

NE_GERICHTE CDP.2023.349 vom 5. Dezember 2025

NE Tribunal cantonal, 2025-12-05, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_gerichte_CDP.2023.349

FR: NE_GERICHTE CDP.2023.349 du 5 décembre 2025

IT: NE_GERICHTE CDP.2023.349 del 5 dicembre 2025

Erwägungen

E. 1

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

E. 2

, adoptée par le Parlement le 25 septembre 2020, mais rejetée en votation populaire le 13 juin 2021 (FF 2021 2135). La loi fédérale relative aux objectifs en matière de protection du climat (LCI), que le peuple suisse a adoptée le 18 juin 2023 et qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2025, vise, comme expliqué ci-dessus, l'abaissement des émissions de gaz à effet de serre de la Suisse à zéro net d'ici 2050 ; elle consacre ainsi, pour la première fois dans une loi fédérale, l'objectif de zéro net avec un horizon défini (FF 2022 1536 ch. 2.2.1). c) En l'espèce, l'arrêt précité de la Cour retient en particulier que le cadre réglementaire mis en place par les autorités suisses comprend de graves lacunes, dont un manquement à quantifier, par le biais d'un budget carbone ou d'une autre manière, les limites nationales applicables en matière d'émission de gaz à effet de serre (§ 573), ce qui lui permet de conclure que la Suisse a entre autres violé l'article 8 CEDH. La Cour indique cependant, outre « l'ample marge d'appréciation » de la Suisse pour mettre en œuvre sa politique climatique (§ 572), qu'il est nécessaire, pour que les mesures en vue d'une réduction importante et progressive des niveaux d'émission de gaz à effet de serre soient efficaces, que les pouvoirs publics agissent en temps utile, de manière appropriée et cohérente (§ 548). Ainsi, pour rendre les choses possibles, ces mesures doivent être prises immédiatement, celles-ci devant toutefois, selon la Cour, « tout d'abord être intégrées dans un cadre réglementaire contraignant au niveau national, puis être mises en œuvre adéquatement » (§ 549). Il ressort de ce qui précède qu'afin d'obtenir une mise en œuvre cohérente et coordonnée de l'arrêt de la Cour au niveau national, il appartient en premier lieu à la Confédération, qui dispose d'une compétence législative générale dans les domaines touchés, d'adopter les mesures-cadres qu'elle estime nécessaires afin de tendre à la réalisation des exigences imposées par la décision, avant qu'il puisse être exigé des cantons une mise en œuvre sur leur propre territoire. En particulier, il lui appartiendra d'examiner si les lois fédérales citées ci-dessus sont suffisantes pour respecter les injonctions de cet arrêt ou si elles doivent être modifiées. Certes, la compétence des articles 74 et 89 Cst. féd. étant concurrente par rapport à celle des cantons, rien n'empêcherait ces derniers de servir les intérêts de la protection de l'environnement et de la politique énergétique, en particulier sur la base de la LCEn. Les cantons ne peuvent toutefois le faire que dans une mesure limitée (cons. 3b/bb ci-dessus) et il n'appartient pas à la Cour de céans de se substituer au législateur sous peine de violer le principe de la séparation des pouvoirs. Ce grief doit partant être rejeté. d) On notera encore que, à l'échelle cantonale, sur la base du mandat de la Constitution cantonale (art. 5 al. 1 let. 1), le législateur neuchâtelois a édicté la loi cantonale sur l'énergie du 1^{er} septembre 2020 (LCEn, RSN 740.1), entrée en

vigueur le 1^{er} mai 2021, laquelle dispose, à son article 1^{er} al. 3 let. e, que selon la conception directrice cantonale de l'énergie 2015, une réduction des émissions de gaz à effet de serre en tonnes équivalent CO₂ par habitant de -40 % en 2025, de -60 % en 2035 et de -90 % en 2040. Il est par ailleurs établi que le secteur carburants est une source importante d'émissions de gaz à effet de serre. Avec les recours, la Cour de céans reconnaît néanmoins que l'objectif de réduction des gaz à effet de serre est un intérêt public important et que, par exemple, l'encouragement du transfert modal vers les transports publics et la mobilité douce est de nature à contribuer à remplir cet objectif. La somme de mesures, même petites, peut indéniablement servir cet intérêt (arrêt du TF du 19.08.2024 [2C_38/2024] cons. 4.4.3). Cet objectif n'a toutefois pas échappé à l'intimé. Le plan directeur, qui a été approuvé par le Conseil fédéral et qui a force obligatoire pour les autorités (art. 9 al. 1 LAT), valorise cet aspect, qui a été pris en compte par le planificateur. Celui-ci a également dû composer avec un autre intérêt public important (développement d'une ZAE consolidant l'attractivité économique cantonale). Dans la mesure où l'intimé a respecté les exigences figurant dans le plan directeur dans l'élaboration du PAC, notamment en procédant à une balance des intérêts conforme au droit, il n'appartient pas à la Cour de céans de sanctionner le choix du planificateur (au sujet du pouvoir de cognition du Conseil d'Etat et de la Cour de droit public, cons. 3b ci-dessous).

E. 3

a/aa) La recourante soutient que la Cour de céans dispose d'un libre pouvoir d'examen, en application de l'article 33 al. 3 let. b LAT. Sur ce point, il y a lieu de préciser ce qui suit. Le canton de Neuchâtel connaît, en matière de planification, la procédure de mise à l'enquête publique et d'opposition. Ainsi, les plans d'affectation cantonaux sont établis par le service chargé de l'aménagement du territoire et les plans d'alignement par le service désigné par le Conseil d'Etat ; ils sont signés par le département désigné par le Conseil d'Etat après avoir été mis en circulation auprès des communes concernées et des départements et services intéressés (art. 25 al. 1 LCAT). Ils sont mis à l'enquête publique simultanément (art. 25 al. 2 LCAT) et peuvent faire l'objet d'une opposition au Conseil d'Etat (art. 26 al. 1 LCAT), qui statue, sous réserve d'une conciliation (art. 26 al. 2 LCAT), dans un délai de six mois (art. 26 al. 3 LCAT). Cette procédure correspond aux objectifs de participation des citoyens intéressés et satisfait aux exigences du droit d'être entendu des tiers intéressés et de leur protection juridique. Les décisions du Conseil d'Etat en matière de plans d'affectation et d'alignement cantonaux sont susceptibles d'un recours au Tribunal cantonal, conformément à la LPJA (art. 125 al. 2 LCAT). Aux termes de l'article 33 let. d LPJA, la Cour de céans ne statue pas en opportunité, sauf si une loi le prévoit expressément. L'article 33 al. 3 let. b LAT impose qu'une autorité de recours au moins ait un libre pouvoir d'examen. L'« autorité de recours » au sens de cette disposition ne doit pas nécessairement être une autorité de juridiction administrative chargée par le droit cantonal de statuer sur des recours stricto sensu. Une autorité compétente pour statuer sur des oppositions, par exemple un gouvernement ou un législatif cantonal, peut également satisfaire aux exigences du droit fédéral (arrêt du TF du 09.10.2023 [1C_288/2022] cons. 2.2.1 et les réf. cit.). Ce libre pouvoir d'examen ne se réduit pas à un contrôle complet de la constatation des faits et de l'application du droit ; il comporte aussi un contrôle de l'opportunité. L'autorité doit vérifier que la décision contestée devant elle est juste et adéquate. Cette disposition est, de manière autonome, directement applicable en procédure cantonale (Aemisegger/Haag , Commentaire LAT, 2009, art. 33 N 4). Toutefois, dans ce cadre, l'autorité cantonale de recours doit préserver la liberté d'appréciation dont les autorités inférieures ont besoin dans

