

NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2007.6 vom 22. April 2009

Ne Jurisprudence Adm, 2009-04-22, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_jurisprudence_adm_REC.2007.6

FR: NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2007.6 du 22 avril 2009

IT: NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2007.6 del 22 aprile 2009

Regeste

Oppositions d'un particulier et d'une association de quartier à un plan de quartier prévoyant des logements, des locaux commerciaux et plusieurs centaines de places de parc. Les opposants contestent en particulier les résultats des trois études d'impact (deux études proprement dites et une notice d'impact). Recours contre la levée des oppositions par la commune. Nécessité de nommer un expert pour conseiller l'autorité de recours sur les arguments techniques des recourants, eux-mêmes au bénéfice d'une expertise privée. Excepté quelques points de détail, le Conseil d'Etat rejette les arguments des recourants concernant : le nombre de places de stationnement; le taux de rotation des véhicules; la méthode de mesures et de comptage pour la notice d'impact; des contradictions entre les études d'impact et la décision communale; les mesures de limitation du bruit et des émissions polluantes. Admission très partielle des recours. _____ Par arrêt du 10 mai 2011 (Réf.: [CDP.2009.214-AMTC]), le Tribunal cantonal a admis le recours déposé par M. E. contre la présente décision. Par arrêt du 10 mai 2011 (Réf.: [CDP.2009.214-AMTC]), le Tribunal cantonal a déclaré irrecevable le recours déposé par l'association D. contre la présente décision. Par arrêt du 31 janvier 2012 (Réf.: [1C_272/2011]), le Tribunal fédéral a déclaré irrecevable le recours déposé contre la décision du Tribunal cantonal.

Volltext

Arrêt du Tribunal cantonal

Arrêt du 10.05.2011 [CDP.2009.214-AMTC]

Arrêt du Tribunal fédéral

Arrêt du 31.01.2012 [1C_272/2011]

A.

Le plan directeur communal de la Ville de Neuchâtel définit à son chapitre 6.1. les objectifs pour le secteur de X.. Celui-ci est reconnu comme pôle de développement stratégique de l'ouest neuchâtelois, composé de trois sites distincts: A., B. et C..

C'est dans ce cadre que le plan directeur sectoriel de A. a été adopté par le Conseil communal de la Ville de Neuchâtel le 10 novembre 2003 et approuvé par le chef du Département de la gestion du territoire le 21 novembre 2003. Ce plan prévoit notamment l'aménagement de deux parkings de part et d'autre de la rue A., de plus de 300 places, à réaliser en deux étapes. Toujours selon le plan directeur sectoriel, une étude d'impact sur l'environnement doit être effectuée pour chacune des étapes de planification des parkings prévus dans les différents secteurs. Le projet de parking dans la partie nord de A. a fait l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement (cf. rapport d'impact du 30 avril 2003,

RIE-1), dans le cadre de la procédure de permis de construire. En raison notamment de plusieurs oppositions, le projet n'a finalement pas abouti.

B.

La Ville de Neuchâtel a par ailleurs élaboré un plan de quartier dénommé A. et B. (abrégé ci-après: PQT), qui a fait l'objet d'un rapport d'impact sur l'environnement du 8 décembre 2004 (RIE-2). Ce rapport a pour but d'évaluer globalement l'impact sur l'environnement du projet de A. Sud, tout en tenant compte de celui de A. Nord. Le RIE-2 a été évalué par le service cantonal de la protection de l'environnement (SCPE) le 4 février 2005, lequel a donné un préavis favorable, à certaines conditions concernant notamment le bruit et la protection de l'air. Le 4 avril 2005, le service de l'aménagement du territoire a rendu un préavis de synthèse positif. L'évaluation du SCPE a été complétée le 18 mai 2005.

C.

Par courrier du 22 août 2005, l'Association D. (ci-après: l'Association) a fait part à la section de l'Urbanisme de la Ville de Neuchâtel de ses remarques quant au RIE-2. Pour l'essentiel, l'Association a considéré que les prévisions du rapport quant au trafic généré, au bruit et à la pollution en découlant n'étaient pas correctes. Elle a par conséquent indiqué qu'en l'état, le RIE-2 n'était pas acceptable et que si le PQT était mis à l'enquête avec ce rapport sous sa forme actuelle, elle se verrait contrainte de former opposition.

D.

Le 20 septembre 2005, l'architecte communal adjoint a répondu à l'Association, relevant que le RIE-2 avait été établi sur la base d'un cahier des charges validé par le SCPE et que ses données, calculs et conclusions avaient été contrôlés par ledit service. L'architecte communal adjoint a encore réfuté les critiques de l'Association, estimant que certaines n'étaient pas fondées et que d'autres ne relevaient pas d'un plan de quartier. Il a finalement informé l'Association qu'il ne remettrait pas en question le RIE-2 et que la procédure d'approbation du PQT serait prochainement lancée.

E.

Le 30 septembre 2005, le Conseil communal de la Ville de Neuchâtel a adopté le PQT. Celui-ci a été approuvé le 23 décembre 2005 par le chef du Département de la gestion du territoire et mis à l'enquête du 20 janvier au 20 février 2006.

Le 17 février 2006, une notice relative au bruit du trafic routier a été établie, suite à la remarque du SCPE dans son évaluation du RIE-2, selon laquelle le taux de génération du trafic induit était faible par rapport à celui retenu dans le cadre du RIE-1. Il est ressorti de cette notice que les conclusions du RIE-2 restaient valables.

