFL correspondent largement à celles suggérées par ledit bureau d'ingénieurs-conseils. D'ailleurs, hormis celles en lien avec la phase de chantier, elles ne sont pas nécessairement en relation, à tout le moins de manière exclusive, avec l'ampleur de la différence de la charge de trafic induite par le projet du secteur ■ Les Chaudrons■, différence qui, quand bien même elle peut revêtir une importance relative, reste dans l'absolu faible. Elles tiennent plus à la configuration même des lieux, laquelle vaut déjà aujourd'hui pour les habitations au sud, sud-est du secteur ■ Les Chaudrons■. En effet, les conditions d'aménagement et d'exploitations actuelles présentent, conformément à l'étude de trafic du bureau d'ingénieurs-conseils T. \_\_\_\_\_ SA et au rapport d'expertise du 24 octobre 2017, notamment des largeurs de chaussées réduites sur le chemin des Rochettes offrant des possibilités restreintes de croisement, respectivement, des distances de visibilité restreintes à différents endroits pouvant, par exemple, induire des vitesses de circulations faibles. Quoiqu'il en soit, en particulier le rapport justificatif de décembre 2017 relatif au plan de quartier du secteur ■ Les Chaudrons■ tient compte des mesures préconisées par les deux rapports techniques précités. Ainsi, par exemple, prend-il en considération le fait que le chemin des Rochettes mérite une amélioration visant à permettre le croisement entre deux voitures, en prévoyant notamment à plusieurs emplacements du chemin des élargissements de la chaussée, des déplacements de murs existants et des dégagements du champ visuel. S'agissant de la problématique des croisements de véhicules, ledit rapport justificatif a d'ailleurs également tenu compte de la question des poids lourds de plus de 3,5 tonnes et partant des camions de la voirie et des services d'urgence, en précisant que si le croisement, à une vitesse d'environ 20 km/h, de ces derniers avec une voiture de tourisme restera impossible sur certains tronçons, l'occurrence de ce genre d'événements était limitée et acceptable sur ce type de desserte, ce d'autant plus qu'elle contribuait à une limitation des vitesses. Le rapport justificatif du plan de quartier a également pris en considération la sécurité des piétons, puisqu'il prévoit – comme préconisé par les spécialistes de l'EPFL – l'aménagement de bandes longitudinales pour piétons sur de petits secteurs avec la présence de potelets. De même, ce rapport tient compte des mesures d'accompagnement visant à

contenir le trafic recommandées par le bureau d'ingénieurs-conseils T. \_\_\_\_\_ SA. A noter encore que le plan de quartier du secteur ■Les Chauderons■ et son règlement prévoient que l'accès principal se fera par l'aire de desserte au nord du périmètre du plan de quartier, soit une nouvelle route. Celle-ci permettra la desserte des habitations individuelles prévues à l'ouest, ainsi que l'accès des visiteurs et des piétons aux bâtiments d'habitations collectives envisagés à l'est. Deux place de rebroussement pour véhicules motorisés, aménagées à l'extrémité ouest de chacun des secteurs d'habitation, seront créées, comme d'ailleurs un chemin de mobilité douce public entre les chemins des Rochettes et des Champs-aux-Prêtres, ainsi qu'un réseau de cheminements piétonniers et cyclables privés dans le secteur d'habitat collectif. Dans ces circonstances, on ne peut que constater que l'accès prévu, qui tient donc compte des mesures recommandées par les spécialistes consultés, est suffisant. En effet, il présente des conditions de commodité et de sécurité tenant compte des besoins des usagers, en particulier en lien avec les constructions projetées. On rappellera qu'un accroissement prévisible du trafic – lequel restera ici, quoi qu'il en soit, dans l'absolu faible – peut induire une circulation moins aisée, ainsi qu'exiger des usagers une prudence accrue, sans que cela conduise à considérer que l'accès ne serait pas suffisant. Les infrastructures doivent simplement être adaptées aux possibilités de construire offertes par le plan de zones. Plus spécifiquement, le réseau routier doit pouvoir absorber l'accroissement du trafic induit par les constructions projetées, ce que les documents au dossier permettent valablement d'établir, respectivement, l'accroissement du trafic ne doit pas provoquer des atteintes nuisibles ou incommodes dans le voisinage. Sur ce dernier point – si les recourants font pour partie état des conclusions et mesures ressortant tant l'étude de trafic du bureau d'ingénieurs-conseils T. \_\_\_\_\_ SA que de l'expertise du 24 octobre 2017 pour tenter de démontrer, d'une part, que l'accès des services de secours et de la voirie, respectivement, la sécurité des piétons ne seraient pas convenablement garantis et, d'autre part, que les mesures provisoires ■ser[ai]nt manifestement insuffisantes pour assurer une coexistence supportable du trafic de chantier et de celui des riverains■ – ils ne décrivent pas les nuisances concrètes auxquelles ils seraient exposés. On ignore ainsi par quoi exactement les recourants seraient incommodés. Ceci étant, les deux rapports techniques précités permettent à satisfaction de retenir que l'accès des services de secours et de la voirie, respectivement, la sécurité des piétons, ainsi qu'une coexistence supportable du trafic de chantier et de celui des riverains seront bel et bien assurés. A cet égard, il y a lieu de souligner encore que le SAT a rendu son préavis favorable du 17 juillet 2017 après avoir en particulier examiné l'accessibilité et le trafic du secteur ■Les Chauderons■, plus spécifiquement l'axe de mobilité douce, le niveau d'émission à l'axe de la route et la défense contre les incendies. Pour leur part, les recourants n'invoquent aucun élément objectif qui permettrait de contredire les deux rapports techniques, pas plus d'ailleurs que le rapport justificatif de décembre 2017 relatif au plan de quartier du secteur ■Les Chauderons■, respectivement, l'appréciation du SAT. A noter encore qu'il ne s'agit nullement ici de savoir si d'autres solutions d'accès aurait été plus adéquates. Cette appréciation n'est en rien modifiée par le fait que, selon l'article 14.13 RAC, en particulier l'allée d'arbres des Chauderons, laquelle est composée d'espèces indigènes, présente une valeur paysagère élevée. On relèvera à ce propos que l'alinéa 2 de cette disposition prévoit expressément que, bien que cette allée est protégée, l'abattage des arbres peut y être autorisé par le conseil communal en cas de nécessité, les arbres abattus étant remplacés par des arbres si possibles de même essence. L'argumentation développée à ce sujet par les recourants – à teneur de laquelle certains

passages du tronçon supérieur du chemin des Rochettes ■s[eraie]nt nettement plus étroits, et ne p[ourrai]ent être élargis en raison des racines des chênes bordiers qui sont affleurant[, de sorte que l]élargissement prévu [serait] [...] hautement problématique, et une voie d'une largeur de 4,4 m préconisée illusoire" – apparaît comme purement appellatoire.

## E. 6

a) Enfin, les recourants sont d'avis qu'il n'existerait aujourd'hui déjà et qu'il n'existerait à l'avenir aucune desserte acceptable en transports publics pour le secteur ■Les Chauderons■ et que tant cet élément que celui de la mobilité douce n'auraient pas été examinés de manière satisfaisante, ce qui constituerait une violation de l'article 47 OAT par les rapports justificatifs élaborés par S. \_\_\_\_\_, respectivement, de l'article 3 al. 3 let. a LAT par la modification partielle du PAL et l'adoption du plan de quartier. b/aa) La disposition précitée de la LAT invoquée par les recourants – aux termes de laquelle les territoires réservés à l'habitat et à l'exercice des activités économiques seront aménagés selon les besoins de la population et leur étendue limitée, étant précisé qu'il convient notamment de répartir judicieusement les lieux d'habitation et les lieux de travail et de les planifier en priorité sur des sites desservis de manière appropriée par les transports publics – peut certes avoir des effets sur l'application du droit de la protection de l'environnement et de l'aménagement du territoire, s'agissant notamment des nuisances dues au trafic et du nombre de places de stationnement nécessaires ( ATF 123 II 337 cons. 5). Toutefois, ni l'article 3 al. 3 let. a LAT (qui constitue un simple principe de planification), ni les articles 19 et 22 al. 2 let. b LAT relatifs à l'équipement, ne posent des exigences particulières en matière de transports publics ( ATF 123 II 337 cons. 5; arrêts du TF des 21.09.2005 [ 1A.125/ 2005 ] cons. 9.2.2 et 14.02.2002 [ 1A.54/2001 ] cons. 1.2.1). Il en va de même de l'article 12 al. 1 let. c LPE, qui, en dehors des plans de mesures prévus à l'article 44a LPE, ne permet pas d'imposer directement à l'exploitant une desserte suffisante par les transports publics (arrêt du TF du 14.02.2002 [1A.54/2001] cons. 1.2.2 à 1.2.3). C'est donc au droit cantonal qu'il appartient de poser de telles exigences (arrêt du TF du 19.07.2010 [1C\_429/2009] cons. 3.1). Or, ni la LCAT ni le RELCAT ne contiennent de dispositions quant au raccordement aux transports publics. Tout au plus l'article 69 al. 2 let. e RELCAT , qui traite de l'équipement de la zone à bâtir, prévoit-il que les voies d'accès sont aménagées de manière à tenir compte des transports publics. La desserte en transports publics relève dès lors de l'opportunité. b/bb) L'équipement en transports publics ne constitue ainsi pas une condition de l'octroi d'une autorisation de construire et/ou n'empêche pas par principe l'affectation en zone à bâtir d'un bâtiment mal desservi, même s'il s'agit d'un intérêt devant être pris en considération dans le cadre de la planification conformément à la LAT ( Jeannerat , Commentaire pratique LAT: planifier l'affectation 2016, ad art. 19, n° 5). En outre, l'article 3 LAT, contient un catalogue de critères d'appréciation ou de décision qui ne sont pas absolus et qui ne sont pas directement applicables. Ces éléments doivent ainsi être mis en balance avec d'autres éléments dans le cadre d'une pesée complète des intérêts en présence. C'est ladite procédure de pesée des intérêts en présence (art. 3 LAT et art. 3 OAT) qui est directement contraignante et non le principe d'aménagement pris individuellement. Ainsi, si la pesée des intérêts a été correctement effectuée, une planification reste conforme au droit même lorsque certains principes ne peuvent finalement pas être réalisés ( Tschannen , op. cit., ad art. 3, n° 5 s.). L'équipement "approprié" en transports publics signifie une offre de transports qui réponde aux différentes conditions et aux différents besoins des agglomérations et des espaces périphériques, et qui permette, au moins dans les régions à forte densité urbaine, de constituer une alternative attrayante aux

transports privés motorisés. Par cette disposition, la loi exprime de manière plus claire qu'auparavant que la planification des transports et la planification du milieu bâti doivent être coordonnées et que le développement de l'urbanisation doit se faire en priorité là où la desserte par les transports publics présente la qualité exigée ("appropriée"). La précision "en priorité" au lieu de "exclusivement" devait par ailleurs dissiper les réserves, en particulier, des régions rurales ( Tschannen , op. cit., ad art. 3, n° 65 ss). Selon le Conseil fédéral, même si le transport individuel motorisé continuera à jouer un grand rôle pour l'équipement en transport des zones urbanisées, l'accent doit être mis plus nettement sur les transports publics. Les autorités chargées de l'aménagement du territoire doivent donc contribuer en particulier à ce que les territoires réservés à l'habitat et aux activités économiques ne soient pas simplement dotés d'un réseau de transports publics suffisant mais d'un bon réseau (art. 3 al. 3 let. a ). Cette exigence vaut en particulier pour les nouvelles zones à bâtir, celles-ci devant être délimitées, en toute logique, là où les équipements présentent d'ores et déjà la qualité requise. Si, malgré tout, une amélioration du réseau (horaires de desserte et/ou infrastructure) se révélait nécessaire, les besoins et l'offre doivent aussi être coordonnés afin d'optimiser les coûts. La mise en œuvre de cette exigence de bons équipements ne pourra bien sûr pas être évaluée partout selon les mêmes critères. Il faudra prendre en considération les particularités régionales pour définir la qualité du réseau ( FF 2010 959, spéc. p. 974) . Au niveau cantonal, il ressort du PDC que le canton de Neuchâtel souhaite une limitation de la croissance du trafic individuel motorisé et un report modal sur les transports publics et les mobilités douces impliquant l'optimisation des transports publics urbains et la mise à disposition des populations de réseaux denses, continus et sûrs pour la mobilité douce. Il prévoit ainsi notamment la valorisation des réserves existantes bien localisées et la création des nouvelles capacités (habitat, emploi) en priorité dans les zones centrales de l'agglomération et les centres de localités, dans le tissu déjà largement bâti et/ou sur les terrains libres localisés et desservis par les transports publics (fiche U\_ 11 du PDC). c/aa En l'espèce, il convient tout d'abord de rappeler, à l'instar du Conseil d'Etat, que le secteur ■Les Chauderons■ n'est pas une nouvelle zone à bâtir, mais un secteur non construit se trouvant d'ores et déjà en zone à bâtir. De plus, la Cour de céans a exposé ci-avant (cf. cons. 2d) que non seulement le maintien du secteur "Les Chauderons" en zone à bâtir, soit en zone d'habitation, mais également son urbanisation et sa mise en ZMD sont conformes aux orientations du PDC, du PDR COMUL et du PA3, ainsi qu'au dimensionnement de la zone à bâtir à l'horizon 2030-2040, de même, partant, qu'aux nouvelles dispositions en matière d'aménagement du territoire entrée en vigueur le 1 er mai 2014, soit à la LAT et à la novelle du 15 juin 2012 . La présente autorité a également explicité ci-dessus (cf. cons. 2d), d'une part, qu' il n'apparaît pas que l'utilisation qu'entend faire l'intimé des possibilités de construire offertes par la modification partielle du PAL et du RAC, respectivement, par l'adoption du plan de quartier, secteur "Les Chauderons" , et de son règlement serait inappropriée ou peu rationnelle et, d'autre part, qu'avec la retenue qui s'impose à elle dans l'exercice de l'opportunité, de même que dans l'examen notamment d'un plan de quartier, domaine dans lequel l'autorité communale bénéficie d'une liberté d'appréciation particulière, il n'y a pas de raison de s'écarter de l'évaluation opérée par l'intimé . Ceci étant rappelé, il ressort du dossier, plus particulièrement du rapport justificatif de décembre 2017 relatif au plan de quartier que le périmètre de celui-ci est situé entre 250 et 550 m de l'arrêt de bus le plus proche, arrêt qui est desservi huit fois par jour et par sens, soit à une cadence supérieure à l'heure, par la ligne de car postal 133. Le centre du périmètre du plan de quartier se trouve par ailleurs à environ 750 m de la gare CFF de