l'accomplissement de leurs tâches, conformément à ce que prescrit l'article 2 al. 3 LAT. Cette liberté d'appréciation implique qu'en particulier une mesure d'aménagement appropriée doit être confirmée ; l'autorité de recours n'est pas habilitée à lui substituer une autre solution qui serait également appropriée. Le contrôle de l'opportunité s'exerce donc avec retenue sur des points concernant principalement des intérêts locaux, tandis que, au contraire, la prise en considération adéquate d'intérêts d'ordre supérieur, dont la sauvegarde incombe au canton, doit être imposée par un contrôle strict. L'examen de l'opportunité avec la retenue prônée ne diffère pas véritablement du pouvoir de contrôle de la légalité. En particulier, le contrôle des intérêts d'ordre supérieur (notamment la violation des art. 1, 3, 15, 15a, 21 et 34 LAT) relève de la violation de la loi et non de l'opportunité (arrêt du TF du 09.10.2023 [1C_288/2022] cons. 2.2.2, 2.2.4 et les réf. cit.). b/bb) Compte tenu des principes dégagés ci-dessus, l'examen de l'opportunité d'un plan d'affectation cantonal revient en priorité à une autorité politique, à savoir le Conseil d'Etat, qui statue sur les oppositions. La Cour de céans peut ensuite s'en tenir à un examen de fait et de droit, ce qui inclut en principe le contrôle des intérêts supérieurs qui relèvent de la violation de la loi. Si le Conseil d'Etat a à tort considéré que son contrôle ne s'étendait pas à l'opportunité dans le sens défini ci-dessus, la Cour peut soit examiner le litige en étendant l'examen à cette question (cf. à ce sujet une cause portant sur un plan d'affectation communal RJN 2013, p. 503 cons. 2), soit renvoyer l'affaire au Conseil d'Etat. À cet égard, il appartient à celui-ci de démontrer de façon suffisamment identifiable qu'il a tranché le litige avec un libre pouvoir d'examen, conformément à l'article 33 al. 3 let. b LAT. Une simple référence à cette disposition ne suffit pas. Cette solution a pour avantage de confier prioritairement à une autorité politique le soin de contrôler l'opportunité d'une décision. En effet, cette tâche est fondamentalement étrangère à la mission de gardien du droit qui est celle des tribunaux (Tanquerel, Le droit public en mouvement, in : Mélanges en l'honneur du Professeur Etienne Poltier, 2020, p. 1045). b/cc) Dans le cas particulier, dans sa décision litigieuse, le Conseil d'Etat ne soutient ni ne laisse entendre qu'il a examiné la cause avec un libre pouvoir d'examen. Il subsiste un doute à ce sujet. Pour les motifs qui suivent, il n'y a toutefois pas lieu de lui renvoyer la cause pour nouvelle décision, la Cour de céans étant en mesure de statuer en l'état.

E. 4

a) Selon le principe de la coordination des procédures (art. 25a al. 4 LAT ; 26a LCAT), l'autorité de planification doit prendre en compte, dans le cadre de l'adoption d'un plan partiel d'affectation ou d'un plan de quartier, tous les éléments déterminants du point de vue de la protection de l'environnement et de l'aménagement du territoire qui sont objectivement en relation les uns avec les autres, notamment ceux qui se trouvent dans une relation si étroite qu'ils ne peuvent être appliqués de manière indépendante. Les plans d'affectation au sens des articles 14 ss LAT sont en effet eux-mêmes des instruments de coordination qui garantissent avec leurs propres moyens et procédures l'application de prescriptions d'ordre divers et qui visent à résoudre les conflits entre les différents intérêts à l'utilisation du sol. Servent notamment à cet égard d'instruments de coordination l'obligation de faire concorder les plans d'aménagement (art. 2 LAT, obligation d'aménager le territoire) et l'obligation d'établir un rapport à l'intention de l'autorité cantonale chargée de l'approbation des plans (art. 47 OAT) et, du point de vue du contenu, les buts et les principes régissant l'aménagement (art. 1-3 LAT) ainsi que les règles relatives à la pesée des intérêts en présence (art. 3 OAT) et, cas échéant, une évaluation environnementale stratégique, dans la mesure où le droit cantonal en prévoit une. Lorsque le projet dépasse les