Saint-Blaise et à environ 1 km de la gare BLS de Saint-Blaise. A cela s'ajoute la création d'un axe de mobilité douce par un accès piétonnier prévu par le chemin des Champs-aux-Prêtres via le chemin des Carrières à l'ouest du périmètre qui fera la liaison directe avec la partie ouest du village de Saint-Blaise et donnera accès aux équipements publics tels que les gares CFF et BLS et le centre villageois. Ce chemin sera d'ailleurs plus court que par l'actuel chemin des Rochettes que doivent emprunter aujourd'hui les habitants du quartier, dont certains recourants. S'agissant de la mobilité douce, ledit rapport précise encore notamment que les déplacements à vélo sont prévus par le chemin des Rochettes, la route de Lignièrès, la rue Daniel-Dardel, puis alternativement les chemins du Châble (gare BLS) et des Perrières (gare CFF). Les distances à vélo entre le secteur ■Les Chauderons■ et les deux gares sont d'environ 1,5 km. Malgré cette proximité, le rapport justificatif relatif au plan de quartier propose de mettre à disposition des futurs habitants du quartier des vélos électriques compte tenu des pentes parfois relativement importantes. En effet, certains tronçons présentent une déclivité de plus de 10 %. Par ailleurs, les gares de Saint-Blaise (BLS et CFF) sont identifiées, respectivement, comme un pôle et un point d'intermodalité par le plan directeur cantonal de mobilité cyclable, de sorte que des aménagements y sont prévus. A noter encore qu'un itinéraire de liaisons cyclables passe en outre à proximité du secteur ■Les Chauderons■. Enfin, concernant la jonction entre le chemin En Vuidegrange et le chemin des Champs-aux-Prêtres, prévue dans le plan directeur du réseau des chemins pour piétons approuvé par le Conseil d'Etat en 1998, à laquelle font référence les recourants, le rapport justificatif relatif au plan de quartier précise que sa pertinence sera réévaluée dans le cadre de la révision du PAL et en particulier du plan directeur du réseau des chemins pour piétons. Il est pour le moins contradictoire que les recourants semblent indirectement souhaiter une concrétisation de cette jonction en se prévalant d'un plan datant de 1998, alors que par ailleurs ils soutiennent, en lien avec leur argumentation relative au contrôle incident ou préjudiciel du PAL, que les circonstances, par rapport à une planification remontant à 1998, se sont sensiblement modifiées. Dans ces conditions, à mettre en lien, d'une part, avec le fait que l'article 3 al. 3 let. a LAT qui parle de planifier les lieux d'habitation ■en priorité■ sur des sites desservis de manière ■appropriée■ par les transports publics et, d'autre part, avec le respect de l'autonomie communale, reconnue en la matière aux communes dans le canton de Neuchâtel, respectivement, avec la retenue qui s'impose à la Cour de céans dans l'exercice de l'opportunité, on ne saurait considérer qu'en adoptant le plan de quartier du secteur ■Les Chauderons■, l'intimé ait procédé à une évaluation pouvant objectivement apparaître insoutenable, pas plus d'ailleurs que comme contrevenant à l'article 3 al. 3 let. a LAT. Le fait que les spécialistes de l'EPFL aient – en lien d'ailleurs avec l'examen du nombre de cases de stationnement du quartier et non avec la problématique, respectivement, de la desserte en transports publics et de la mobilité douce – écrit ce qui suit dans leur rapport du 24 octobre 2017 ne modifie en rien cette appréciation : ■Toutefois, en raison de la mauvaise qualité de la desserte en transports publics du quartier et du faible potentiel des déplacements en vélo dans ce secteur, la réduction du besoin limite [en case de stationnement] retenue est un acte volontariste quant au comportement modal des futurs habitants du quartier « Les Chauderons »■. Tout d'abord, les dispositions de la RELConstr. (art. 30 et annexe 2) auxquelles se réfèrent les experts pour prendre cette conclusion visent exclusivement à régler la question des places de stationnement sur fonds privés. Ainsi, le niveau de la qualité de la desserte par les transports collectifs que vise à établir l'annexe 2 RELConstr., en lien avec les annexes 3 et 4 de cette réglementation, a uniquement pour but de déterminer la réduction du nombre de places de stationnement en

fonction du transfert modal, conformément à l'article 30 LConstr. , et nullement à établir si des sites sont desservis de manière ■ appropriée ■ par les transports publics au sens de l'article 3 al. 3 let. a LAT . On ne saurait ainsi déduire que l' offre de transports publics ne répondrait en particulier pas aux différentes conditions et aux différents besoins du quartier concerné, au point de ne pas constituer un équipement "approprié" en transports publics, du fait que la catégorie d'arrêts V résulterait de l'application de l'annexe 2 s'agissant du groupe B relatif aux lignes de bus régionales et aux lignes urbaines . On relèvera par ailleurs que les spécialistes de l.PFL ont pris leur conclusion précitée sans déterminer la catégorie d'arrêts du groupe A afférent aux nœud et aux lignes ferroviaire, alors même qu'aux terme de l'annexe 2 RELConstr. , dont ils font l'application, la catégorie d'arrêts est à définir pour chacun des deux groupes susdits. Ceci étant, il faut encore rappeler qu'il ne s'agit en l'occurrence pas de créer une nouvelle zone à bâtir, mais de maintenir une telle zone. A noter que le secteur "Les Chauderons" est bordé d' une zone d'habitation , plus spécifiquement des terrains construits, pour lesquels, en particulier, la desserte en transports publics décrites ci-avant prévaut déjà. Quoi qu'il en soit, les recourants ne font, sur ce point également comme sur la question de la mobilité douce, que substituer leur propre appréciation à celle du conseil communal. c/bb) Ce qui précède permet également de rejeter le grief des recourants, aux termes duquel il serait ■ patent que les problématiques de la desserte en transports publics et de la mobilité douce n'[auraie]nt aucunement été examinées de manière satisfaisante ■ par le rapport justificatif de décembre 2017 relatif au plan de quartier, et ce en violation de l'article 47 OAT. Cette disposition stipule que l'autorité qui établit les plans d'affectation fournit à l'autorité cantonale chargée d'approuver ces plans (art. 26 al. 1 LAT), un rapport démontrant leur conformité aux buts et aux principes de l'aménagement du territoire (art. 1 et 3 LAT), ainsi que la prise en considération adéquate des observations émanant de la population (art. 4 al. 2 LAT), des conceptions et des plans sectoriels de la Confédération (art. 13 LAT), du plan directeur (art. 8 LAT) et des exigences découlant des autres dispositions du droit fédéral, notamment de la législation sur la protection de l'environnement. Elle expose en particulier quelles réserves d'affectation subsistent dans les zones à bâtir existantes, quelles mesures sont nécessaires afin de mobiliser ces réserves ou d'obtenir sur ces surfaces un bâti conforme à l'affectation de la zone et dans quel ordre ces mesures seront prises. A noter que cette description indique le cadre général; comme les plans d'affectation au sens de l'article 14 LAT peuvent répondre à des objectifs très variés (d'une simple modification partielle du plan à une révision complète de celui-ci, respectivement, du règlement sur les constructions et l'aménagement), il est nécessaire dans la pratique de différencier les exigences auxquelles doivent satisfaire les rapports de conformité. Ils doivent se limiter à l'essentiel et être adaptés à l'importance et l'étendue du plan d'affectation. Ils doivent porter sur les points centraux et critiques de la révision ( Aemisegger/Kissling , Commentaire pratique LAT: planifier l'affectation, ad Remarques préliminaires, 2016, n° 48). Les rapports justificatifs doivent ainsi permettre à l'autorité d'approbation des plans d'affectation de mieux comprendre les enjeux de l'aménagement local dans la commune concernée et d'obtenir d'office des renseignements sur les différents points décisifs. Ils servent également d'instrument aux instances de recours, lorsqu'il s'agit notamment d'examiner la conformité d'un plan d'affectation aux exigences découlant de la législation fédérale sur la la protection de l'environnement et de l'aménagement du territoire (arrêt du TF du 04.12.2014 [ 1C\_852/2013 ] cons. 3.1.2 et les références citées). Comme déjà dit, les éléments exposés ci-avant permettent de retenir qu'en particulier le rapport justificatif de décembre 2017 relatif au plan de quartier, comme

d'ailleurs celui portant sur la modification partielle du PAL, secteur ■Les Chauderons■, démontrent la conformité du PAL, tel que partiellement modifié, et du plan de quartier aux buts et aux principes de l'aménagement du territoire (art. 1 et 3 LAT), y compris à l'article 3 al. 3 let. a LAT, comme également aux articles 1 al. 2 let. a bis et 3 al. 3 let. a bis LAT (cf. cons. 2d). A noter que les recourants ne prétendent pas, devant la présente autorité, que ces rapports ne respecteraient pas les autres exigences énumérées à l'article 47 OAT.

#### **E. 7**

Les considérants qui précèdent amènent au rejet du recours et à la confirmation de la décision attaquée, comme d'ailleurs de celle du 15 novembre 2019 de l'intimé. Le dossier tel que constitué permettant à la Cour de céans de statuer, il n'y a pas lieu de donner suite aux réquisitions de preuves des recourants tendant à la mise en œuvre d'une expertise, à la tenue d'une vision locale et à l'audition de témoins. Vu l'issue de la procédure, les frais seront mis solidairement à la charge des recourants qui succombent (art. 47 al. 1 LPJA) et il ne leur sera pas alloué de dépens (art. 48 al. 1 a contrario LPJA). Une indemnité de dépens ne sera pas non plus allouée au tiers intéressé, qui ne procède pas avec l'aide d'un mandataire professionnel et n'invoque pas de frais particulier (art. 48 a contrario LPJA).

#### **E. 26**

LAT, des mesures de planification déterminent et sécurisent la surface qui doit être déclassée; l'obligation de déclasser tombe si le plan directeur approuvé le rend superflu (let. c).

c/bb) Selon la jurisprudence, le contrôle incident ou préjudiciel d'un plan d'affectation dans le cadre d'une procédure relative à un acte d'application est en principe exclu (ATF 144 II 41 cons. 5.1). Ainsi, le Tribunal fédéral a-t-il considéré qu'il n'y avait pas lieu d'examiner à la lumière des articles 15 et 38a LAT un projet de construction d'ores et déjà situé en zone à bâtir et qui n'entraînait dès lors aucun accroissement de la surface constructible (arrêt du TF du 05.10.2017 [1C\_65/2017] cons. 6.1), respectivement, qu'il en était de même lorsqu'était adopté un plan partiel d'affectation relatif à une parcelle d'ores et déjà située en zone constructible (arrêt du TF du 09.09.2015 [1C\_55/2015] cons. 3). Ceci étant, un contrôle incident ou préjudiciel est admis, à titre exceptionnel, lorsque les conditions d'un réexamen des plans au sens notamment de l'article 21 al. 2 LAT sont réunies et que l'intérêt public au maintien des restrictions imposées aux propriétaires concernés par la planification pourrait avoir disparu. Aux termes de l'article 21 al. 2 LAT, lorsque les circonstances se sont sensiblement modifiées, les plans d'affectation feront l'objet des adaptations nécessaires. Une modification sensible des circonstances au sens de cet article peut être purement factuelle (modification topographique, mouvement démographique, changement de comportements, développement économique, évolution des besoins de transport, situation des finances publiques, menaces sur un paysage ou un site, modifications des conditions d'équipement), mais également d'ordre juridique, comme une modification législative. Cette disposition tend à assurer à la planification une certaine stabilité, sans laquelle les plans d'aménagement ne peuvent remplir leur fonction. L'article 21 al. 2 LAT prévoit un examen en deux étapes : la première déterminera si les circonstances se sont sensiblement modifiées au point de justifier un réexamen du plan; si le besoin s'en fait alors réellement sentir, il sera adapté dans une seconde étape (ATF 144 II 41 cons. 5.1 et les références citées). A chacune de ces deux étapes, il convient de procéder à une pesée d'intérêts tenant compte, d'une part, de la nécessité d'une certaine stabilité de la planification

et, d'autre part, de l'intérêt d'une adaptation des plans aux changements intervenus. Au stade de la première étape, les exigences seront toutefois moins élevées, le caractère sensible de la modification des circonstances devant déjà être admis lorsqu'une adaptation de la planification sur le territoire entre en considération et qu'elle n'est pas d'emblée exclue par les intérêts opposés liés à la sécurité du droit et à la confiance dans la stabilité des plans (arrêt du TF du 09.02.2021 [1C\_190/2020] cons. 2.2.1).

La réduction de zones surdimensionnées relève d'un intérêt public important, susceptible d'avoir, sur le principe, le pas sur l'intérêt public à la stabilité des plans ainsi que sur les intérêts privés des propriétaires concernés. La réalisation de cet objectif, expressément prévu par la nouvelle du 15 juin 2012 (art. 15 al. 2 LAT), ne saurait cependant constituer le seul critère pertinent pour déterminer la nécessité d'entrer en matière sur une demande de révision d'un plan d'affectation, dans le cadre d'une procédure telle qu'une autorisation de construire. En effet, si le régime transitoire prévu par la nouvelle du 15 juin 2012, à l'article 38a al. 2 LAT, interdit de façon immédiate l'extension de la zone à bâtir du canton, dans l'attente de l'adoption de plans directeurs conformes au nouveau droit, il ne prohibe pas, dans cet intervalle, la mise en œuvre de planifications d'affectation existantes conformes à la LAT; il ne définit pas non plus précisément quelles parcelles seront concernées par le redimensionnement de la zone à bâtir, choix qui relève dans une large mesure du pouvoir d'appréciation des autorités locales de planification (cf. art. 2 al. 3 LAT et art. 2 et 3 OAT; ATF 144 II 41 cons. 5.2 et les références citées). Dès lors, pour que l'entrée en vigueur de la nouvelle du 15 juin 2012 constitue une modification des circonstances qui, sur le plan législatif, puisse être qualifiée, au stade de la première étape, de sensible au sens de l'article 21 al. 2 LAT, il faut que s'y ajoutent d'autres circonstances. Parmi celles-ci se trouvent notamment la localisation de la parcelle par rapport à la zone à bâtir existante, le niveau d'équipement de la parcelle et la date d'entrée en vigueur du plan d'affectation. Savoir ensuite si une adaptation du plan s'avère nécessaire relève d'une pesée complète des intérêts qui s'opère dans le cadre de la seconde étape (ATF 144 II 41 cons. 5.2 et les références citées; arrêt du TF du 09.02.2021 [1C\_190/2020] cons. 2.2.2 et les références citées).

d/aa) En l'espèce, la présente procédure a pour objet, d'une part, la modification partielle du PAL (changement à l'intérieur de la zone à bâtir du secteur "Les Chauderons" de la ZHG à la ZMD), respectivement, du RAC, tous deux adoptés en 1998 et sanctionnés par le Conseil d'Etat le 12 décembre 2001, et, d'autre part, l'adoption du plan de quartier, secteur "Les Chauderons", et du règlement y relatif, l'ensemble de ces actes ayant été préavisés favorablement tant par le SAT, le 17 juillet 2017, que par le chef du DDTE, le 14 décembre 2017.

Les deux rapports justificatifs élaborés par S. \_\_\_\_\_ en décembre 2017 l'un relatif à la modification partielle du PAL, secteur "Les Chauderons", l'autre afférant au plan de quartier de ce même secteur relèvent que la typologie imposée par l'affectation en ZHG induit une importante consommation de terrain, tout en donnant une image d'étalement du construit laissant peu de place aux espaces verts privés ou collectifs. Or, l'objectif de la modification partielle du PAL est d'adapter la typologie afin de répondre à la volonté du planificateur d'assurer une certaine densité dans le secteur "Les Chauderons" en y autorisant des immeubles collectifs, tout en laissant une part importante aux espaces verts et non construits, en cohérence avec la qualité du site. S'agissant précisément de la densification, le rapport justificatif afférent à la modification partielle du PAL souligne que

cette modification prévoit une légère densification d'une zone à bâtir existante située en prolongation d'une zone déjà bâtie, contribuant ainsi à une utilisation rationnelle du sol et, partant, respectant les buts et principes de la nouvelle loi du 15 juin 2012. Il signale également que le secteur Les Chauderons étant inclus dans l'agglomération neuchâteloise dans laquelle le développement de l'urbanisation doit se faire en priorité, la modification partielle du PAL inscrit dans les lignes directrices du développement cantonal en répondant aux fiches de coordination du PDC. De même, cette modification est conforme aux principes du plan d'agglomération Réseau Urbain Neuchâtelois de 3e génération (ci-après : PA3), accepté en 2018, sous réserve de l'approbation par le Conseil fédéral du PDC, entre temps approuvé par celui-ci en 2019. En effet, le secteur Les Chauderons, compris dans la couronne urbaine de l'agglomération et inclus dans la zone à bâtir, est considéré comme un terrain non construit d'une surface supérieure à 2'000 m<sup>2</sup> à urbaniser avec une densité moyenne, soit 68 HE [habitants/emplois]/ha au minimum (conformément aux objectifs définis par le guide du PDR COMUL, repris notamment dans le PA3). Plus précisément, le PDR COMUL prévoit de garder ce secteur en zone à bâtir; quant au PA3, il prévoit une densification avec un caractère vert et [une] valorisation des relations avec le paysage (vignes, franges, etc.). Par ailleurs, conformément à la demande du SAT de garantir 150 habitants au minimum pour ce secteur, la modification partielle du RAC fixe comme nous le verrons de manière plus détaillée ci-après (cf. cons. 3c) une densité minimale respectant cet objectif. Enfin, il apparaît, en lien notamment avec le PDR COMUL, que l'urbanisation et la mise en ZMD du secteur Les Chauderons, lequel constitue la plus grande réserve en zone à bâtir de la commune de Saint-Blaise, sont conformes aux orientations dudit PDR ainsi qu'au dimensionnement de la zone à bâtir à l'horizon 2030-2040. Dans son préavis favorable du 17 juillet 2017, le SAT a, lui aussi, retenu que les deux projets querellés allaient dans le sens des nouvelles dispositions en matière d'aménagement du territoire entrée en vigueur le 1er mai 2014, respectivement, du PDC, du PDR COMUL et du PA3. Il a spécifié que ces projets allaient dans le sens des objectifs de la fiche U\_11, intitulée poursuivre une politique d'urbanisation durable. Or, les avis des services spécialisés de l'Etat constituent des rapports officiels. Le rapport officiel est un document écrit ou une déclaration orale d'une autorité ou de l'administration qui possède des connaissances spécifiques en raison de son activité à l'attention d'une autre autorité à propos de faits et circonstances précis. Il se distingue d'un rapport d'experts en ce sens qu'il est un acte de souveraineté administrative. Lorsqu'il présente des résultats concluants, pleine force probante peut lui être reconnue. Il peut alors remplacer une expertise, dans la mesure toutefois où il n'existe pas d'indices concrets et sérieux qui en diminuent la valeur probante (arrêt du TF du 24.04.2012 [1C\_405/2011] cons. 2.6 ; décision du Conseil d'Etat du 22.11.2017 [REC.2017.167] cons. 4.2 et les références citées, confirmée par arrêt de la Cour de droit public du 20.06.2018 [CDP.2018.9] ; cf. aussi arrêt de la Cour de droit public 26.04.2021 [CDP.2020.232] cons. 3b), ce qui est le cas en l'espèce s'agissant de l'appréciation susdite du SAT.

A noter que les recourants ne remettent pas explicitement en cause la conformité aux planifications supérieures susdites des deux projets concernés dans la présente procédure, si ce n'est, d'une part, en soutenant que les indications figurant dans les rapports justificatifs précités ne permettraient pas de connaître ni d'apprécier l'état des besoins concrets de la commune de Saint-Blaise quant à la mobilisation de ses terrains constructibles, respectivement de ses zones réservées, et, d'autre part, en affirmant, sans l'étayer, que les terrains constructibles disponibles sur le territoire de cette commune seraient, sur la base

des informations tirées des instruments et rapports de la planification cantonale [ ] et régionale, ■, ■actuellement clairement surdimensionnés et [devraient] être réduits en application de l'article 15 [al.] 2 LAT■. Pour le surplus, ils se contentent de prétendre que les indices et paramètres appliqués dans les instruments de planification (PDC, PDR-COMUL) se rapporteraient à la planification au niveau cantonal, respectivement régional, des dix communes formant la Communauté urbaine du Littoral neuchâtelois COMUL, sans opérer d'analyse quant à la situation d'une commune spécifique. A cet égard, ils se limitent ■ dans une argumentation purement appellatoire, faite de simples allégations nullement étayées ■ à présenter leur propre vision et appréciation de l'extension du dimensionnement de la zone à bâtir dans les communes de la COMUL, en soutenant que les quelques 18 ha d'extension à l'horizon 2030-2040, prévues dans ces communes pour les surfaces dévolues aux zones d'habitation et aux zones mixtes, ne se reporteraient ■ manifestement ■ pas sur la commune de Saint-Blaise (PDC, Fiche de coordination U\_11). Ils en veulent pour preuve qu'aux termes de l'arrêté d'approbation du PDR COMUL du Conseil d'Etat du 2 mai 2018, aucun changement d'affectation ne serait attendu pour ladite commune à l'horizon 2030, respectivement 2040, ce qui ne signifierait toutefois pas, selon les recourants, que l'analyse des besoins spécifiques, à laquelle devrait se livrer chaque commune de la COMUL n'imposerait pas à celle de Saint-Blaise d'avoir le cas échéant à reconfigurer, voire à réduire, ses terrains à bâtir pour se mettre en conformité avec les exigences actuelles en matière de planification.

d/bb) Outre que cette dernière argumentation paraît emprunte d'une certaine contradiction, force est de constater que la modification partielle du PAL et du RAC se justifie précisément en raison d'une modification sensible des circonstances en lien avec une mise en conformité aux planifications supérieures entrées en vigueur, respectivement, adoptées ou approuvées entre 2014 et 2019, plus spécifiquement en relation avec la promotion de la densification, laquelle constitue précisément l'un des enjeux principaux de la COMUL, selon le PDC. Aussi, non seulement l'intimé pouvait valablement faire application de l'article 21 al. 2 LAT pour corriger un plan apparaissant comme inadapté, mais de plus la modification partielle du PAL et du RAC en cause a justement pour but d'apporter à ces instruments les adaptations nécessaires au sens de cette disposition. A ce propos, la Cour de céans relève, à l'instar des autorités précédentes, que l'article 21 al. 2 LAT n'impose pas une modification complète des plans d'affectations en cas de modifications sensibles des circonstances, mais la mise en œuvre des adaptations nécessaires. Les modifications sensibles des circonstances donnent d'ailleurs souvent lieu à l'établissement de plans d'affectation spéciaux et non à une révision générale (Tanquerel, Commentaire pratique LAT : Planifier l'affectation, 2016, ad. art. 21, n° 37).

Ceci étant, il sied de souligner qu'il n'est pas contesté que le secteur ■ Les Chauderons ■ demeure, nonobstant le changement d'affectation de la ZHG à la ZMD, dans la zone à bâtir. Or, la Cour de droit public a déjà eu l'occasion de juger que, dans un tel cas de figure ■ soit face à une modification d'un plan d'aménagement communal pour changement d'affectation à l'intérieur de la zone à bâtir ■ il n'y avait pas lieu d'examiner ladite modification à l'aune de l'article 15 LAT et des dispositions transitoires l'accompagnant. Elle précisait que cette conclusion s'imposait quand bien même un projet de plan directeur régional était à l'étude, un tel plan ayant pour but de déterminer notamment, dans le cadre du plan directeur cantonal, la manière d'assurer la conformité des zones à bâtir aux conditions de l'article 15 LAT (art. 8a al. 1 let. d LAT). S'il n'était pas exclu

que l'adaptation du plan directeur cantonal, dans le cadre duquel s'inscrivait le plan directeur régional, amène à considérer que la zone à bâtir était surdimensionnée dans la commune concernée, on ne pouvait déduire de la teneur de l'article 38a LAT qu'il incombait aux communes qui entendaient modifier leur règlement d'aménagement dans le délai transitoire de tenir compte des nouvelles exigences de l'article 15 LAT, même lorsque la zone à bâtir n'était pas augmentée (arrêt de la Cour de droit public du 07.03.2018 [CDP.2017.261] cons. 4).

Quoi qu'il en soit, il convient de relever qu'alors que le PDC fait état, en se basant sur la feuille de calcul fournie par la Confédération et les directives techniques sur les zones à bâtir (ci-après : DZB), d'un taux de surdimensionnement du canton (dans les zones d'habitation, mixtes et centrales) de l'ordre de 1 à 2 %, il précise toutefois que si le canton est actuellement en léger surdimensionnement au regard des perspectives de développement attendues pour 2030, il devrait connaître une situation quasiment à l'équilibre en 2040. Se prononçant plus spécifiquement sur les besoins pour les zones d'habitation et mixtes, le PDC indique que ce sont quelques 22'000 nouveaux habitants/emplois qui sont attendus au premier horizon, et 8'400 supplémentaires d'ici 2040, dans les zones d'habitation, zones mixtes et zones centrales. Il mentionne également à ce propos que, dans une perspective de densification, l'inventaire des zones à bâtir non construites réalisé par le SAT permet de faire apparaître les zones à bâtir encore disponibles dans les zones d'habitation, les zones mixtes et les zones centrales, soit celles qu'il y a lieu de dimensionner conformément à l'OAT et aux DZB. Or, ces données, qui récapitulent les terrains libres et les besoins en zones à bâtir par région, font apparaître sous forme d'un solde la sous-capacité des zones à bâtir à l'horizon 2030, respectivement la surcapacité. Le PDC souligne que la situation est assez contrastée au plan cantonal, en ce sens que le Littoral manque déjà quelque peu de zone à bâtir, que l'offre est notablement excédentaire dans le Val-de-Ruz et les Montagnes et sera pratiquement à l'équilibre en 2040 dans ces deux régions, alors qu'elle reste en revanche nettement excédentaire dans le Val-de-Travers, en regard des besoins, tant pour 2030 que pour 2040. Ainsi, s'agissant plus spécifiquement de la COMUL, le PDC fait état à fin 2014 de 84 ha de terrains libres, alors que les besoins en zones à bâtir aux horizons 2030 et 2040 est, respectivement, de 124 ha (solde de sous-capacité de 40 ha) et de 11 ha. La stratégie pour 2030 concernant la COMUL est donc une extension des zones à bâtir à hauteur de 18 ha et une densification interne pour le reste, soit 22 ha. Quant aux 11 ha manquant à l'horizon 2040, elles devront être trouvées tant par le biais d'extensions que de densification. Le PDC précise encore que sur le Littoral, régions Béroche et Entre-deux-Lacs comprises, 42 ha manqueront pour accueillir plus de 11'000 habitants/emplois d'ici 2030 et encore plus de 4'000 supplémentaires d'ici 2040, de sorte que le canton propose d'en mobiliser la moitié sous forme de densification au titre de développement vers l'intérieur afin de préserver le paysage, les surfaces d'assolement et les vignes, et d'admettre 20 ha d'extensions pour 2030, 15 ha pouvant également être pré-identifiés pour les besoins de 2040, mais pas encore mis en zone à bâtir. Enfin, le PDC souligne que la COMUL représente le premier pôle démographique et économique du canton. Le PDR COMUL prévoit, pour sa part, une absence d'augmentation ou de changement d'affectation de la zone à bâtir (zones d'habitation, zones mixtes et zones centrales) de Saint-Blaise. Au vu de ces éléments, le maintien du secteur "Les Chauderons" en zone à bâtir, soit en zone d'habitation, est conforme aux planifications supérieures, tout spécifiquement au PDC et au PDR COMUL et, partant, également à la LAT et à la novelle du 15 juin 2012, ce qui a d'ailleurs été expressément retenu par le SAT dans son

préavis favorable du 17 juillet 2017, sans que les recourants ne le remettent valablement en cause. On rappellera à cet égard que ces derniers se limitent à mentionner, sans l'expliquer et a fortiori sans l'étayer, que, sur la base des informations tirées des instruments et rapports de la planification cantonale (PDC, plan directeur cantonal) et régionale (PDR-Comul, plan directeur régional, plan d'agglomération Réseau Urbain Neuchâtelois, COMUL), [ils] affirment que les terrains constructibles disponibles sur le territoire de la Commune de Saint-Blaise sont actuellement clairement surdimensionnés et doivent être réduits en application de l'article 15 [al.] 2 LAT.

Par surabondance, on relèvera que le rapport de révision du PAL et de stratégie politique d'aménagement établi en février 2019 par S. \_\_\_\_\_, qui s'inscrit donc dans le cadre d'une modification complète du PAL et qui n'est en soi pas contesté par les recourants, fait état d'une augmentation de la population de Saint-Blaise, depuis 2000, d'environ 4 % par rapport au 6,4 % pour l'ensemble du canton, tout en relevant que la croissance pondérée selon le PA3 fait apparaître pour cette commune une augmentation des habitants/emplois à l'horizon 2040 de 600 à 1'000 par rapport au 4'510 habitants/emplois existant, soit une augmentation entre 13 % et 22 %. Le dimensionnement de la zone à bâtir ressortant dudit rapport de révision apparaît non seulement comme n'étant pas réduit en comparaison avec l'actuel, mais il tient par ailleurs expressément compte du projet "Les Chauderons", soit du fait que celui-ci propose dans les hauts de Saint-Blaise le développement d'un quartier d'habitations pouvant accueillir environ 150 habitants sur une zone à bâtir libre de construction de 2,2 ha. A noter que le choix de considérer le secteur litigieux comme n'étant pas sujet à un redimensionnement de la zone à bâtir, redimensionnement qui ne s'impose pas au vu de ce qui précède, relève dans une large mesure du pouvoir d'appréciation de l'autorité communale, de sorte que ce choix doit être respecté (cf. arrêt du TF du 15.12.2020 [1C\_653/2019] cons. 4, spéc. cons. 4.2.1). Dans ces conditions, les recourants ne sauraient tirer aucun argument en leur faveur du fait que les indications figurant dans les deux rapports justificatifs élaborés par S. \_\_\_\_\_ en décembre 2017 ne permettraient pas de connaître ni d'apprécier l'état des besoins concrets de la commune quant à la mobilisation de ses terrains constructibles, respectivement de ses réserves. En effet, les éléments ci-avant vont dans le sens d'un maintien dans son dimensionnement de la zone à bâtir de Saint-Blaise. Sur ce point, force est encore de constater que l'argumentation développée par les recourants s'agissant du redimensionnement des terrains constructibles de ladite commune en lien avec des constats quant à l'évolution démographique sur le Littoral et dans le canton, respectivement en relation avec des projets immobiliers d'habitation [ ] actuellement planifiés voire déjà en réalisation sur le Littoral, jugés d'envergure par les recourants, correspond à une simple substitution d'appréciation de la part de ceux-ci, par rapport à celle faite par le conseil communal, en adéquation notamment avec les planifications supérieures.

d/cc) Il suit de ce qui précède que non seulement les griefs des recourants relatifs au contrôle incident ou préjudiciel de la planification, aux termes desquels les deux projets contestés ne seraient pas conformes aux principes posés par la LAT, en particulier depuis la nouvelle du 15 juin 2012 entrée en vigueur le 1er mai 2014, sont mal fondés, mais qu'il en va de même de leur argumentation en lien avec l'impératif de la réduction des terrains à bâtir, selon laquelle la modification partielle du PAL et l'adoption du plan de quartier violeraient les articles 1 al. 2 let. abis, 3 al. 3 let. abis et 15 al. 2 LAT. Comme déjà dit, il n'y a pas lieu

d'examiner ladite modification à l'aune de l'article 15 LAT et des dispositions transitoires l'accompagnant, puisque le secteur "Les Chauderons" demeure dans la zone à bâtir. Or, conformément à la jurisprudence précitée de la Cour de cassation, on ne saurait déduire de la teneur de l'article 38a LAT qu'il incomberait aux communes qui entendent modifier leur réglementation d'aménagement, y compris leur plan d'aménagement, dans le délai transitoire de tenir compte des nouvelles exigences de l'article 15 LAT, notamment lorsque la zone à bâtir n'est pas augmentée, comme ici. Quoiqu'il en soit, comme démontré ci-avant, la modification partielle du PAL et du RAC, ainsi que l'adoption du plan de quartier, secteur "Les Chauderons", et de son règlement ne violent pas l'article 15 al. 2 LAT, la zone à bâtir de la commune n'apparaissant pas devoir être réduite.