valeurs seuils de déclenchement d'une étude d'impact sur l'environnement (ci-après : EIE), il faut en général établir une EIE au stade la planification de l'affectation (à la rigueur seulement une EIE de première étape) ; notons à cet égard que, pour la réalisation de tels projets, il existe un lien étroit entre l'obligation de procéder à une EIE et l'obligation de planifier. L'étendue de cet examen varie toutefois selon le degré de précision du plan. Ainsi, lorsqu'un plan d'affectation (plan général d'affectation ou plan d'affectation spécial) porte sur un projet concret dont les incidences territoriales et environnementales sont connues, il faut, en vertu de l'article 25a LAT, effectuer une pesée globale des intérêts au stade de l'élaboration du plan et s'assurer que le projet ne contrevient pas aux dispositions du droit fédéral sur l'aménagement et sur l'environnement (Marti , in : Commentaire pratique LAT : Autorisation de construire, protection juridique et procédure, 2020, Schulthess Editions romandes, ad art. 25a, ch. 57). En tout état de cause, l'adoption d'une planification n'est pas admissible s'il apparaît d'emblée que la réalisation du projet est exclue au regard des exigences du droit de l'environnement (arrêt du TF du 01.12.2020 [1C_489/2019] cons. 3.1.2 et les réf. cit.). Selon la jurisprudence du Tribunal fédéral, le planificateur, lorsqu'il détermine les affectations du territoire, a le devoir de s'assurer de la cohérence de sa planification et de ce que celle-ci puisse concrètement être mise en œuvre. Il n'est en effet pas acceptable de classer des terrains en des affectations qui, systématiquement, ne pourront être concrétisées au moment de la construction (arrêt du TF du 01.12.2020 [1C_489/2019] cons. 3.2.3). Les autorités chargées d'élaborer les plans d'affectation jouissent d'une marge d'appréciation dès lors qu'il s'agit de définir le degré de précision des plans. Elles doivent tenir compte des caractéristiques propres de l'objet à planifier lorsqu'elles déterminent le contenu normatif ou la densité normative d'un plan d'affectation. Il n'est ainsi pas possible d'adopter des plans vides de toute substance et créant une trop grande insécurité juridique au regard de l'objet à planifier. La situation juridique créée par le plan doit être définitive et suffisamment précise, tout particulièrement lorsque se posent des problèmes de coordination matérielle avec d'autres normes juridiques qui pourraient remettre en question la réalisation du plan (Jeannerat/Moor , in : Commentaire pratique LAT, op. cit., n. 14 ad art. 14). b) La recourante invoque une violation du principe de la coordination, pour le motif qu'elle est empêchée de contester utilement et en toute connaissance de cause la décision litigieuse, celle-ci n'intégrant pas plusieurs éléments interdépendants. Plus particulièrement, elle relève que la décision litigieuse ne tient pas compte de l'augmentation importante du trafic routier et des nuisances (bruit, pollution) qu'elle engendrera, qu'elle retient à tort que le quartier sans voitures ne concerne pas le périmètre du PDE Littoral Est, renvoyant cette question à la révision du plan d'aménagement local (ci-après : PAL) de la Commune de La Tène, alors que ce sont plus de 30000 m² de logements qui sont prévus dans le pôle et que la création d'un quartier sans voitures a un impact considérable sur le nombre de places de stationnement au sein du PDE. Elle voit aussi une violation du principe de coordination en tant que la question de l'accès à une mobilité douce, singulièrement de la création de bandes cyclables sur l'Avenue des Champs-Montants n'a pas été traitée pour le motif qu'elle sort du périmètre de plan d'affectation. Elle relève à cet égard une incohérence dans le fait que la jonction de Thielle a été examinée dans le PAC, quand bien même celle-ci ne concerne pas non plus le périmètre. Elle en conclut que ces problématiques doivent faire l'objet de décisions coordonnées. b/aa) Les griefs de la recourante nécessitent dans un premier temps d'examiner le degré de précision du PAC litigieux, ainsi que son périmètre. A titre liminaire, on rappellera que le PDE Littoral Est se localise à l'extrémité est de l'agglomération de Neuchâtel, sur le territoire de la Tène. D'une superficie d'environ 25 ha,

le site est intégralement affecté en zone agricole. Il intègre un pôle de développement économique cantonal au nord et une zone mixte bordant le hameau d'Epagnier au sud. Le projet du PAC vise uniquement à permettre un aménagement du pôle de développement économique en affectant à la zone à bâtir, plus particulièrement à la ZAE la partie nord du site (art. 4 du règlement du PAC). Le périmètre du PAC figurant dans le plan d'implantation ne comprend donc pas la zone mixte précitée (cf. art. 2 du règlement du PAC). D'autres planifications d'affectation viendront par conséquent concrétiser le schéma directeur à l'avenir, respectivement le PDE Littoral Est (révision du plan d'aménagement local de La Tène et éventuellement plans de quartier pour les étapes ultérieures de développement des zones d'habitations/mixtes du pôle). Le PAC constitue la première étape de la planification du secteur. Les aménagements précis ne sont pas encore établis dans le plan, ni les activités économiques qui y seront exercées. L'objectif est en particulier de développer les domaines d'activités stratégiques (fiche E_11). Le pôle est en l'état divisé en 6 unités foncières de base, librement fractionnables en lots, en fonction des demandes et des besoins des entreprises et des porteurs du projet. Selon l'importance et des caractéristiques des entreprises et des projets de construction qui s'implanteront dans le pôle, certains permis de construire pourront être accompagnés de compléments d'étude spécifique afin d'approfondir certains domaines de l'environnement : étude acoustique, étude OPAM, réalisation des travaux etc. Il s'ensuit que le type et l'intensité concrets de l'affectation ne sont pas fixés par le PAC litigieux, ou alors seulement dans les grandes lignes. b/bb) Par ailleurs, le planificateur a élaboré en parallèle au PAC le plan d'alignement et un plan d'équipement, dont le périmètre est identique à celui du PAC. La décision du 18 octobre 2023 porte ainsi simultanément sur la levée des oppositions et l'approbation du PAC et du plan d'alignement cantonal. Le rapport 47 OAT intègre l'ensemble du PDE Littoral Est (ZAE et zones mixtes, p. 5). Il contient un examen de l'impact du PAC sur l'environnement et examine notamment les questions de l'augmentation du trafic (étude de mobilité [eee]), ainsi que des nuisances sonores qui en découleront. Il traite donc parfois de questions spécifiques au PAC, mais comprend également des réflexions qui vont au-delà de celui-ci. Dans ce contexte, l'intégration de la jonction de Thielle dans l'étude sur l'augmentation du trafic et son impact sur le bruit a tout à fait sens, même si ce carrefour n'entre pas dans le périmètre du PAC et que celui-ci ne prévoit pas une modification directe de la jonction de la Thielle. Si l'article 10 du règlement du PAC fait référence à cette jonction, c'est uniquement en relation avec les permis de construire dans le PAC, lesquels ne pourront être octroyés que sous condition, soit celle de mettre en œuvre diverses mesures si la fréquentation du carrefour atteint un certain niveau. Pour ce motif, on ne voit pas de contradiction majeure dans le fait d'avoir examiné la problématique de la jonction de Thielle dans le rapport 47 OAT d'une part et de ne pas avoir défini la création de bandes cyclables sur l'Avenue des Champs-Montants d'autre part, dès lors que cet aménagement est exclu du périmètre du PAC et qu'il n'est pas de nature à influencer notablement le trafic et le bruit. Certes, on peut tout de même regretter que le planificateur n'ait pas intégré la création de cette piste cyclable sur l'Avenue des Champs-Montants dans le rapport 47 OAT, alors qu'il est question du prolongement de la ligne de bus 107 le long de la route des Grands-Bois pour accéder au site, route qui ne se trouve pas non plus dans le périmètre du PAC (à ce sujet, cf. cons. 6b ci-dessous). La Cour de céans retient néanmoins qu'il ne s'agit pas d'une incohérence grave justifiant le renvoi du dossier à l'autorité planificatrice, à mesure que l'absence de cette piste cyclable ne devrait pas influencer le trafic et le bruit. Quant au défaut de coordination avec les autorités communales, on relèvera que le quartier

sans voitures projeté par le Conseil communal de La Tène (observations sur l'opposition datées du 04.11.2021) ne fait pas partie du périmètre du PAC, mais de la zone mixte précitée. L'autorité de coordination compétente au sens de l'article 25a LAT pour conduire la procédure du PAL (Commune de La Tène) n'est donc pas la même que celle du PAC. On ne discerne pas de violation de l'article 25a LAT dans ce contexte. Avec l'intimé, les autorités n'ont pas d'obligation d'adopter ou de modifier de manière simultanée un plan communal d'affectation des zones et un PAC (art. 125a LCAT a contrario). Si le rapport 47 OAT a étendu l'étude de plusieurs paramètres au-delà du périmètre du PAC, par exemple les questions de la mobilité et du stationnement de la zone mixte au sud du PAC, on ne trouve nulle part dans le rapport que la zone mixte est dans une relation si étroite avec la ZAE projetée dans le PAC, au point que ces deux éléments devraient faire l'objet d'une planification simultanée. Rien ne permet ainsi de se convaincre, contrairement à l'opinion de la recourante, que la construction projetée d'un quartier sans voitures dans cette zone mixte pourrait avoir une influence notable dans le nombre de places de stationnement au sein du PAC. Une telle conclusion ne ressort pas du rapport 47 OAT. Une élaboration parallèle du PAC et du PAL ne s'imposait dès lors pas. Le principe de coordination sera en outre respecté si l'autorité coordinatrice chargée de la procédure du PAL fait concorder les exigences du PAC et du plan directeur à ses propres plans d'aménagement (art. 2 al. 1 LAT). Il appartiendra ainsi à la commune de concrétiser certaines mesures préconisées dans le rapport 47 OAT dans le cadre de son plan d'aménagement local, contre laquelle la recourante pourra faire valoir ses contestations, le cas échéant. La problématique de l'offre en stationnement fera, en tant que besoin, l'objet d'un examen séparé ci-après.

E. 5

a) La recourante demande que la mobilité alternative, tout particulièrement l'augmentation du transfert modal vers les transports publics et la mobilité douce, soit une priorité afin que le canton respecte ses engagements pris sur le plan national et cantonal en ce qui concerne notamment la réduction des gaz à effet de serre. Elle relève que le canton de Neuchâtel est à la traîne en ce qui concerne la problématique des émissions de gaz à effet de serre et soutient que l'intimé a négligé cet aspect et, partant, a procédé à une pesée des intérêts inadéquates. b) En l'occurrence, le schéma directeur qui reprend les concepts figurant dans le plan directeur du canton consacre un thème à la mobilité (thème B). L'objectif est de fournir un réseau de cheminements modes doux, dense, lisible et confortable (C.1), de garantir une desserte en transport public de qualité (C.2), de diriger le trafic routier vers l'est (C.3) et d'engager une politique de stationnement favorisant les mobilités alternatives. Ces objectifs ont été concrétisés notamment dans les fiches E_11 et A_21 (Viser un report modal fort vers les transports publics et la mobilité douce). Selon la fiche E_11, une desserte minimale de niveau C est prévue au minimum pour les extensions de la zone à bâtir (fiche E_11). La fiche A_21 prévoit comme principes d'aménagement et de coordination notamment la mise en œuvre du RER neuchâtelois, l'adaptation des réseaux de bus de rabattement de manière à favoriser l'utilisation des transports publics, l'encouragement à l'usage de la mobilité douce grâce à la création d'itinéraires adaptés et la mise en place de stationnements pour vélo en suffisance dans l'espace urbain. Le rapport 47 OAT retient que la coordination urbanisation-transport et de la mobilité constitue des intérêts publics prépondérants d'importance nationale. Quoiqu'en dise la recourante, ces intérêts publics ont été pris en considération à l'échelle du PAC, en tant que le pôle de développement se trouve dans l'espace urbain, dans le périmètre du projet d'agglomération et en continuité du bâti existant. La question de l'accessibilité de la zone en transports publics (gare de

Marin-Epagnier et lignes de bus 101/107) a été intégrée dans la discussion. Contrairement à l'avis de la recourante, les intérêts ont donc été identifiés, appréciés et pondérés conformément à l'article 3 OAT, étant précisé que la planification respecte les buts et les principes figurant dans le schéma directeur (fiche E_11 et A_21), comme l'a retenu la décision litigieuse, à laquelle il est renvoyé. Le fait que l'intimé aurait pu faire plus d'effort en la matière ou que sa vision est désuète ne rend pas sa planification inappropriée, de sorte que l'autorité de recours n'est pas habilitée à lui substituer une autre solution qui serait également appropriée.