L'article 1 al. 2 let. abis LAT stipule que la Confédération, les cantons et les communes soutiennent par des mesures d'aménagement les efforts qui sont entrepris notamment aux fins d'orienter le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti, en maintenant une qualité de l'habitat appropriée. Cette disposition consacre le principe de concentration, aux termes duquel une meilleure utilisation des réserves existant à l'intérieur du territoire urbanisé déjà largement bâti, accompagnée du maintien et de l'encouragement d'une urbanisation de la meilleure qualité possible, constitue un des piliers de la politique suisse de l'aménagement du territoire (FF 2010 959, spéc. p. 974, cf. aussi arrêts du TF des 25.02.2021 [1C\_340/2020] cons. 2.6 et 23.09.2020 [1C\_104/2020] cons. 2.10). Dans le cadre du PDC, la fiche U\_12, intitulée "développer l'urbanisation à l'intérieur du milieu bâti et renforcer la qualité urbaine", définit la stratégie de ce développement vers l'intérieur, respectivement, de la densification et requalification urbaine sur la base de 4 piliers : la création de nouveaux potentiels importants dans les secteurs stratégiques (pôles de logement, pôles mixtes, pôles de gare, friches bien desservies) et dans quelques extensions de zones à bâtir dans des secteurs bien desservis en transports publics, et l'adaptation de l'affectation et de la densité en rapport avec les enjeux; la densification et la restructuration du tissu bâti le long d'axes structurants de transports publics dans les 3 villes ainsi que d'axes locaux dans les centres villageois de l'espace urbain et périurbain; l'exploitation du potentiel des zones à bâtir non-construites et partiellement construites dans toutes les communes; le renouvellement du bâti à long terme et le renforcement de la qualité. En l'occurrence, il convient de constater, à l'instar du Conseil d'Etat, que les deux projets attaqués visent, à tout le moins, l'exploitation du potentiel de la zone à bâtir libre de construction sise sur le secteur "Les Chauderons" conformément à l'un des piliers précités. Par ailleurs, il ressort notamment du préavis favorable du SAT du 17 décembre 2017 que le projet ici en cause respecte la densité minimale souhaitée par le canton dans ce secteur et qu'il va comme déjà dit dans le sens des nouvelles dispositions en matière d'aménagement du territoire entrée en vigueur le 1er mai 2014 notamment par le passage de la ZHG à la ZMD, ainsi que par l'introduction d'une densité minimale permettant un usage plus rationnel du sol. A noter encore que si le secteur "Les Chauderons" se trouve à la limite de la zone à bâtir étant notamment bordé de parcelles en zone agricole, en zone d'utilisation différée et zone viticole, il n'en demeure pas moins qu'il jouxte une zone d'habitation à faible densité, plus spécifiquement des terrains d'ores et déjà construits. Il dispose en outre d'ores et déjà d'accès routiers, que ce soit par le chemin du Pipolet ou par celui des Rochettes. Quoiqu'il en soit, ledit secteur qui se trouve à tout le moins en bordure du tissu bâti et de routes, ne constitue pas une petite zone constructible isolée. Aussi, il ne s'impose pas a priori d'en exclure toute construction en application de l'article 1 al. 2 let. abis LAT.

S'agissant de la prise de mesures propres à assurer une meilleure utilisation dans les zones à bâtir des friches et des surfaces sous-utilisées, respectivement, des possibilités de densification des surfaces de logements inscrites à l'article 3 al. 3 let. abis LAT, il sied de rappeler qu'en particulier le rapport justificatif afférent à la modification partielle du PAL souligne que cette modification prévoit une légère densification d'une zone à bâtir existante située en prolongation d'une zone déjà bâtie, contribuant ainsi à une utilisation plus rationnelle du sol et, partant, respectant les buts et principes de la nouvelle du 15 juin 2012, y compris de la disposition susdite, qui reprend d'ailleurs le principe de densification contenu dans l'article 1 al. 2 let. abis LAT (Tschannen, Commentaire pratique LAT : Planification directrice et sectorielle, pesée des intérêts, 2019, ad art. 3, n° 68). Au demeurant, il n'apparaît pas que l'utilisation qu'entend faire l'intimé des possibilités de construire offertes par la modification partielle du PAL et du RAC, respectivement, par l'adoption du plan de quartier, secteur "Les Chauderons", et de son règlement serait inappropriée ou peu rationnelle. Or, avec la retenue qui s'impose à la Cour de céans dans l'exercice de l'opportunité, de même que dans l'examen notamment d'un plan de quartier, domaine dans lequel l'autorité communale bénéficie d'une liberté d'appréciation particulière, il n'y a pas de raison de s'écarter de l'évaluation opérée par l'intimé, qui n'apparaît objectivement ni non soutenable ni contrevenir au droit supérieur, tout spécifiquement aux articles 1 al. 2 let. abis, 3 al. 3 let. abis et 15 al. 2 LAT. A noter qu'il en va ici du respect de l'autonomie communale, reconnue en la matière aux communes dans le canton de Neuchâtel. Par leur argumentation quant au développement du bâti vers l'intérieur et à la densification, les recourants ne font par ailleurs que substituer leur propre appréciation à celle du conseil communal. Il en va plus spécifiquement de même de leur grief, aux termes duquel l'implantation d'une ZMD dans le secteur "Les Chauderons" ne répondrait clairement pas aux exigences pour une transition harmonieuse du milieu bâti vers le milieu non-bâti et heurterait l'équilibre visé entre les différentes zones d'affectation de la localité. Le fait que dans le cadre du PDC, la fiche U\_13, intitulée "privilégier la concentration du développement dans des pôles bien desservis en TP [transports publics]" prévoit comme soulevé par les recourants que les pôles de logements et les pôles mixtes sont obligatoirement situés à moins de 500 m d'une gare ou à 300 m depuis un axe structurant de transports public, et d'une surface minimale d'environ 2 ha, ne modifie en rien l'analyse faite ci-avant. On signalera que Saint-Blaise n'entre ni dans les pôles de logements ni dans les pôles mixtes retenus dans ladite fiche. A noter que le fait que cette dernière indique que les pôles de logement, les pôles de gare et les pôles mixtes constituent des secteurs stratégiques au sens de la LCAT et jouent un rôle important dans l'accueil de la croissance en habitants/emplois ne signifie pas que des projets d'habitation ne peuvent prendre place que dans ces pôles, sous peine autrement de ne pas respecter la notion de densification, comme le soutiennent à tort les recourants.

d/dd) Ces derniers ne sauraient pas non plus être suivis lorsqu'ils soutiennent que, pour assurer toute liberté de planification, il conviendrait d'affecter le secteur "Les Chauderons" à la zone réservée.

Aux termes de l'article 27 LAT, qui définit les zones réservées, s'il n'existe pas de plan d'affectation ou que l'adaptation d'un tel plan s'impose, l'autorité compétente peut prévoir des zones réservées dans des territoires exactement délimités; à l'intérieur de ces zones, rien ne doit être entrepris qui puisse entraver l'établissement du plan d'affectation (al. 1). Une zone réservée ne peut être prévue que pour cinq ans au plus; le droit cantonal peut prolonger

ce délai (al. 2). Dans la LCAT, la compétence pour établir une zone réservée est attribuée à la commune ou au canton et il est prévu une possibilité de prolonger la durée de cinq ans lorsque des circonstances particulières l'exigent (art. 23 al. 1 et 57 al. 1 et 3 LCAT). A l'intérieur de ces zones réservées, rien ne doit être entrepris qui soit de nature à entraver ou à rendre plus onéreuse l'exécution d'un plan d'affectation (art. 23 al. 2 et 57 al. 2 LCAT). Selon la jurisprudence, l'instauration d'une zone réservée suppose que soient réunies trois conditions matérielles, à savoir une intention de modifier la planification, une délimitation exacte des territoires concernés et le respect du principe de la proportionnalité, en ce sens que la délimitation des zones concernées ne doit pas aller au-delà de ce qui est nécessaire au maintien d'une situation en vue de la nouvelle planification (ATF 138 I 131 cons. 6.2). Les zones réservées, en tant que mesure conservatoire ou provisionnelle, ont pour fonction d'assurer provisoirement une certaine situation dans la perspective d'une nouvelle organisation des affectations, de sorte qu'elles doivent en principe entrer en vigueur immédiatement, c'est-à-dire à Neuchâtel dès le vote du législatif communal (art. 92 al. 2 LCAT; ATF 120 Ia 209 cons. 5 ; Zen-Ruffinen/Guy-Ecabert, Aménagement du territoire, construction, expropriation, 2001, n° 461 s., p. 202).

A l'instar du Conseil d'Etat, il convient de souligner que l'article 27 LAT indique que l'autorité compétente "peut" prévoir des zones réservées, ce qui implique l'existence d'une liberté d'appréciation (Kann-Vorschrift) qui permet à l'autorité de prendre certaines mesures ou de s'en abstenir. La nature potestative de cette réglementation ne permet donc pas aux recourants d'en tirer un droit et confère un large pouvoir d'appréciation à l'intimé. De plus, rien au dossier ne permet de retenir que la zone à bâtir de la commune de Saint-Blaise devrait être réduite. Au contraire, comme déjà dit, les éléments énoncés ci-avant vont dans le sens d'un maintien dans son dimensionnement de la zone à bâtir de Saint-Blaise. Par ailleurs, également comme déjà exposé, la modification partielle du PAL et du RAC, respectivement, l'adoption du plan de quartier, secteur "Les Chauderons", et du règlement y relatif sont conformes au principe de l'aménagement du territoire, notamment concernant le dimensionnement de la zone à bâtir, de sorte que l'intimé n'a pas abusé de son pouvoir d'appréciation en ne prévoyant pas une zone réservée pour ce secteur.

3.a) Les recourants invoquent également le non-respect de prescriptions spécifiques. Plus spécifiquement, ils soutiennent que les prescriptions techniques du projet litigieux feraient passer les hauteurs maximales à la corniche, pour le secteur "Les Chauderons", à 8 m pour l'habitat individuel (contre 7,5 m actuellement) et à 15 m pour l'habitat collectif (contre 8,5 m actuellement), ce qui reviendrait à adopter, de manière détournée, une réglementation qui correspond en réalité à celle d'une zone d'habitation à forte densité (ci-après : ZFD). Ils prétendent en outre que le fait de fusionner deux parcelles [ ], l'une contenant 100 habitants pour environ 1 hectare (100 hab./ha) et l'autre 48 habitants pour environ 1.3 hectare (37 hab./ha), revient à contourner la prescription stipulant une valeur (moyenne) de 68 hab./ha. De même, les recourants considèrent que la densité des 49 logements de l'habitat groupé et des trois blocs d'immeubles d'habitat collectif (PPE/locatifs) serait de 26.3 m<sup>3</sup>/ 10'000 m<sup>2</sup>, soit de 2.62 m<sup>3</sup>/ m<sup>2</sup>, alors que le RAC fixerait la densité maximale à 2.2 m<sup>3</sup>/ m<sup>2</sup> en ZFD.

b) Les mesures d'aménagement du territoire ont notamment pour fins de créer et de maintenir un milieu bâti harmonieusement aménagé et favorable à l'habitat et à l'exercice des activités économiques (art. 2 al. 2 let. b LCAT). Aux termes de l'article 43 al. 1 LCAT, les communes élaborent leurs plans d'affectation dans le cadre du plan directeur cantonal et

du projet de territoire, en concordance avec les autres plans et mesures communales, régionales et cantonales. Parmi ces plans figurent ■ comme déjà dit ■ les plans de quartier et de lotissement (art. 43 al. 2 let. dLCAT). Ceux-ci ont pour but de favoriser une architecture et un urbanisme de qualité et d'améliorer l'intégration du quartier dans son environnement bâti et non bâti. (art. 79 al. 1LCAT). Les plans de quartier ne peuvent pas déroger aux prescriptions prévues par le plan communal d'affectation des zones, sous réserve de la réglementation communale relative à la longueur maximale des constructions et aux types d'habitation (art. 79 al. 2LCAT), en ce sens que, dans des cas particuliers, ils peuvent déroger aux types d'habitation prévus par le plan communal d'affectation des zones pour autant que ceux-ci soient respectés de manière prépondérante et que le plan de quartier prévoie une densification maximale du quartier (art. 79 al. 3LCAT). Les distances aux limites et entre bâtiments peuvent être supprimées entre bâtiments, situés dans le plan de quartier, pour autant qu'un ensoleillement suffisant soit garanti. Toutefois, les distances prévues dans la zone correspondante seront appliquées vis-à-vis des parcelles limitrophes (art. 79 al. 4LCAT). Selon l'article 81LCAT, le plan de quartier doit obligatoirement contenir des dispositions concernant le périmètre dans lequel il s'applique, l'implantation des bâtiments et le périmètre d'évolution des constructions, l'emplacement et les dimensions des espaces verts communautaires, l'équipement et le volume des constructions qui devra former une unité architecturale. Le regroupement des constructions est autorisé pour autant que les mesures d'utilisation du sol soient respectées en considérant l'ensemble des terrains compris dans le périmètre du plan de quartier (art. 80 et 68 al. 1LCAT par renvoi).

Ainsi, le plan de quartier est un instrument de planification définissant dans un périmètre donné les conditions d'urbanisation détaillées dans lesquelles les projets de construction doivent s'inscrire (Brandt/Moor, Commentaire LAT, 2010, ad art. 18, n° 114). Du point de vue hiérarchique, il vient après le plan communal d'affectation des zones. Le contenu de ce dernier est réglé à l'article 59LCAT, lequel prévoit que le plan communal d'affectation des zones et son règlement doivent contenir notamment des dispositions concernant au moins une mesure d'utilisation du sol. Les mesures prises dans un plan de quartier doivent reposer sur une base légale adoptée par le canton qui détermine l'étendue, la nature et l'importance des restrictions au droit de propriété qui en découlent, répondre à un intérêt public prépondérant et respecter le principe de la proportionnalité (art. 36 Cst. féd, Brandt/Moor, op. cit., ad art. 18, n° 123; Zen-Ruffinen/Guy-Ecabert, op. cit., p. 135, arrêt de la Cour de droit public du 28.09.2018 [CDP.2018.135] cons. 3 et les références citées, confirmé par arrêt du TF du 15.05.2019 [1C 586/2018]). La LCAT prévoit que les plans d'aménagement communaux peuvent contenir notamment des dispositions concernant la mesure minimale d'utilisation du sol, l'ordre et l'implantation des constructions, respectivement, les dimensions des constructions telles que hauteur et nombre d'étages, longueur et largeur (art. 59 al. 2 let. a à cLCAT).

c/aa) En l'espèce, il faut souligner, à l'instar du Conseil d'Etat, qu'en juillet 2015, le SAT a communiqué à l'intimé les attentes du canton en termes de densité pour le secteur ■ Les Chauderons ■, à savoir un nombre minimal de 150 habitants attendus dans le quartier, compte tenu d'une surface déterminante de 2,2 ha et de 68 HE, et ce conformément aux chiffres issus de la fiche technique du PDR COMUL, respectivement, une surface de logement de 6'750 m<sup>2</sup> minimum, compte tenu d'une surface nette par habitant et par logement de 45 m<sup>2</sup>. Dans son préavis favorable du 17 juillet 2017, le SAT a relevé que le

règlement du plan de quartier fixait à son article 6 une densité minimale de 0,9 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>, ce qui équivalait à un volume de 20'578 m<sup>3</sup> pour l'ensemble du périmètre du plan de quartier, représentant en termes de surface de logement 6'859 m<sup>3</sup>. Les objectifs cantonaux de juillet 2015 étaient donc respectés tant s'agissant de la surface de logement que du nombre d'habitants. A noter que l'article 6 précité, traitant donc du degré d'utilisation du terrain, prévoit expressément que, conformément à l'article 80LCAT, il est procédé par regroupement des constructions; l'article 12.04 ch. 4 RAC, tel que modifié par arrêté du conseil général du 21 décembre 2017, prescrit pour sa part que, dans le secteur "Les Chauderons", une densité minimale de 0,9 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> doit être respectée, la densité maximale étant quant à elle maintenue à 1,9 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> pour les toits à pans et à 1,7 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> pour les toits plats, étant précisé que l'article 7 du règlement du plan de quartier stipule que les toits plats sont obligatoires. La densité est le rapport entre le volume apparent des bâtiments et la surface constructible d'un bien-fonds, exprimée en m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>, le volume apparent se mesurant par rapport au terrain naturel (art. 15RELCAT dans sa teneur au 31.12.2016).

Quoi qu'il en soit, force est de constater que le plan de quartier du secteur "Les Chauderons" procède à un regroupement des constructions. Il n'est dès lors pas déterminant que les constructions soient réparties sur l'ensemble du périmètre concerné et qu'aucune surface ne fasse l'objet d'une interdiction de bâtir. Le but du regroupement n'est en effet pas uniquement de créer des espaces inconstructibles en autorisant une concentration des immeubles sur le reste du périmètre disponible. Cet instrument permet également de prévoir une répartition différente des taux de surface constructible et de faire ainsi un "pot commun" notamment lorsque les parcelles ne sont pas encore délimitées et/ou qu'il s'agit de créer des nouveaux quartiers en tenant compte des particularités du terrain. Le plan de quartier "Les Chauderons", s'inscrit justement dans l'objectif de la modification partielle du PAL et du RAC, qui est d'adapter la typologie afin de répondre à la volonté du planificateur d'assurer une certaine densité dans ce secteur en y autorisant des immeubles collectifs, tout en laissant une part importante aux espaces verts et non construits, en cohérence avec la qualité du site. Se faisant, soit en fixant un minimum de densité spécifique audit secteur, le plan de quartier vise à se conformer aux exigences cantonales susmentionnées. Or, le respect de celles-ci et de l'objectif précité ne peut être atteint que par le regroupement des droits à bâtir au sens de l'article 80LCAT, ce qui permet une optimisation de l'utilisation des volumes autorisés, en transférant des droits à bâtir entre les biens-fonds contigus ou non contigus, sous réserve bien évidemment du respect des droits à bâtir minimum et maximum pour l'ensemble du plan de quartier, respectivement, moyennant un accord entre les éventuels propriétaires concernés. Une telle manière de faire, qui permet donc un taux d'occupation du sol plus ou moins important en fonction du terrain, notamment de sa profondeur, vise justement à assurer une certaine densité au secteur "Les Chauderons", tout en garantissant des espaces verts relativement conséquent. C'est d'ailleurs également cet objectif que poursuit le changement d'affectation de la ZHG à la ZMD, ainsi que la modification de la hauteur moyenne à la corniche des constructions autorisées dans ce secteur, ce sur quoi nous reviendrons ci-après. Ceci étant, le regroupement des droits à bâtir au sens de l'article 80LCAT pouvait ici être autorisé. Quant au plan de quartier litigieux, respectivement, à son règlement, ils sont réguliers, à mesure qu'ils respectent la densité, l'indice d'utilisation et le taux d'occupation du sol en considération de l'ensemble des terrains compris dans le périmètre du plan de quartier. En effet, conformément à la densité minimale fixée par le SAT en 2015, la densité dans le secteur "Les Chauderons" doit donc permettre l'accueil d'environ 150 habitants. En

prenant les hypothèses usuelles de 45 m<sup>2</sup> de surface brute de plancher par habitant et d'une hauteur d'étage d'environ 3 m, admis par le SAT, ces 150 habitants correspondent à un volume théorique de 20'250 m<sup>3</sup>. Rapporté à la surface de la ZMD du secteur ■ Les Chauderons ■, qui est de 22'874 m<sup>2</sup>, ce volume correspond à 0,89 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>, soit une densité minimale arrondie à 0,9 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>. La densité humaine de 68 HE/ha au minimum ■ voulue, conformément aux objectifs définis par le guide du PDR COMUL, repris notamment dans le PA3, pour des terrains à urbaniser non construits d'une surface supérieure à 2'000 m<sup>2</sup>, comme ici ■ apparaît également respectée, puisqu'elle est fonction du périmètre du plan de quartier pris dans son ensemble. Enfin la densité maximale de 1,7 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> pour les toits plats prescrite par l'article 12.04 ch. 4 RAC est, elle aussi, respectée, à mesure que, du fait du regroupement des droits à bâtir au sens de l'article 80 LCAT, le calcul doit se faire sur l'entier de la surface de 22'874 m<sup>2</sup> de la ZMD du secteur ■ Les Chauderons ■. Or, le degré d'utilisation maximal du terrain étant arrêté à 38'886 m<sup>3</sup> par l'article 6 du règlement du plan de quartier, on ne peut que constater que ladite densité maximale de 1,7 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> est effectivement respectée ( $38'886 \text{ m}^3 / 22'874 \text{ m}^2 = 1,7 \text{ m}^3/\text{m}^2$ ). On ne saurait donc suivre les recourants lorsqu'ils prétendent que la densité maximale serait supérieure à celle de 2,2 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> prévalant en ZFD. A noter que ces derniers ne remettent en particulier pas en cause la densité, l'indice d'utilisation et le taux d'occupation du sol, tel que ressortant du RAC, y compris suite à la modification partielle ici entreprise. Or, ces derniers sont respectés par le plan de quartier et son règlement. Pour le surplus, il n'est pas contesté que le taux d'occupation du sol de 25 %, valant pour les habitations collectives et individuelles, conformément à l'article 12.04 ch. 4 RAC, est globalement respecté dans le périmètre du plan de quartier (pour l'ensemble de cette problématique, cf. arrêt du TF du 04.08.2010 [1C\_100/2010] cons. 5 à 6.2).

c/bb) S'agissant des hauteurs, il convient de relever, à l'instar du Conseil d'Etat, que l'actuel article 12.04 RAC, fixe la hauteur maximale dans la ZMD à 8,50 m à la corniche au sud de la voie CFF, 7,50 m à la corniche au nord de la voie CFF, 12,00 m au faîte au sud de la voie CFF et 11,00 m au faîte au nord de la voie CFF. S'agissant de la ZFD, l'article 12.03 prévoit une hauteur maximale de 11,50 m à la corniche et 16,00 m au faîte. Dans le cadre de la modification partielle du PAL et du RAC, la hauteur maximale à la corniche est arrêtée dans le secteur ■ Les Chauderons ■ à 15,00 m pour l'habitat collectif et à 8,50 m pour l'habitat individuel. Aux termes du rapport justificatif de décembre 2017 du PAL (p. 12), la modification des hauteurs pour ledit secteur est justifiée par le fait que l'analyse des règles en vigueur dans la ZMD a montré les difficultés à respecter la hauteur maximale fixée à 7,50 m à la corniche, compte tenu de la typologie souhaitée (immeubles collectifs et habitations individuelles) et de la topographie existante. Pour les habitations individuelles, une marge de manœuvre de 1 m supplémentaire, soit une hauteur moyenne à la corniche de 8,50 m permet de favoriser les constructions dans la pente orientée vers le sud. Cette hauteur correspond d'ailleurs à ce qui est autorisée dans les ZMD situées au sud de la voie ferrée. Pour les habitations collectives, l'objectif est de réaliser 4 niveaux sur un parking collectif semi-souterrain de façon à limiter les excavations et assurer un meilleur équilibre des masses. L'analyse de détail montre qu'avec la pente, qui est la plus forte dans la partie est du périmètre du plan de quartier, et la volonté de conserver des espaces verts généreux, la hauteur moyenne à la corniche doit être de 15 m. Force est tout d'abord de constater que ces considérations ne sont pas valablement remises en question par l'argumentation appellatoire des recourants, qui soutiennent, sans l'étayer et a fortiori sans le démontrer, ce qui suit : ■ Le passage d'une ZMD à 15 mètres de hauteur au faîte pour des immeubles

d'habitat collectif sis dans la seule zone « Les Chauderons » sert [ ] à l'évidence les intérêts financiers du promoteur; on ne voit en tout cas pas en quoi pareille réglementation serait dans l'intérêt général. Elles ne sont pas davantage remises en cause par la pure substitution d'opinion des recourants, qui allèguent ce qui suit : limiter les excavations n'est que d'un intérêt financier pour le promoteur, assurer un meilleur équilibre des masses est une affirmation vide de sens, ni illustrée ni étayée, et quant à une conservation des espaces verts généreux, si cela est louable dans un quartier fortement bétonné, l'objectif perd nettement de son intérêt lorsque l'on met le pied hors de sa parcelle pour se retrouver immédiatement en pleine nature. Quant à leurs arguments à teneur desquels les valeurs pour une densification prétendument recherchée ne seraient nullement respectées, il convient de rappeler, en renvoyant à l'examen opéré ci-avant, qu'elles sont bel et bien respectées. Il convient par ailleurs de souligner que la modification partielle du PAL et du RAC ne change en rien la densité maximale autorisée dans la ZMD, pas plus que le taux d'occupation maximum du sol, de sorte qu'on ne saurait admettre que la réglementation, telle que modifiée par arrêté du conseil général du 21 décembre 2017, correspond[rait] en réalité à celle d'une zone d'habitation à forte densité. Outre la hauteur à la corniche maximale pour l'habitat collectif, respectivement, individuel, ainsi que la fixation d'une densité minimale, les autres contraintes ressortant de l'article 12.04 demeurent inchangées. Il faut de plus convenir avec le Conseil d'Etat qu'il n'existe aucune raison d'écarter le préavis favorable du SAT, du 17 juillet 2017, en particulier les recourants n'amenant aucun élément propre à remettre en question les constatations de ce service.

4.a) Conformément aux principes régissant l'aménagement du territoire, il convient de veiller à ce que les constructions prises isolément ou dans leur ensemble ainsi que les installations s'intègrent dans le paysage (art.3 al. 2 let. b LAT). L'article 59 al. 2 let. j LCAT prévoit que le plan communal d'affectation des zones et son règlement contient des dispositions sur la sauvegarde de l'aspect des localités et des sites. Si de telles dispositions sont prévues par le RAC tout particulièrement pour la zone d'ancienne localité, pour la ZMD, le RAC se limite à indiquer que cette zone est destinée à une urbanisation consacrée à de l'habitat collectif, groupé ou individuel en précisant pas l'affectation, l'ordre des constructions, le degré d'utilisation des terrains, les dimensions des constructions, les gabarits et le degré de sensibilité au bruit. Tout au plus, le RAC prévoit-il encore à titre de prescriptions spéciales qu'un plan des aménagements extérieurs est exigé et que le conseil communal peut imposer des prescriptions spéciales pour la sauvegarde de l'aspect général de la zone, telles que plantations d'arbres, de haies, de rideaux de verdure, etc. (art. 12.04 RAC). Quant au règlement du plan de quartier, il prévoit notamment à son article 14 qu'un plan général des aménagements extérieurs doit être fourni, respectivement, avec la demande du permis de construire du plan de quartier, avec la demande du premier permis de construire du secteur d'habitat collectif et avec chaque demande de permis de construire pour le secteur d'habitat individuel. La question de la conception architecturale est traitée par l'article 8 de ce règlement, qui stipule que celle-ci est libre, sous réserve du respect de l'article 7 L Constr. et du règlement communal des constructions. L'article 7 L Constr. prescrit que les constructions et installations doivent répondre aux exigences d'une architecture de qualité, tant intérieure qu'extérieure, ainsi que tenir compte de leur environnement naturel ou bâti, notamment par rapport aux caractéristiques historiques, artistiques ou culturelles de la localité, du quartier ou de la rue. Quant au règlement transitoire de construction de la commune de Saint-Blaise, il contient en particulier une disposition traitant de l'esthétique et de l'harmonie, qui prévoit que le conseil communal

interdit toute construction nuisant à l'aspect historique, esthétique ou pittoresque d'un quartier, d'une rue ou d'un site (art. 20).