E. 6

a) Plus particulièrement, en ce qui concerne les transports publics, la recourante demande une qualité de desserte de niveau B au sein du PDE Littoral Est. Elle invoque dans ce cadre une violation de l'article 3 al. 3 let. a LAT. b) Cette disposition ne constitue qu'un simple principe de planification et ne pose ainsi pas d'exigences particulières en matière de transports publics (arrêt du TF du 19.07.2010 [1C_429/2009] cons. 3.1). La LCAT ou son règlement d'application ne contient en outre aucune disposition relative au raccordement en transports publics, sous réserve de l'article 69 al. 2 let. e RELCAT, qui ne pose aucun critère sur la qualité de la desserte. La recourante conclut ainsi avec raison que cette question relève de la pure opportunité. Il est admis par les parties qu'une desserte de niveau C pour les bus correspond à une cadence de 10 minutes à une distance d'arrêt d'un rayon de moins de 300 mètres, contre une cadence toutes les 7,5 minutes pour une desserte de niveau B (décision litigieuse cons. 5.2). La variante de la ligne de bus 101 permettrait d'atteindre une qualité de desserte de niveau B (surcoût non estimé). Celle de la ligne 107 devrait faire l'objet d'une augmentation notable de sa fréquence pour atteindre la qualité de desserte C (surcoût de 3,5 millions par an, rapport 47 OAT, p. 80). L'étude de mobilité [eee] annexée au rapport 47 OAT recommande de développer le projet d'extension d'une de ces deux lignes, avec une cadence maximale à 10 minutes. La Cour de droit public constate que la zone bénéficiera d'une desserte minimale de niveau C et qu'aucun permis de construire ne pourra être octroyé tant que cette qualité ne sera pas garantie (art. 12 al. 2 du règlement du PAC). Il est faux de dire que la cadence à 7,5 minutes n'a pas été discutée ou envisagée. Le DDTE a confirmé dans sa réponse à l'opposition devant le Conseil d'Etat que c'est la ligne du bus 107 qui sera déviée via les Champs-Montants et desservira le site à une cadence de 10 minutes (observations du 25.10.2021). Le fait qu'une autre solution serait également envisageable n'est pas décisif. Il est vrai que la demande de la recourante serait de nature à contribuer à l'objectif de la neutralité carbone. Il est difficile de quantifier ce bénéfice, étant précisé que cette mesure, même petite (cadence améliorée de 2,5 minutes), peut servir l'intérêt public en cause. Il n'est toutefois pas nécessaire d'examiner si le surcoût qui en résulterait est ou non supportable pour l'Etat, respectivement exigible. Il n'y a en effet ni violation du droit, ni du principe d'opportunité au sens de l'article 33 al. 3 let. b LAT, même si on devait examiner cette problématique sous l'angle d'intérêts d'ordre supérieur dont la sauvegarde incombe, pour partie, au canton. La desserte du niveau C respecte les principes établis dans le schéma directeur et le plan directeur (fiche E_11), qui a été validé par le Conseil fédéral, soit une autorité fédérale qui doit en premier lieu fixer les stratégies climatiques (cons. 2 ci-dessus). Le choix du Conseil d'Etat, même s'il manque d'ambition aux yeux de la recourante, n'est dès lors pas critiquable.

E. 7

a) La recourante juge la politique de stationnement inopportune. Elle fait valoir que la disponibilité ou non d'une place de parc détermine le choix du mode de transport et que le nombre de places de parc projetées au sein du PDE Littoral Est de 1390 à 1990 équivaut à cinq fois la capacité du Parking de la Place Pury. Elle soutient que différents facteurs permettraient de diminuer les besoins en stationnement dans la zone considérée et de favoriser ainsi le transfert modal vers les transports publics et la mobilité douce : une desserte en transports publics de niveau B permettrait de réduire le besoin entre 838 à 1135 places, voire entre 531 et 828 si on prend également en considération le plan de quartier sans voitures. Elle conteste finalement la méthode de calcul. b) C'est en vain que la recourante invoque l'inopportunité de la décision du Conseil d'Etat sur ce point. Le PAC et son règlement respecte par ailleurs les normes. Tout d'abord, on relèvera que les chiffres ci-dessus sont fondés sur l'étude de [eee], dont le périmètre d'examen est plus étendu que celui du PAC litigieux. Ils sont donc indicatifs et doivent être nuancés par rapport à l'objet du litige, ce d'autant que le rapport 47 OAT mentionne qu'il s'agit d'un premier ordre de grandeur qui devra être précisé lors de développement du projet. Cette solution est conforme aux principes d'aménagement du PAC, qui se limite à définir l'affectation dans les grandes lignes (cons. 4b/aa ci-dessus). Il ne s'agit par conséquent pas de chiffres définitifs qui auraient un caractère contraignant. Il est vrai que le nombre plus ou moins important de places de parc peut jouer un rôle dans le choix du mode de transport. Dans ce contexte, la limitation du nombre de places de parc pour les véhicules à moteur est de nature à contribuer à l'intérêt public de la réduction des gaz à effet de serre. Le rapport 47 OAT a pris en compte les exigences du plan directeur, en particulier le principe d'aménagement no 7 de la fiche E_11 et la fiche E_24 « gérer le stationnement » en favorisant les mobilités alternatives. La norme VSS 40 281 qui constitue le fondement de la réglementation en la matière - ce que la recourante admet - prévoit des facteurs de satisfaction compris entre 50 % à 80 % par rapport au besoin brut de stationnement. Or, le rapport 47 OAT préconise de se fonder sur la fourchette basse, qui a été reprise à l'article 9 du règlement du PAC. Cette solution respecte ainsi la norme VSS applicable, ainsi que les exigences du plan directeur. Il est donc faux de considérer que le Conseil d'Etat se serait basé sur des résultats erronés de l'étude de mobilité de [eee], dont les chiffres doivent être nuancés, pour les motifs qui précèdent. La solution échappe ainsi à toute critique, tant d'un point de vue des normes applicables, que de l'opportunité. En effet, il n'appartient pas à l'autorité de recours de substituer une autre solution qui serait également appropriée. Par ailleurs, comme le relève l'intimé, la qualité de desserte de niveau C n'étant pas contraire au droit, ni inopportune, la recourante ne peut obtenir l'admission de ses prétentions en se fondant sur une qualité de desserte de niveau supérieur (cons. 6b ci-dessus). Ces considérations valent également en ce qui concerne la question du quartier sans voitures (pour le surplus, cf. cons. 4b/bb ci-dessus).

E. 8

L'accessibilité cyclable et piétonne dans le PAC correspond également aux principes figurant dans le plan directeur de la mobilité cyclable (PDCMC) et dans le projet d'agglomération 4 (PA4, cf. observations du DDTE du 25.10.2021). Le PAC prévoit en particulier un mode d'accès de circulation en peigne (axe transversal routier reliant la route de Chevalereux, fermeture de l'extrémité sud de l'axe au trafic automobile, cf. Annexe 3 de l'étude [eee], p. 39-40 [figure 18]) et des liaisons piétonnes et cyclables principales (art. 8 al. 4, 5, 6 du règlement du PAC) à deux sens, d'ouest en est (cf. plan d'implantation), y compris dans la zone de verdure bordant l'autoroute A5, voire depuis le sud, conformément

à la recommandation du rapport 47 OAT. Cet aménagement est de nature à rendre moins attractif l'utilisation d'un véhicule à moteur. La sécurisation et la densification des réseaux piétonniers et cyclables renforceront l'attractivité des mobilités douces, répondant aux objectifs de la fiche A_21. Le fait que les accès ne soient pas encore définis dans le PAC, comme le relève la recourante, n'est pas décisif, puisque ces questions relèveront de l'aménagement des dessertes des parcelles, en fonction des activités économiques qui y seront développées.