Les communes étant compétentes pour délivrer les permis de construire (art. 29LConstr.) et, ainsi, appliquer leurs propres prescriptions relatives à l'esthétique des constructions et installations, elles disposent d'une liberté de décision importante s'agissant de l'évaluation de l'impact esthétique d'un ouvrage et peuvent, par conséquent, revendiquer leur autonomie. Le respect de l'esthétique des constructions ressortit en premier lieu à l'autorité communale, qui dispose pour cela d'un large pouvoir d'appréciation auquel le Tribunal cantonal ne saurait substituer sans autre le sien propre (ATF 115 Ia 363cons. 3b; arrêt du TF du 07.12.1999 [1P.402/1999] cons. 4c ; RDAF 1999 I 328 cons. 2c ; RJN 2006, p. 240cons. 2a). Quoiqu'il en soit, une clause d'esthétique ne doit pas être appliquée de manière à vider pratiquement de sa substance la réglementation sur les zones en vigueur. Ainsi, lorsqu'un plan de zones prévoit que des constructions d'un certain volume peuvent être édifiées dans tel secteur du territoire, une interdiction de construire fondée sur une clause d'esthétique, en raison du contraste formé par le volume du bâtiment projeté avec les constructions existantes, ne peut se justifier que par un intérêt public prépondérant. Il faut alors que l'utilisation des possibilités de construire réglementaires apparaisse déraisonnable et irrationnelle (ATF 115 Ia 363cons. 3a, 115 Ia 118cons. 3d; arrêts du TF des 12.02.2009 [1C\_423/2008]cons. 2.4.1 et 20.10.2005 [1P.342/2005]cons. 5.5; cf. aussi arrêts du TF des 06.03.2007 [1P.402/2006]cons. 4.5 et 16.01.2007 [1P.437/2006]cons. 4.2).

b) En l'espèce, se référant à l'intégration dans le paysage esthétique, les recourants estiment que les constructions projetées, surtout les trois blocs d'immeubles d'habitat collectif (PPE/locatifs), cadre[r]aient mal dans [le] secteur. Or, force est de constater que, sur l'un des terrains adjacents au secteur Les Chauderons, soit sur le bien-fonds n° 4501, se trouve en particulier une remise et un entrepôt. De plus, la présence de trois immeubles d'habitat collectif, a priori identiques, au milieu d'habitations individuelles groupées ne rompt pas l'équilibre du quartier. D'ailleurs, le règlement du plan de quartier, bien que soucieux de l'harmonie notamment par le renvoi fait à l'article 7LConstr. et au règlement communal des constructions, prévoit dans cette zone la possibilité d'ériger des habitations individuelles et collectives. Quoiqu'il en soit, aucun intérêt public prépondérant qui permettrait de retenir que la clause d'esthétique a été violée par le conseil communal n'est en l'occurrence avancé.

5.a) Les recourants, remettant en question le rapport du bureau d'ingénieurs-conseils T. \_\_\_\_\_ SA, soutiennent encore que la route de desserte des Rochettes ne permet[trait] aucunement d'accueillir tout le trafic engendré par le projet, avant, pendant et après le chantier, ni de garantir l'accès aux services de secours, et que les usagers de la mobilité douce y [seraient] exposés à des dangers excessifs.

b) Aux termes de l'article 19 al. 1 LAT, un terrain est réputé équipé lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès et par des conduites auxquelles il est possible de se raccorder sans frais disproportionnés pour l'alimentation en eau et en énergie, ainsi que pour l'évacuation des eaux usées. La loi n'impose pas des voies d'accès idéales; celles-ci doivent être suffisantes ou adaptées. Pour les zones à bâtir, il s'agit en règle générale de routes et chemins desservant la zone à équiper, compte tenu des circonstances locales (Jomini, Commentaire LAT, 2010, ad art. 19, n° 18). Pour être considérée comme adaptée à l'utilisation prévue, une voie d'accès doit être suffisante d'un point de vue technique et juridique pour accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert (cf.

arrêt du TF du 01.02.2010 [1C\_246/2009] cons. 4.1, et la référence à l'ATF 121 I 65 cons. 3a; arrêt du TF du 10.07.2008 [1C\_157/2008] cons. 2.1). Techniquement, il faut et il suffit que, par sa construction et son aménagement, une route puisse accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert, une fois celle-ci entièrement construite selon les règles du plan d'affectation, qu'elle n'expose pas ses usagers ni ceux des voies publiques auxquelles elle se raccorderait à des dangers excessifs et que l'accès des services de secours soit garanti (RVJ 2004, p. 65; Jomini, op. cit., ad art. 19, n° 19 s.). Ainsi, une voie, bien qu'étroite et sinueuse, remplit les conditions légales si elle permet à tous les véhicules usuels de gagner la ou les parcelles litigieuses en respectant les règles de prudence qu'imposent les prescriptions de la circulation routière. Autrement dit, l'accès est suffisant lorsqu'il présente des conditions de commodité et de sécurité (pente, visibilité, trafic) tenant compte des besoins des constructions projetées et cela même si, en raison de l'accroissement prévisible du trafic, la circulation devient moins aisée et exige des usagers une prudence accrue. Les infrastructures doivent ainsi être adaptées aux possibilités de construire offertes par le plan de zones. Un bien-fonds ne peut être considéré comme équipé si, une fois construit conformément aux règles du plan d'affectation, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut être absorbé par le réseau routier. Il en va de même si l'accroissement du trafic provoque des atteintes nuisibles ou incommodantes dans le voisinage (arrêt du TF du 14.04.2011 [1C\_482/2010] cons. 6.1 et les références citées; cf. aussi arrêt de la Cour de droit public du 09.03.2015 [CDP.2014.152] cons. 3a). Ceci étant, la réalisation de la voie d'accès est juridiquement garantie lorsque le terrain peut être raccordé à une route du domaine public ou à une route privée que les utilisateurs du bâtiment ont le droit d'emprunter (Jomini, op. cit., ad art. 19, n° 23).

Ces différents principes sont repris dans la législation cantonale. L'article 109 LCAT oblige la commune à équiper la zone d'urbanisation, en particulier en voies d'accès (al. 1), et subordonne la construction de tout bâtiment à la réalisation de ces équipements (al. 3). L'article 69 RELCAT précise que les voies d'accès doivent tenir compte, notamment, de la sécurité de tous les usagers. Les autorités communales et cantonales disposent d'un important pouvoir d'appréciation en la matière, que les autorités judiciaires doivent respecter (ATF 121 I 65 cons. 3a in fine). Les normes VSS doivent en outre être appliquées en fonction des circonstances concrètes et en accord avec les principes généraux du droit, dont celui de la proportionnalité (arrêt du 10.07.2008 [1P\_157/2008] cons. 2.1). L'article 9 LConstr. rappelle enfin que compte tenu de l'importance des constructions et installations, les accès à la voie publique doivent garantir la sécurité des piétons et celle de la circulation routière, ainsi que l'intervention des services publics. Enfin, l'article 50 du règlement transitoire de construction de la commune de Saint-Blaise prévoit notamment que toute construction et exploitation génératrice de trafic doivent avoir des accès à la voie publique suffisants, faciles et sûrs tant pour le service du feu, les engins d'extinction et de sauvetage et l'intervention des centres de secours en cas d'épandages accidentels d'hydrocarbures que pour assurer la sécurité de toute circulation automobile et piétonne; le nombre et la dimension des accès doivent être déterminés en fonction du volume de trafic prévisible, et répondre aux règles de l'art; les dispositions cantonales concernant les accès aux voies publiques ouvertes à la circulation automobile sont réservées.

c) En l'espèce, l'étude de trafic établie par le bureau d'ingénieurs-conseils T. \_\_\_\_\_ SA a été soumise à l'expertise de spécialistes de l'EPFL, lesquels ont établi leur rapport le 24 octobre 2017. Or, contrairement à l'opinion des recourants, les experts ont retenu que

les comptages de trafic effectués par ledit bureau d'ingénieurs-conseils étaient conformes à la bonne pratique en matière d'études de trafic et que leurs résultats étaient communiqués de manière détaillée. Plus spécifiquement, ils n'ont rien trouvé à redire ni quant au fait que les deux comptages de trafic avaient eu lieu en 2013 ni quant à l'emplacement de ces comptages sur le chemin des Rochettes, respectivement, quant à la période de mesure (mois de juin), ainsi que quant à la durée de celle-ci (une semaine). Il sied de signaler à ce propos que, dans leur rapport du 7 septembre 2017, le bureau d'ingénieurs-conseils T. \_\_\_\_\_ SA a explicité les raisons pour lesquelles il n'avait pas procédé à de nouveaux comptages, notamment en 2016, à savoir que le quartier concerné n'avait pas évolué depuis 2013 en termes de constructions, de sorte que les données de trafic correspondaient toujours à celles de 2013. Quoiqu'il en soit, force est de considérer que les recourants se méprennent, à tout le moins, lorsqu'ils soutiennent que les comptages auraient eu lieu pendant une période de vacances, avec par voie de conséquence un trafic notoirement au plus faible. A titre liminaire, il y a encore lieu de souligner que les spécialistes de l'EPFL ont expressément admis que les compétences et les références du bureau susdit, de même que des auteurs de l'étude de trafic en cause, étaient conformes aux attentes exigées pour une telle étude.

Ceci étant précisé, il convient de relever que le bureau d'ingénieurs-conseils T. \_\_\_\_\_ SA a considéré que les volumes de trafic générés suite à la réalisation du projet du secteur Les Chauderons étaient à considérer comme faibles, et ce alors même que l'augmentation du trafic s'avère importante d'un point de vue relatif, ce qu'ont confirmé les experts de l'EPFL. Ceux-ci ont en effet retenu que la détermination du trafic journalier moyen et du trafic à l'heure de pointe effectuée par ce bureau était, elle aussi, conforme à la bonne pratique et aux normes considérées, l'analyse faite par ce dernier s'agissant des vitesses de circulation étant, pour sa part, correctement établie. De manière plus générale, lesdits experts ont pris les conclusions suivantes concernant l'étude de trafic du bureau d'ingénieurs-conseils : L'étude de trafic réalisée par le bureau d'ingénieurs conseils T. \_\_\_\_\_ SA est conforme avec les règles de l'art de l'ingénierie en transports; Quelques éléments de vérification sont toutefois peu précis, sans toutefois que ceci affecte les conclusions générales de ladite étude; La valeur de 97 cases de stationnement est déterminée globalement de manière conforme à la bonne pratique, mais la réduction du besoin limite en case de stationnement ainsi retenue est un acte volontariste quant au comportement modal des futurs habitants du quartier « Les Chauderons »; Un aménagement sécurisant les piétons, notamment dans le haut du Chemin des Rochettes, où la déclivité est importante, est nécessaire; L'aménagement de bandes longitudinales pour piétons sur de petits secteurs avec la présence de potelets est une mesure minimale pour sécuriser les piétons; La nécessité de mettre en conformité la largeur de la chaussée du Chemin des Rochettes a bien été identifiée et a fait l'objet d'un projet détaillé, nécessitant de déplacer différents murs; Les surlargeurs en courbe sur le Chemin des Rochettes sont vérifiées; La visibilité en intérieur des courbes sur le Chemin des Rochettes, notamment en présence de murs, est analysée dans l'étude de trafic; Des mesures correctrices améliorant la visibilité du débouché du Chemin des Rochettes sur la Route de Lignières doivent être entreprises; Des mesures correctrices améliorant la visibilité du débouché du Chemin du Villaret sur la Route de Lignières doivent être entreprises afin que la visibilité soit assurée durant la phase de chantier, ceci sans utilisation du miroir existant. A noter que les deux dernières mesures préconisées par les experts visaient la phase de chantier. S'agissant de la largeur du chemin des Rochettes, ceux-ci ont encore précisé que la détermination de la largeur nécessaire sur ce chemin avait été correctement analysée par le bureau

d'ingénieurs-conseils T. \_\_\_\_\_ SA et que le croisement de deux voitures de tourisme circulant à 20 km/h était assuré sur l'entier du chemin des Rochettes avec les aménagements proposés, hormis un court secteur en amont de celui-ci. Sur cette base, ils ont recommandé les mesures suivantes : Valider l'étude de trafic réalisée par le bureau d'ingénieurs conseils T. \_\_\_\_\_ SA; Réaliser un aménagement sécurisant les piétons, sous la forme de bandes longitudinales pour piétons, sur l'entier du Chemin des Rochettes; Aménager le talus situé sur l'amont et tailler la végétation située de part et d'autre de l'accès, ceci au débouché du Chemin des Rochettes sur la Route de Lignièrès, ceci afin d'assurer la visibilité en sortie; Réduire temporairement la vitesse à 60 km/h sur la Route de Lignièrès, avec la pose d'une signalisation indiquant la présence de trafic de chantier, sur la Route de Lignièrès tailler la végétation située de part et d'autre de l'accès, ceci au débouché du Chemin du Villaret sur la Route de Lignièrès, ceci afin d'assurer ta visibilité en sortie tors de la phase de chantier.

Force est de constater que l'expertise établie par les spécialistes de l'EPFL ne permet nullement de considérer comme le voudraient les recourants que les conclusions de l'étude de trafic du bureau d'ingénieurs-conseils T. \_\_\_\_\_ SA ne sauraient être créditées d'aucune crédibilité et pertinence, bien au contraire. De même, le fait que les experts préconisent certaines mesures, afin précisément d'améliorer l'acommodité et la sécurité de tous les usagers, n'autorise pas encore à retenir que la desserte, en particulier par le chemin des Rochettes, ne permettrait, selon les termes des recourants, aucunement d'accueillir tout le trafic engendré par le projet, avant, pendant et après le chantier, ni de garantir l'accès aux services de secours, et que les usagers de la mobilité douce y sont exposés à des dangers excessifs. A noter à cet égard que les mesures recommandées par les spécialistes de l'EPFL correspondent largement à celles suggérées par ledit bureau d'ingénieurs-conseils. D'ailleurs, hormis celles en lien avec la phase de chantier, elles ne sont pas nécessairement en relation, à tout le moins de manière exclusive, avec l'ampleur de la différence de la charge de trafic induite par le projet du secteur Les Chaudrons, différence qui, quand bien même elle peut revêtir une importance relative, reste dans l'absolu faible. Elles tiennent plus à la configuration même des lieux, laquelle vaut déjà aujourd'hui pour les habitations au sud, sud-est du secteur Les Chaudrons. En effet, les conditions d'aménagement et d'exploitations actuelles présentent, conformément à l'étude de trafic du bureau d'ingénieurs-conseils T. \_\_\_\_\_ SA et au rapport d'expertise du 24 octobre 2017, notamment des largeurs de chaussées réduites sur le chemin des Rochettes offrant des possibilités restreintes de croisement, respectivement, des distances de visibilité restreintes à différents endroits pouvant, par exemple, induire des vitesses de circulations faibles. Quoiqu'il en soit, en particulier le rapport justificatif de décembre 2017 relatif au plan de quartier du secteur Les Chaudrons tient compte des mesures préconisées par les deux rapports techniques précités. Ainsi, par exemple, prend-il en considération le fait que le chemin des Rochettes mérite une amélioration visant à permettre le croisement entre deux voitures, en prévoyant notamment à plusieurs emplacements du chemin des élargissements de la chaussée, des déplacements de murs existants et des dégagements du champ visuel. S'agissant de la problématique des croisements de véhicules, ledit rapport justificatif a d'ailleurs également tenu compte de la question des poids lourds de plus de 3,5 tonnes et partant des camions de la voirie et des services d'urgence, en précisant que si le croisement, à une vitesse d'environ 20 km/h, de ces derniers avec une voiture de tourisme restera impossible sur certains tronçons, l'occurrence de ce genre d'événements était limitée et acceptable sur ce type de desserte,

ce d'autant plus qu'elle contribuait à une limitation des vitesses. Le rapport justificatif du plan de quartier a également pris en considération la sécurité des piétons, puisqu'il prévoit ■ comme préconisé par les spécialistes de l'EPFL ■ l'aménagement de bandes longitudinales pour piétons sur de petits secteurs avec la présence de potelets. De même, ce rapport tient compte des mesures d'accompagnement visant à contenir le trafic recommandées par le bureau d'ingénieurs-conseils T. \_\_\_\_\_ SA. A noter encore que le plan de quartier du secteur ■ Les Chauderons ■ et son règlement prévoient que l'accès principal se fera par l'aire de desserte au nord du périmètre du plan de quartier, soit une nouvelle route. Celle-ci permettra la desserte des habitations individuelles prévues à l'ouest, ainsi que l'accès des visiteurs et des piétons aux bâtiments d'habitations collectives envisagés à l'est. Deux place de rebroussement pour véhicules motorisés, aménagées à l'extrémité ouest de chacun des secteurs d'habitation, seront créées, comme d'ailleurs un chemin de mobilité douce public entre les chemins des Rochettes et des Champs-aux-Prêtres, ainsi qu'un réseau de cheminements piétonniers et cyclables privés dans le secteur d'habitat collectif.