E. 9

a) La recourante critique le rapport 47 OAT, en tant que celui-ci, postulant une augmentation du trafic de véhicules à moteur, prévoit l'agrandissement des infrastructures routières. Tout en reconnaissant que la réalisation du PDE Littoral Est induira une augmentation des déplacements, elle demande que ceux-ci soient majoritairement effectués en mobilité douce et en transports publics. Se fondant sur la théorie mathématicienne du paradoxe de Braess, selon laquelle l'ajout d'un nouvel axe dans un réseau, ou l'amélioration de la capacité d'un axe, contribue à l'engorgement du réseau plutôt qu'à sa fluidification, elle demande au Conseil d'Etat de prendre des mesures concrètes permettant de réduire le trafic routier, ou à tout le moins de ne pas l'augmenter. Elle relève à cet égard que l'amélioration des infrastructures de la mobilité douce, de la qualité de desserte en transports publics et une politique plus stricte en matière de stationnement des voitures sont autant d'éléments qui contribueraient à remplir cet objectif. b) L'étude de mobilité [eee] prévoit une augmentation « naturelle » du trafic routier de 1,85 % par an jusqu'en 2020, puis de 1,5 % entre 2020 et 2040. Cette hypothèse est fondée sur le développement du PDE Littoral Est, mais également sur trois projets connexes (Secteur des Nageux à Cornaux ; Secteur Sud de Cressier ; Quartier d'habitation à Marin-Epagnier). Il n'est donc pas lié uniquement au développement du PDE Littoral Est. Aussi louable qu'il soit, le souhait de la recourante de demander que l'augmentation du trafic se fasse majoritairement en mobilité douce ou en transports publics est irréaliste. Il y est en effet question de l'aménagement d'une ZAE, bordée par une autoroute nationale et proche d'une zone industrielle déjà bien développée. Selon la nature des activités économiques qui y prendront place, la mobilité douce pourra y être favorisée, étant précisé que le PAC prévoit déjà plusieurs mesures propres à limiter, autant que faire se peut, la circulation automobile (cons. 8 ci-dessus).

E. 10

Il ressort de ce qui précède que l'intimé a procédé aux constatations de fait nécessaires pour déterminer et pondérer les différents intérêts en présence. Les dispositions pertinentes sur la protection de l'environnement ont été appliquées et il a été retenu à ce titre qu'aucune règle particulière de droit fédéral, respectivement cantonal, n'est susceptible de faire obstacle au projet. La solution proposée n'est pas davantage inopportune, dans le sens défini à l'article 33 al. 3 let. b LAT. Il s'ensuit que les griefs de la recourante sont mal fondés et que le recours doit être rejeté.

E. 11

Les frais de la procédure de recours doivent être mis à la charge de la recourante (art. 47 al. 1 LPJA). Ils sont fixés à 4'400 francs, conformément à l'article 47 al. 1 LTFrais. Il ne sera alloué aucuns dépens (art. 48 al. 1 LPJA a contrario).

E. 47

OAT d'une part et de ne pas avoir défini la création de bandes cyclables sur l'Avenue des Champs-Montants d'autre part, dès lors que cet aménagement est exclu du périmètre du PAC et qu'il n'est pas de nature à influencer notablement le trafic et le bruit. Certes, on peut tout de même regretter que le planificateur n'ait pas intégré la création de cette piste cyclable sur l'Avenue des Champs-Montants dans le rapport 47 OAT, alors qu'il est question du prolongement de la ligne de bus 107 le long de la route des Grands-Bois pour accéder au site, route qui ne se trouve pas non plus dans le périmètre du PAC (à ce sujet, cf. cons. 6b ci-dessous). La Cour de céans retient néanmoins qu'il ne s'agit pas d'une incohérence grave justifiant le renvoi du dossier à l'autorité planificatrice, à mesure que l'absence de cette piste cyclable ne devrait pas influencer le trafic et le bruit.

Quant au défaut de coordination avec les autorités communales, on relèvera que le quartier sans voitures projeté par le Conseil communal de La Tène (observations sur l'opposition datées du 04.11.2021) ne fait pas partie du périmètre du PAC, mais de la zone mixte précitée. L'autorité de coordination compétente au sens de l'article 25a LAT pour conduire la procédure du PAL (Commune de La Tène) n'est donc pas la même que celle du PAC. On ne discerne pas de violation de l'article 25a LAT dans ce contexte. Avec l'intimé, les autorités n'ont pas d'obligation d'adopter ou de modifier de manière simultanée un plan communal d'affectation des zones et un PAC (art. 125a LCAT a contrario). Si le rapport 47 OAT a étendu l'étude de plusieurs paramètres au-delà du périmètre du PAC, par exemple les questions de la mobilité et du stationnement de la zone mixte au sud du PAC, on ne trouve nulle part dans le rapport que la zone mixte est dans une relation si étroite avec la ZAE projetée dans le PAC, au point que ces deux éléments devraient faire l'objet d'une planification simultanée. Rien ne permet ainsi de se convaincre, contrairement à l'opinion de la recourante, que la construction projetée d'un quartier sans voitures dans cette zone mixte pourrait avoir une influence notable dans le nombre de places de stationnement au sein du PAC. Une telle conclusion ne ressort pas du rapport 47 OAT. Une élaboration parallèle du PAC et du PAL ne s'imposait dès lors pas. Le principe de coordination sera en outre respecté si l'autorité coordinatrice chargée de la procédure du PAL fait concorder les exigences du PAC et du plan directeur à ses propres plans d'aménagement (art. 2 al. 1 LAT). Il appartiendra ainsi à la commune de concrétiser certaines mesures préconisées dans le rapport 47 OAT dans le cadre de son plan d'aménagement local, contre laquelle la recourante pourra faire valoir ses contestations, le cas échéant. La problématique de l'offre en stationnement fera, en tant que besoin, l'objet d'un examen séparé ci-après.

5.a) La recourante demande que la mobilité alternative, tout particulièrement l'augmentation du transfert modal vers les transports publics et la mobilité douce, soit une priorité afin que le canton respecte ses engagements pris sur le plan national et cantonal en ce qui concerne notamment la réduction des gaz à effet de serre. Elle relève que le canton de Neuchâtel est à la traîne en ce qui concerne la problématique des émissions de gaz à effet de serre et soutient que l'intimé a négligé cet aspect et, partant, a procédé à une pesée des intérêts inadéquates.

b) En l'occurrence, le schéma directeur qui reprend les concepts figurant dans le plan directeur du canton consacre un thème à la mobilité (thème B). L'objectif est de fournir un réseau de cheminements modes doux, dense, lisible et confortable (C.1), de garantir une desserte en transport public de qualité (C.2), de diriger le trafic routier vers l'est (C.3) et d'engager une politique de stationnement favorisant les mobilités alternatives. Ces

objectifs ont été concrétisés notamment dans les fiches E_11 et A_21 (Viser un report modal fort vers les transports publics et la mobilité douce). Selon la fiche E_11, une desserte minimale de niveau C est prévue au minimum pour les extensions de la zone à bâtir (fiche E_11). La fiche A_21 prévoit comme principes d'aménagement et de coordination notamment la mise en œuvre du RER neuchâtelois, l'adaptation des réseaux de bus de rabattement de manière à favoriser l'utilisation des transports publics, l'encouragement à l'usage de la mobilité douce grâce à la création d'itinéraires adaptés et la mise en place de stationnements pour vélo en suffisance dans l'espace urbain. Le rapport 47 OAT retient que la coordination urbanisation-transport et de la mobilité constitue des intérêts publics prépondérants d'importance nationale. Quoiqu'en dise la recourante, ces intérêts publics ont été pris en considération à l'échelle du PAC, en tant que le pôle de développement se trouve dans l'espace urbain, dans le périmètre du projet d'agglomération et en continuité du bâti existant. La question de l'accessibilité de la zone en transports publics (gare de Marin-Epagnier et lignes de bus 101/107) a été intégrée dans la discussion. Contrairement à l'avis de la recourante, les intérêts ont donc été identifiés, appréciés et pondérés conformément à l'article 3 OAT, étant précisé que la planification respecte les buts et les principes figurant dans le schéma directeur (fiche E_11 et A_21), comme l'a retenu la décision litigieuse, à laquelle il est renvoyé. Le fait que l'intimé aurait pu faire plus d'effort en la matière ou que sa vision est désuète ne rend pas sa planification inappropriée, de sorte que l'autorité de recours n'est pas habilitée à lui substituer une autre solution qui serait également appropriée.

6.a) Plus particulièrement, en ce qui concerne les transports publics, la recourante demande une qualité de desserte de niveau B au sein du PDE Littoral Est. Elle invoque dans ce cadre une violation de l'article 3 al. 3 let. a LAT.

b) Cette disposition ne constitue qu'un simple principe de planification et ne pose ainsi pas d'exigences particulières en matière de transports publics (arrêt du TF du 19.07.2010 [1C_429/2009] cons. 3.1). La LCAT ou son règlement d'application ne contient en outre aucune disposition relative au raccordement en transports publics, sous réserve de l'article 69 al. 2 let. e RELCAT, qui ne pose aucun critère sur la qualité de la desserte. La recourante conclut ainsi avec raison que cette question relève de la pure opportunité.

Il est admis par les parties qu'une desserte de niveau C pour les bus correspond à une cadence de 10 minutes à une distance d'arrêt d'un rayon de moins de 300 mètres, contre une cadence toutes les 7,5 minutes pour une desserte de niveau B (décision litigieuse cons. 5.2). La variante de la ligne de bus 101 permettrait d'atteindre une qualité de desserte de niveau B (surcoût non estimé). Celle de la ligne 107 devrait faire l'objet d'une augmentation notable de sa fréquence pour atteindre la qualité de desserte C (surcoût de 3,5 millions par an, rapport 47 OAT, p. 80). L'étude de mobilité [eee] annexée au rapport 47 OAT recommande de développer le projet d'extension d'une de ces deux lignes, avec une cadence maximale à 10 minutes. La Cour de droit public constate que la zone bénéficiera d'une desserte minimale de niveau C et qu'aucun permis de construire ne pourra être octroyé tant que cette qualité ne sera pas garantie (art. 12 al. 2 du règlement du PAC). Il est faux de dire que la cadence à 7,5 minutes n'a pas été discutée ou envisagée. Le DDTE a confirmé dans sa réponse à l'opposition devant le Conseil d'Etat que c'est la ligne du bus 107 qui sera déviée via les Champs-Montants et desservira le site à une cadence de 10 minutes (observations du 25.10.2021). Le fait qu'une autre solution serait également envisageable n'est pas décisif. Il est vrai que la demande de la recourante serait de nature à

contribuer à l'objectif de la neutralité carbone. Il est difficile de quantifier ce bénéfice, étant précisé que cette mesure, même petite (cadence améliorée de 2,5 minutes), peut servir l'intérêt public en cause. Il n'est toutefois pas nécessaire d'examiner si le surcoût qui en résulterait est ou non supportable pour l'Etat, respectivement exigible. Il n'y a en effet ni violation du droit, ni du principe d'opportunité au sens de l'article 33 al. 3 let. b LAT, même si on devait examiner cette problématique sous l'angle d'intérêts d'ordre supérieur dont la sauvegarde incombe, pour partie, au canton. La desserte du niveau C respecte les principes établis dans le schéma directeur et le plan directeur (fiche E_11), qui a été validé par le Conseil fédéral, soit une autorité fédérale qui doit en premier lieu fixer les stratégies climatiques (cons. 2 ci-dessus). Le choix du Conseil d'Etat, même s'il manque d'ambition aux yeux de la recourante, n'est dès lors pas critiquable.

7.a) La recourante juge la politique de stationnement inopportune. Elle fait valoir que la disponibilité ou non d'une place de parc détermine le choix du mode de transport et que le nombre de places de parc projetées au sein du PDE Littoral Est de 1390 à 1990 équivaut à cinq fois la capacité du Parking de la Place Pury. Elle soutient que différents facteurs permettraient de diminuer les besoins en stationnement dans la zone considérée et de favoriser ainsi le transfert modal vers les transports publics et la mobilité douce : une desserte en transports publics de niveau B permettrait de réduire le besoin entre 838 à 1135 places, voire entre 531 et 828 si on prend également en considération le plan de quartier sans voitures. Elle conteste finalement la méthode de calcul.