Dans ces circonstances, on ne peut que constater que l'accès prévu, qui tient donc compte des mesures recommandées par les spécialistes consultés, est suffisant. En effet, il présente des conditions de commodité et de sécurité tenant compte des besoins des usagers, en particulier en lien avec les constructions projetées. On rappellera qu'un accroissement prévisible du trafic ■ lequel restera ici, quoi qu'il en soit, dans l'absolu faible ■ peut induire une circulation moins aisée, ainsi qu'exiger des usagers une prudence accrue, sans que cela conduise à considérer que l'accès ne serait pas suffisant. Les infrastructures doivent simplement être adaptées aux possibilités de construire offertes par le plan de zones. Plus spécifiquement, le réseau routier doit pouvoir absorber l'accroissement du trafic induit par les constructions projetées, ce que les documents au dossier permettent valablement d'établir, respectivement, l'accroissement du trafic ne doit pas provoquer des atteintes nuisibles ou incommodes dans le voisinage. Sur ce dernier point ■ si les recourants font pour partie état des conclusions et mesures ressortant tant l'étude de trafic du bureau d'ingénieurs-conseils T. \_\_\_\_\_ SA que de l'expertise du 24 octobre 2017 pour tenter de démontrer, d'une part, que l'accès des services de secours et de la voirie, respectivement, la sécurité des piétons ne seraient pas convenablement garantis et, d'autre part, que les mesures provisoires ■ seraient manifestement insuffisantes pour assurer une coexistence supportable du trafic de chantier et de celui des riverains ■ ■ ils ne décrivent pas les nuisances concrètes auxquelles ils seraient exposés. On ignore ainsi par quoi exactement les recourants seraient incommodes. Ceci étant, les deux rapports techniques précités permettent à satisfaction de retenir que l'accès des services de secours et de la voirie, respectivement, la sécurité des piétons, ainsi qu'une coexistence supportable du trafic de chantier et de celui des riverains seront bel et bien assurés. A cet égard, il y a lieu de souligner encore que le SAT a rendu son préavis favorable du 17 juillet 2017 après avoir en particulier examiné l'accessibilité et le trafic du secteur ■ Les Chauderons ■, plus spécifiquement l'axe de mobilité douce, le niveau d'émission à l'axe de la route et la défense contre les incendies. Pour leur part, les recourants n'invoquent aucun élément objectif qui permettrait de contredire les deux rapports techniques, pas plus d'ailleurs que le rapport justificatif de décembre 2017 relatif au plan de quartier du secteur ■ Les Chauderons ■, respectivement, l'appréciation du SAT. A noter encore qu'il ne s'agit nullement ici de savoir si d'autres solutions d'accès aurait été plus adéquates.

Cette appréciation n'est en rien modifiée par le fait que, selon l'article 14.13 RAC, en particulier l'allée d'arbres des Chauderons, laquelle est composée d'espèces indigènes, présente une valeur paysagère élevée. On relèvera à ce propos que l'alinéa 2 de cette disposition prévoit expressément que, bien que cette allée est protégée, l'abattage des arbres peut y être autorisé par le conseil communal en cas de nécessité, les arbres abattus étant remplacés par des arbres si possibles de même essence. L'argumentation développée à ce sujet par les recourants à teneur de laquelle certains passages du tronçon supérieur du chemin des Rochettes seraient nettement plus étroits, et ne pourraient être élargis en raison des racines des chênes bordiers qui sont affleurant, de sorte que l'élargissement prévu serait hautement problématique, et une voie d'une largeur de 4,4 m préconisée illusoire" apparaît comme purement appellatoire.

6.a) Enfin, les recourants sont d'avis qu'il n'existerait aujourd'hui déjà et qu'il n'existerait à l'avenir aucune desserte acceptable en transports publics pour le secteur des Chauderons et que tant cet élément que celui de la mobilité douce n'auraient pas été examinés de manière satisfaisante, ce qui constituerait une violation de l'article 47 OAT par les rapports justificatifs élaborés par S. \_\_\_\_\_, respectivement, de l'article 3 al. 3 let. a LAT par la modification partielle du PAL et l'adoption du plan de quartier.

b/aa) La disposition précitée de la LAT invoquée par les recourants aux termes de laquelle les territoires réservés à l'habitat et à l'exercice des activités économiques seront aménagés selon les besoins de la population et leur étendue limitée, étant précisé qu'il convient notamment de répartir judicieusement les lieux d'habitation et les lieux de travail et de les planifier en priorité sur des sites desservis de manière appropriée par les transports publics peut certes avoir des effets sur l'application du droit de la protection de l'environnement et de l'aménagement du territoire, s'agissant notamment des nuisances dues au trafic et du nombre de places de stationnement nécessaires (ATF 123 II 337 cons. 5). Toutefois, ni l'article 3 al. 3 let. a LAT (qui constitue un simple principe de planification), ni les articles 19 et 22 al. 2 let. b LAT relatifs à l'équipement, ne posent des exigences particulières en matière de transports publics (ATF 123 II 337 cons. 5; arrêts du TF des 21.09.2005 [1A.125/2005] cons. 9.2.2 et 14.02.2002 [1A.54/2001] cons. 1.2.1). Il en va de même de l'article 12 al. 1 let. c LPE, qui, en dehors des plans de mesures prévus à l'article 44a LPE, ne permet pas d'imposer directement à l'exploitant une desserte suffisante par les transports publics (arrêt du TF du 14.02.2002 [1A.54/2001] cons. 1.2.2 à 1.2.3). C'est donc au droit cantonal qu'il appartient de poser de telles exigences (arrêt du TF du 19.07.2010 [1C\_429/2009] cons. 3.1). Or, ni la LCAT ni le RELCAT ne contiennent de dispositions quant au raccordement aux transports publics. Tout au plus l'article 69 al. 2 let. e RELCAT, qui traite de l'équipement de la zone à bâtir, prévoit-il que les voies d'accès sont aménagées de manière à tenir compte des transports publics. La desserte en transports publics relève dès lors de l'opportunité.

b/bb) L'équipement en transports publics ne constitue ainsi pas une condition de l'octroi d'une autorisation de construire et/ou n'empêche pas par principe l'affectation en zone à bâtir d'un bâtiment mal desservi, même s'il s'agit d'un intérêt devant être pris en considération dans le cadre de la planification conformément à la LAT (Jeannerat, Commentaire pratique LAT: planifier l'affectation 2016, ad art. 19, n° 5). En outre, l'article 3 LAT, contient un catalogue de critères d'appréciation ou de décision qui ne sont pas absolus et qui ne sont pas directement applicables. Ces éléments doivent ainsi être mis en

balance avec d'autres éléments dans le cadre d'une pesée complète des intérêts en présence. C'est ladite procédure de pesée des intérêts en présence (art. 3 LAT et art. 3 OAT) qui est directement contraignante et non le principe d'aménagement pris individuellement. Ainsi, si la pesée des intérêts a été correctement effectuée, une planification reste conforme au droit même lorsque certains principes ne peuvent finalement pas être réalisés (Tschannen, op. cit., ad art. 3, n° 5 s.).

L'équipement "approprié" en transports publics signifie une offre de transports qui réponde aux différentes conditions et aux différents besoins des agglomérations et des espaces périphériques, et qui permette, au moins dans les régions à forte densité urbaine, de constituer une alternative attrayante aux transports privés motorisés. Par cette disposition, la loi exprime de manière plus claire qu'auparavant que la planification des transports et la planification du milieu bâti doivent être coordonnées et que le développement de l'urbanisation doit se faire en priorité là où la desserte par les transports publics présente la qualité exigée ("appropriée"). La précision "en priorité" au lieu de "exclusivement" devait par ailleurs dissiper les réserves, en particulier, des régions rurales (Tschannen, op. cit., ad art. 3, n° 65 ss). Selon le Conseil fédéral, même si le transport individuel motorisé continuera à jouer un grand rôle pour l'équipement en transport des zones urbanisées, l'accent doit être mis plus nettement sur les transports publics. Les autorités chargées de l'aménagement du territoire doivent donc contribuer en particulier à ce que les territoires réservés à l'habitat et aux activités économiques ne soient pas simplement dotés d'un réseau de transports publics suffisant mais d'un bon réseau (art.3 al. 3 let. a). Cette exigence vaut en particulier pour les nouvelles zones à bâtir, celles-ci devant être délimitées, en toute logique, là où les équipements présentent d'ores et déjà la qualité requise. Si, malgré tout, une amélioration du réseau (horaires de desserte et/ou infrastructure) se révélait nécessaire, les besoins et l'offre doivent aussi être coordonnés afin d'optimiser les coûts. La mise en œuvre de cette exigence de bons équipements ne pourra bien sûr pas être évaluée partout selon les mêmes critères. Il faudra prendre en considération les particularités régionales pour définir la qualité du réseau (FF 2010 959, spéc. p. 974). Au niveau cantonal, il ressort du PDC que le canton de Neuchâtel souhaite une limitation de la croissance du trafic individuel motorisé et un report modal sur les transports publics et les mobilités douces impliquant l'optimisation des transports publics urbains et la mise à disposition des populations de réseaux denses, continus et sûrs pour la mobilité douce. Il prévoit ainsi notamment la valorisation des réserves existantes bien localisées et la création des nouvelles capacités (habitat, emploi) en priorité dans les zones centrales de l'agglomération et les centres de localités, dans le tissu déjà largement bâti et/ou sur les terrains libres localisés et desservis par les transports publics (fiche U\_ 11 du PDC).

c/aa) En l'espèce, il convient tout d'abord de rappeler, à l'instar du Conseil d'Etat, que le secteur Les Chauderons n'est pas une nouvelle zone à bâtir, mais un secteur non construit se trouvant d'ores et déjà en zone à bâtir. De plus, la Cour de céans a exposé ci-avant (cf. cons. 2d) que non seulement le maintien du secteur "Les Chauderons" en zone à bâtir, soit en zone d'habitation, mais également son urbanisation et sa mise en ZMD sont conformes aux orientations du PDC, du PDR COMUL et du PA3, ainsi qu'au dimensionnement de la zone à bâtir à l'horizon 2030-2040, de même, partant, qu'aux nouvelles dispositions en matière d'aménagement du territoire entrée en vigueur le 1er mai 2014, soit à la LAT et à la nouvelle du 15 juin 2012. La présente autorité a également explicité ci-dessus (cf. cons. 2d), d'une part, qu'il n'apparaît pas que l'utilisation

qu'entend faire l'intimé des possibilités de construire offertes par la modification partielle du PAL et du RAC, respectivement, par l'adoption du plan de quartier, secteur "Les Chauderons", et de son règlement serait inappropriée ou peu rationnelle et, d'autre part, qu'avec la retenue qui s'impose à elle dans l'exercice de l'opportunité, de même que dans l'examen notamment d'un plan de quartier, domaine dans lequel l'autorité communale bénéficie d'une liberté d'appréciation particulière, il n'y a pas de raison de s'écarter de l'évaluation opérée par l'intimé.

Ceci étant rappelé, il ressort du dossier, plus particulièrement du rapport justificatif de décembre 2017 relatif au plan de quartier que le périmètre de celui-ci est situé entre 250 et 550 m de l'arrêt de bus le plus proche, arrêt qui est desservi huit fois par jour et par sens, soit à une cadence supérieure à l'heure, par la ligne de car postal 133. Le centre du périmètre du plan de quartier se trouve par ailleurs à environ 750 m de la gare CFF de Saint-Blaise et à environ 1 km de la gare BLS de Saint-Blaise. A cela s'ajoute la création d'un axe de mobilité douce par un accès piétonnier prévu par le chemin des Champs-aux-Prêtres via le chemin des Carrières à l'ouest du périmètre qui fera la liaison directe avec la partie ouest du village de Saint-Blaise et donnera accès aux équipements publics tels que les gares CFF et BLS et le centre villageois. Ce chemin sera d'ailleurs plus court que par l'actuel chemin des Rochettes que doivent emprunter aujourd'hui les habitants du quartier, dont certains recourants. S'agissant de la mobilité douce, ledit rapport précise encore notamment que les déplacements à vélo sont prévus par le chemin des Rochettes, la route de Lignièrès, la rue Daniel-Dardel, puis alternativement les chemins du Châble (gare BLS) et des Perrières (gare CFF). Les distances à vélo entre le secteur Les Chauderons et les deux gares sont d'environ 1,5 km. Malgré cette proximité, le rapport justificatif relatif au plan de quartier propose de mettre à disposition des futurs habitants du quartier des vélos électriques compte tenu des pentes parfois relativement importantes. En effet, certains tronçons présentent une déclivité de plus de 10 %. Par ailleurs, les gares de Saint-Blaise (BLS et CFF) sont identifiées, respectivement, comme un pôle et un point d'intermodalité par le plan directeur cantonal de mobilité cyclable, de sorte que des aménagements y sont prévus. A noter encore qu'un itinéraire de liaisons cyclables passe en outre à proximité du secteur Les Chauderons. Enfin, concernant la jonction entre le chemin En Vuidegrange et le chemin des Champs-aux-Prêtres, prévue dans le plan directeur du réseau des chemins pour piétons approuvé par le Conseil d'Etat en 1998, à laquelle font référence les recourants, le rapport justificatif relatif au plan de quartier précise que sa pertinence sera réévaluée dans le cadre de la révision du PAL et en particulier du plan directeur du réseau des chemins pour piétons. Il est pour le moins contradictoire que les recourants semblent indirectement souhaiter une concrétisation de cette jonction en se prévalant d'un plan datant de 1998, alors que par ailleurs ils soutiennent, en lien avec leur argumentation relative au contrôle incident ou préjudiciel du PAL, que les circonstances, par rapport à une planification remontant à 1998, se sont sensiblement modifiées.