b) C'est en vain que la recourante invoque l'inopportunité de la décision du Conseil d'Etat sur ce point. Le PAC et son règlement respecte par ailleurs les normes. Tout d'abord, on relèvera que les chiffres ci-dessus sont fondés sur l'étude de [eee], dont le périmètre d'examen est plus étendu que celui du PAC litigieux. Ils sont donc indicatifs et doivent être nuancés par rapport à l'objet du litige, ce d'autant que le rapport 47 OAT mentionne qu'il s'agit d'un premier ordre de grandeur qui devra être précisé lors de développement du projet. Cette solution est conforme aux principes d'aménagement du PAC, qui se limite à définir l'affectation dans les grandes lignes (cons. 4b/aa ci-dessus). Il ne s'agit par conséquent pas de chiffres définitifs qui auraient un caractère contraignant. Il est vrai que le nombre plus ou moins important de places de parc peut jouer un rôle dans le choix du mode de transport. Dans ce contexte, la limitation du nombre de places de parc pour les véhicules à moteur est de nature à contribuer à l'intérêt public de la réduction des gaz à effet de serre. Le rapport 47 OAT a pris en compte les exigences du plan directeur, en particulier le principe d'aménagement no 7 de la fiche E_11 et la fiche E_24 «gérer le stationnement» en favorisant les mobilités alternatives. La norme VSS 40 281 qui constitue le fondement de la réglementation en la matière - ce que la recourante admet - prévoit des facteurs de satisfaction compris entre 50 % à 80 % par rapport au besoin brut de stationnement. Or, le rapport 47 OAT préconise de se fonder sur la fourchette basse, qui a été reprise à l'article 9 du règlement du PAC. Cette solution respecte ainsi la norme VSS applicable, ainsi que les exigences du plan directeur. Il est donc faux de considérer que le Conseil d'Etat se serait basé sur des résultats erronés de l'étude de mobilité de [eee], dont les chiffres doivent être nuancés, pour les motifs qui précèdent. La solution échappe ainsi à toute critique, tant d'un point de vue des normes applicables, que de l'opportunité. En effet, il n'appartient pas à l'autorité de recours de substituer une autre solution qui serait également appropriée. Par ailleurs, comme le relève l'intimé, la qualité de desserte de niveau C n'étant pas contraire au droit, ni inopportune, la recourante ne peut obtenir

l'admission de ses prétentions en se fondant sur une qualité de desserte de niveau supérieur (cons. 6b ci-dessus). Ces considérations valent également en ce qui concerne la question du quartier sans voitures (pour le surplus, cf. cons. 4b/bb ci-dessus).

8. L'accessibilité cyclable et piétonne dans le PAC correspond également aux principes figurant dans le plan directeur de la mobilité cyclable (PDCMC) et dans le projet d'agglomération 4 (PA4, cf. observations du DDTE du 25.10.2021). Le PAC prévoit en particulier un mode d'accès de circulation en peigne (axe transversal routier reliant la route de Chevalereux, fermeture de l'extrémité sud de l'axe au trafic automobile, cf. Annexe 3 de l'étude [eee], p. 39-40 [figure 18]) et des liaisons piétonnes et cyclables principales (art. 8 al. 4, 5, 6 du règlement du PAC) à deux sens, d'ouest en est (cf. plan d'implantation), y compris dans la zone de verdure bordant l'autoroute A5, voire depuis le sud, conformément à la recommandation du rapport 47 OAT. Cet aménagement est de nature à rendre moins attractif l'utilisation d'un véhicule à moteur. La sécurisation et la densification des réseaux piétonniers et cyclables renforceront l'attractivité des mobilités douces, répondant aux objectifs de la fiche A_21. Le fait que les accès ne soient pas encore définis dans le PAC, comme le relève la recourante, n'est pas décisif, puisque ces questions relèveront de l'aménagement des dessertes des parcelles, en fonction des activités économiques qui y seront développées.

9.a) La recourante critique le rapport 47 OAT, en tant que celui-ci, postulant une augmentation du trafic de véhicules à moteur, prévoit l'agrandissement des infrastructures routières. Tout en reconnaissant que la réalisation du PDE Littoral Est induira une augmentation des déplacements, elle demande que ceux-ci soient majoritairement effectués en mobilité douce et en transports publics. Se fondant sur la théorie mathématicienne du paradoxe de Braess, selon laquelle l'ajout d'un nouvel axe dans un réseau, ou l'amélioration de la capacité d'un axe, contribue à l'engorgement du réseau plutôt qu'à sa fluidification, elle demande au Conseil d'Etat de prendre des mesures concrètes permettant de réduire le trafic routier, ou à tout le moins de ne pas l'augmenter. Elle relève à cet égard que l'amélioration des infrastructures de la mobilité douce, de la qualité de desserte en transports publics et une politique plus stricte en matière de stationnement des voitures sont autant d'éléments qui contribueraient à remplir cet objectif.

b) L'étude de mobilité [eee] prévoit une augmentation «naturelle» du trafic routier de 1,85 % par an jusqu'en 2020, puis de 1,5 % entre 2020 et 2040. Cette hypothèse est fondée sur le développement du PDE Littoral Est, mais également sur trois projets connexes (Secteur des Nageux à Cornaux ; Secteur Sud de Cressier ; Quartier d'habitation à Marin-Epagnier). Il n'est donc pas lié uniquement au développement du PDE Littoral Est. Aussi louable qu'il soit, le souhait de la recourante de demander que l'augmentation du trafic se fasse majoritairement en mobilité douce ou en transports publics est irréaliste. Il y est en effet question de l'aménagement d'une ZAE, bordée par une autoroute nationale et proche d'une zone industrielle déjà bien développée. Selon la nature des activités économiques qui y prendront place, la mobilité douce pourra y être favorisée, étant précisé que le PAC prévoit déjà plusieurs mesures propres à limiter, autant que faire se peut, la circulation automobile (cons. 8 ci-dessus).

10. Il ressort de ce qui précède que l'intimé a procédé aux constatations de fait nécessaires pour déterminer et pondérer les différents intérêts en présence. Les dispositions pertinentes sur la protection de l'environnement ont été appliquées et il a été retenu à ce titre qu'aucune règle particulière de droit fédéral, respectivement cantonal, n'est susceptible de faire

obstacle au projet. La solution proposée n'est pas davantage inopportune, dans le sens défini à l'article 33 al. 3 let. b LAT. Il s'ensuit que les griefs de la recourante sont mal fondés et que le recours doit être rejeté.

11. Les frais de la procédure de recours doivent être mis à la charge de la recourante (art. 47 al. 1 LPJA). Ils sont fixés à 4'400 francs, conformément à l'article 47 al. 1 LT. Frais. Il ne sera alloué aucuns dépens (art. 48 al. 1 LPJA a contrario).

Par ces motifs, la Cour de droit public

1. Rejette le recours.

2. Met à la charge de la recourante les frais de la présente procédure par 4'400 francs, montant compensé par son avance.

3. N'alloue pas de dépens.

Neuchâtel, le 5 décembre 2025

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