Dans ces conditions, à mettre en lien, d'une part, avec le fait que l'article 3 al. 3 let. a LAT qui parle de planifier les lieux d'habitation en priorité sur des sites desservis de manière appropriée par les transports publics et, d'autre part, avec le respect de l'autonomie communale, reconnue en la matière aux communes dans le canton de Neuchâtel, respectivement, avec la retenue qui s'impose à la Cour de céans dans l'exercice de l'opportunité, on ne saurait considérer qu'en adoptant le plan de quartier du secteur Les Chauderons, l'intimé ait procédé à une évaluation pouvant

objectivement apparaître insoutenable, pas plus d'ailleurs que comme contrevenant à l'article 3 al. 3 let. a LAT. Le fait que les spécialistes de l'EPFL aient en lien d'ailleurs avec l'examen du nombre de cases de stationnement du quartier et non avec la problématique, respectivement, de la desserte en transports publics et de la mobilité douce écrit ce qui suit dans leur rapport du 24 octobre 2017 ne modifie en rien cette appréciation : « Toutefois, en raison de la mauvaise qualité de la desserte en transports publics du quartier et du faible potentiel des déplacements en vélo dans ce secteur, la réduction du besoin limite [en case de stationnement] retenue est un acte volontariste quant au comportement modal des futurs habitants du quartier « Les Chauderons ». Tout d'abord, les dispositions de la REL Constr. (art. 30 et annexe 2) auxquelles se réfèrent les experts pour prendre cette conclusion visent exclusivement à régler la question des places de stationnement sur fonds privés. Ainsi, le niveau de la qualité de la desserte par les transports collectifs que vise à établir l'annexe 2 REL Constr., en lien avec les annexes 3 et 4 de cette réglementation, a uniquement pour but de déterminer la réduction du nombre de places de stationnement en fonction du transfert modal, conformément à l'article 30 L Constr., et nullement à établir si des sites sont desservis de manière appropriée par les transports publics au sens de l'article 3 al. 3 let. a LAT. On ne saurait ainsi déduire que l'offre de transports publics ne répondrait en particulier pas aux différentes conditions et aux différents besoins du quartier concerné, au point de ne pas constituer un équipement "approprié" en transports publics, du fait que la catégorie d'arrêts V résulterait de l'application de l'annexe 2 s'agissant du groupe B relatif aux lignes de bus régionales et aux lignes urbaines. On relèvera par ailleurs que les spécialistes de l'EPFL ont pris leur conclusion précitée sans déterminer la catégorie d'arrêts du groupe A afférent aux nœuds et aux lignes ferroviaire, alors même qu'aux termes de l'annexe 2 REL Constr., dont ils font l'application, la catégorie d'arrêts est à définir pour chacun des deux groupes susdits. Ceci étant, il faut encore rappeler qu'il ne s'agit en l'occurrence pas de créer une nouvelle zone à bâtir, mais de maintenir une telle zone. A noter que le secteur "Les Chauderons" est bordé d'une zone d'habitation, plus spécifiquement de terrains construits, pour lesquels, en particulier, la desserte en transports publics décrites ci-avant prévaut déjà. Quoi qu'il en soit, les recourants ne font, sur ce point également comme sur la question de la mobilité douce, que substituer leur propre appréciation à celle du conseil communal.

c/bb) Ce qui précède permet également de rejeter le grief des recourants, aux termes duquel il serait patent que les problématiques de la desserte en transports publics et de la mobilité douce n'auraient aucunement été examinées de manière satisfaisante par le rapport justificatif de décembre 2017 relatif au plan de quartier, et ce en violation de l'article 47 OAT. Cette disposition stipule que l'autorité qui établit les plans d'affectation fournit à l'autorité cantonale chargée d'approuver ces plans (art. 26 al. 1 LAT), un rapport démontrant leur conformité aux buts et aux principes de l'aménagement du territoire (art. 1 et 3 LAT), ainsi que la prise en considération adéquate des observations émanant de la population (art. 4 al. 2 LAT), des conceptions et des plans sectoriels de la Confédération (art. 13 LAT), du plan directeur (art. 8 LAT) et des exigences découlant des autres dispositions du droit fédéral, notamment de la législation sur la protection de l'environnement. Elle expose en particulier quelles réserves d'affectation subsistent dans les zones à bâtir existantes, quelles mesures sont nécessaires afin de mobiliser ces réserves ou d'obtenir sur ces surfaces un bâti conforme à l'affectation de la zone et dans quel ordre ces mesures seront prises. A noter que cette description indique le cadre général; comme les plans d'affectation au sens de l'article 14 LAT peuvent répondre à des objectifs très variés

(d'une simple modification partielle du plan à une révision complète de celui-ci, respectivement, du règlement sur les constructions et l'aménagement), il est nécessaire dans la pratique de différencier les exigences auxquelles doivent satisfaire les rapports de conformité. Ils doivent se limiter à l'essentiel et être adaptés à l'importance et l'étendue du plan d'affectation. Ils doivent porter sur les points centraux et critiques de la révision (Aemisegger/Kissling, Commentaire pratique LAT: planifier l'affectation, ad Remarques préliminaires, 2016, n° 48). Les rapports justificatifs doivent ainsi permettre à l'autorité d'approbation des plans d'affectation de mieux comprendre les enjeux de l'aménagement local dans la commune concernée et d'obtenir d'office des renseignements sur les différents points décisifs. Ils servent également d'instrument aux instances de recours, lorsqu'il s'agit notamment d'examiner la conformité d'un plan d'affectation aux exigences découlant de la législation fédérale sur la protection de l'environnement et de l'aménagement du territoire (arrêt du TF du 04.12.2014 [1C\_852/2013] cons. 3.1.2 et les références citées).

Comme déjà dit, les éléments exposés ci-avant permettent de retenir qu'en particulier le rapport justificatif de décembre 2017 relatif au plan de quartier, comme d'ailleurs celui portant sur la modification partielle du PAL, secteur Les Chauderons, démontrent la conformité du PAL, tel que partiellement modifié, et du plan de quartier aux buts et aux principes de l'aménagement du territoire (art. 1 et 3 LAT), y compris à l'article 3 al. 3 let. a LAT, comme également aux articles 1 al. 2 let. a et 3 al. 3 let. a LAT (cf. cons. 2d). A noter que les recourants ne prétendent pas, devant la présente autorité, que ces rapports ne respecteraient pas les autres exigences énumérées à l'article 47 OAT.

7. Les considérants qui précèdent amènent au rejet du recours et à la confirmation de la décision attaquée, comme d'ailleurs de celle du 15 novembre 2019 de l'intimé. Le dossier tel que constitué permettant à la Cour de céans de statuer, il n'y a pas lieu de donner suite aux réquisitions de preuves des recourants tendant à la mise en œuvre d'une expertise, à la tenue d'une vision locale et à l'audition de témoins.

Vu l'issue de la procédure, les frais seront mis solidairement à la charge des recourants qui succombent (art. 47 al. 1 LPJA) et il ne leur sera pas alloué de dépens (art. 48 al. 1 a contrario LPJA). Une indemnité de dépens ne sera pas non plus allouée au tiers intéressé, qui ne procède pas avec l'aide d'un mandataire professionnel et n'invoque pas de frais particulier (art. 48 a contrario LPJA).

Par ces motifs, la Cour de droit public

1. Rejette le recours.

2. Met solidairement à la charge des recourants un émolument de décision de 2'500 francs et les débours par 250 francs, montants partiellement couverts par leur avance de frais de 1'320 francs.

3. N'alloue pas de dépens.

Neuchâtel, le 31 mars 2022

1 La Confédération, les cantons et les communes veillent à une utilisation mesurée du sol et à la séparation entre les parties constructibles et non constructibles du territoire. 5 Ils coordonnent celles de leurs activités qui ont des effets sur l'organisation du territoire et ils s'emploient à réaliser une occupation du territoire propre à garantir un développement harmonieux de l'ensemble du pays. Dans l'accomplissement de leurs tâches, ils tiennent compte des données naturelles ainsi que des besoins de la population et de l'économie.

2 Ils soutiennent par des mesures d'aménagement les efforts qui sont entrepris notamment aux fins:

a. de protéger les bases naturelles de la vie, telles que le sol, l'air, l'eau, la forêt et le paysage;

abis.6 orienter le développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti, en maintenant une qualité de l'habitat appropriée;

b.7 de créer un milieu bâti compact;

bbis.8 de créer et de maintenir un milieu bâti favorable à l'exercice des activités économiques;

c. de favoriser la vie sociale, économique et culturelle des diverses régions du pays et de promouvoir une décentralisation judicieuse de l'urbanisation et de l'économie;

d. de garantir des sources d'approvisionnement suffisantes dans le pays;

e. d'assurer la défense générale du pays;

f.9 d'encourager l'intégration des étrangers et la cohésion sociale.

5 Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 15 juin 2012, en vigueur depuis le 1er mai 2014 (RO2014899;FF2010959).

6 Introduite par le ch. I de la LF du 15 juin 2012, en vigueur depuis le 1er mai 2014 (RO2014899;FF2010959).

7 Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 15 juin 2012, en vigueur depuis le 1er mai 2014 (RO2014899;FF2010959).

8 Introduite par le ch. I de la LF du 15 juin 2012, en vigueur depuis le 1er mai 2014 (RO2014899;FF2010959).

9 Introduite par le ch. 3 de l'annexe à la LF du 16 déc. 2016 (Intégration), en vigueur depuis le 1er janv. 2019 (RO20176521,20183171;FF20132131,20162665).

1 Les autorités chargées de l'aménagement du territoire tiennent compte des principes suivants.

2 Le paysage doit être préservé. Il convient notamment:

a.10 de réserver à l'agriculture suffisamment de bonnes terres cultivables, en particulier, les surfaces d'assolement;

b. de veiller à ce que les constructions prises isolément ou dans leur ensemble ainsi que les installations s'intègrent dans le paysage;

c. de tenir libres les bords des lacs et des cours d'eau et de faciliter au public l'accès aux rives et le passage le long de celles-ci;

d. de conserver les sites naturels et les territoires servant au délassement;

e. de maintenir la forêt dans ses diverses fonctions.

3 Les territoires réservés à l'habitat et à l'exercice des activités économiques seront aménagés selon les besoins de la population et leur étendue limitée. Il convient notamment:

a.11 de répartir judicieusement les lieux d'habitation et les lieux de travail et de les planifier en priorité sur des sites desservis de manière appropriée par les transports publics;

abis.12 de prendre les mesures propres à assurer une meilleure utilisation dans les zones à bâtir des friches, des surfaces sous-utilisées ou des possibilités de densification des surfaces de l'habitat;

b. de préserver autant que possible les lieux d'habitation des atteintes nuisibles ou incommodes, telles que la pollution de l'air, le bruit et les trépidations;

c. de maintenir ou de créer des voies cyclables et des chemins pour piétons;

d. d'assurer les conditions dont dépend un approvisionnement suffisant en biens et services;

e. de ménager dans le milieu bâti de nombreux aires de verdure et espaces plantés d'arbres.

4 Il importe de déterminer selon des critères rationnels l'implantation des constructions et installations publiques ou d'intérêt public. Il convient notamment:

a. de tenir compte des besoins spécifiques des régions et de réduire les disparités choquantes entre celles-ci;

b. de faciliter l'accès de la population aux établissements tels qu'écoles, centres de loisirs et services publics;

c. d'éviter ou de maintenir dans leur ensemble à un minimum les effets défavorables qu'exercent de telles implantations sur le milieu naturel, la population et l'économie.

10 Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 15 juin 2012, en vigueur depuis le 1er mai 2014 (RO2014899;FF2010959).

11 Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 15 juin 2012, en vigueur depuis le 1er mai 2014 (RO2014899;FF2010959).

12 Introduite par le ch. I de la LF du 15 juin 2012, en vigueur depuis le 1er mai 2014 (RO2014899;FF2010959).

1 Les zones à bâtir sont définies de telle manière qu'elles répondent aux besoins prévisibles pour les quinze années suivantes.

2 Les zones à bâtir surdimensionnées doivent être réduites.

3 L'emplacement et la dimension des zones à bâtir doivent être coordonnés par-delà les frontières communales en respectant les buts et les principes de l'aménagement du territoire. En particulier, il faut maintenir les surfaces d'assolement et préserver la nature et le paysage.

4 De nouveaux terrains peuvent être classés en zone à bâtir si les conditions suivantes sont réunies:

a. ils sont propres à la construction;

b. ils seront probablement nécessaires à la construction dans les quinze prochaines années même si toutes les possibilités d'utilisation des zones à bâtir réservées ont été épuisées et ils seront équipés et construits à cette échéance;

c. les terres cultivables ne sont pas morcelées;

d. leur disponibilité est garantie sur le plan juridique;

e.ils permettent de mettre en œuvre le plan directeur.

5La Confédération et les cantons élaborent ensemble des directives techniques relatives au classement de terrains en zone à bâtir, notamment à la manière de calculer la surface répondant aux besoins.

33Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 15 juin 2012, en vigueur depuis le 1ermai 2014 (RO2014899;FF2010959).

1Un terrain est réputé équipé lorsqu'il est desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès et par des conduites auxquelles il est possible de se raccorder sans frais disproportionnés pour l'alimentation en eau et en énergie, ainsi que pour l'évacuation des eaux usées.

2Les zones à bâtir sont équipées par la collectivité intéressée dans le délai prévu par le programme d'équipement, si nécessaire de manière échelonnée. Le droit cantonal règle la participation financière des propriétaires fonciers.<sup>46</sup>

3Si la collectivité intéressée n'équipe pas les zones à bâtir dans les délais prévus, elle doit permettre aux propriétaires fonciers d'équiper eux-mêmes leur terrain selon les plans approuvés par elle ou les autoriser à lui avancer les frais des équipements selon les dispositions du droit cantonal.<sup>47</sup>

46Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 15 juin 2012, en vigueur depuis le 1ermai 2014 (RO2014899;FF2010959).

47Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 6 oct. 1995, en vigueur depuis le 1eravril 1996 (RO1996965;FF1994III 1059).

1Les plans d'affectation ont force obligatoire pour chacun.

2Lorsque les circonstances se sont sensiblement modifiées, les plans d'affectation feront l'objet des adaptations nécessaires.

1Aucune construction ou installation ne peut être créée ou transformée sans autorisation de l'autorité compétente.

2L'autorisation est délivrée si:

a. la construction ou l'installation est conforme à l'affectation de la zone;

b. le terrain est équipé.

3Le droit fédéral et le droit cantonal peuvent poser d'autres conditions.

1S'il n'existe pas de plan d'affectation ou que l'adaptation d'un tel plan s'impose, l'autorité compétente peut prévoir des zones réservées dans des territoires exactement délimités. A l'intérieur de ces zones, rien ne doit être entrepris qui puisse entraver l'établissement du plan d'affectation.

2Une zone réservée ne peut être prévue que pour cinq ans au plus; le droit cantonal peut prolonger ce délai.

1Les cantons adaptent leurs plans directeurs aux art. 8 et 8a, al. 1,dans les cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la modification du 15 juin 2012.

2Jusqu'à l'approbation de cette adaptation du plan directeur par le Conseil fédéral, la surface totale des zones à bâtir légalisées ne doit pas augmenter dans le canton concerné.

3A l'échéance du délai prévu à l'al. 1, aucune nouvelle zone à bâtir ne peut être créée dans un canton tant que l'adaptation de son plan directeur n'a pas été approuvée par le Conseil fédéral.

4 Dans les cinq ans à compter de l'entrée en vigueur de la modification du 15 juin 2012, les cantons établissent une compensation équitable des avantages et inconvénients majeurs résultant des exigences de l'art. 5.

5A l'échéance du délai prévu à l'al. 4, aucune nouvelle zone à bâtir ne peut être créée dans les cantons qui ne disposent pas d'un régime de compensation équitable répondant aux exigences de l'art. 5. Le Conseil fédéral désigne ces cantons après les avoir entendus.

90 Introdult par le ch. I de la LF du 15 juin 2012, en vigueur depuis le 1er mai 2014 (RO2014899;FF2010959).

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