G.

Par courrier du 17 février 2006 également, M. E., habitant du quartier, a formé opposition au PQT, relevant pour l'essentiel les problèmes de bruit et de pollution induits par le trafic. Il a demandé que soient établis et inscrits dans le PQT des mesures d'assainissement et un plan routier, ainsi que diverses autres mesures relatives aux futures constructions.

H.

L'Association, quant à elle, a fait opposition le 20 février 2006. En bref, elle a reproché au PQT d'être lacunaire sur certains thèmes (interrelations avec les sites voisins, infrastructures

socioculturelles, aspects environnementaux et découverte du cours d'eau, espaces verts, accords fonciers, circulation, cheminement cycliste et piétonnier, etc.), d'avoir surestimé les besoins en places de stationnement et d'avoir sous-évalué la génération de trafic.

L'Association a également allégué que les ordonnances sur la protection contre le bruit et sur la protection de l'air n'étaient pas respectées et a demandé à ce que les habitants du quartier puissent se faire entendre lors de l'exécution des travaux.

À l'appui de son opposition, l'Association a déposé un avis d'expert daté du 15 février 2006, rédigé par le bureau F.. Pour l'essentiel, l'expert a estimé qu'il existait un flou sur le nombre précis de places de stationnement et le pourcentage réservé à l'habitat, que le principe de précaution n'avait pas été appliqué pour évaluer les impacts, que la réalisation du programme du PQT n'offrait plus de garantie quant à la faisabilité des assainissements du bruit routier le long des routes concernées et que plusieurs demandes faites par le SCPE dans son évaluation du RIE-2 n'avaient pas été intégrées dans le règlement du PQT.

I.

Le 30 mars 2006, une séance de conciliation a eu lieu avec les opposants. Des discussions ont été ensuite engagées en vue d'une convention censée régler les points litigieux mais elles n'ont pas abouti.

J.

Par courrier du 21 décembre 2006, l'architecte communal adjoint a informé M. E. que malgré l'échec de la négociation, certains éléments étaient désormais acquis, à savoir: capacité des parkings revue à la baisse (644 places au lieu de 716); engagements à contrôler les nuisances après la mise en exploitation des parkings, à assainir le bruit routier et à aménager l'espace public. En outre, la Ville avait mis en œuvre, en collaboration avec l'Etat, une étude globale sur l'ensemble du territoire pour analyser les problèmes environnementaux posés par le trafic automobile et proposer des mesures. Enfin, l'architecte communal adjoint a répondu aux questions précises soulevées par M. E. dans son opposition et l'a prié de se déterminer sur un éventuel retrait de cette dernière.

Ce courrier a été suivi d'un échange de correspondances. Toutefois M. E. n'a pas retiré son opposition.

K.

En parallèle, la Conseillère communale en charge de l'urbanisme a écrit le 8 janvier 2007 à l'Association pour lui faire part des acquis et de l'étude du trafic automobile précités. S'agissant de l'avis d'expert du bureau F., la Conseillère communale a précisé que les compétences de ce bureau n'étaient pas remises en cause mais que les résultats du RIE-2 (avalisés par le SCPE) étaient confirmés et qu'une étude d'impact ne constituait pas une réponse directe au problème d'assainissement du bruit routier. Elle a enfin donné quelques indications s'agissant des revêtements phono-absorbants.

L'Association n'a pas retiré son opposition.

L.

A la demande de la Ville et du Département de la gestion du territoire, une notice complémentaire au RIE-2 sur le bruit du trafic routier a été élaborée le 25 juin 2007, afin de réactualiser les études de bruit et de trafic (même s'il ne s'agit pas d'une étude d'impact en soi, elle sera abrégée ci-après, par mesure de simplification, RIE-3). Il en ressort en bref

qu'il était tenu compte des projets de G. SA et du nouveau quartier d'habitation des abattoirs, que les valeurs limites étaient déjà actuellement dépassées pour certains bâtiments et que le trafic supplémentaire généré par le projet de A. serait imperceptible selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit.

M.

Dans son évaluation du 12 juillet 2007, le SCPE a admis le projet comme conforme aux exigences de l'ordonnance précitée, en relevant qu'aucune mesure d'assainissement ne devait obligatoirement être présentée et réalisée simultanément à la mise en œuvre du PQT.

N.

Par décision du 12 septembre 2007, le Conseil communal de la Ville de Neuchâtel a déclaré mal fondée l'opposition de M. E., en répondant aux diverses questions relevées par ce dernier, notamment quant aux points de mesures, aux calculs des nuisances et aux effets de celles-ci, aux accès du parking, aux plans routiers, aux remaniements parcellaires, aux gabarits et à l'indice d'utilisation du sol. Le Conseil communal a en outre indiqué en substance que les normes fédérales en matière de protection de l'air et contre le bruit étaient respectées, qu'une étude était mise en place pour étudier les retombées du trafic d'agglomération et que le revêtement routier actuel serait remplacé par un revêtement phonoabsorbant. Enfin, l'exécutif a rappelé que les expertises de preuves à futur des propriétés voisines étaient systématiquement inscrites dans les conditions d'octroi des permis de construire pour les projets importants.

O.

Par décision du 12 septembre 2007 encore, le Conseil communal a déclaré mal fondée l'opposition de l'Association, considérant notamment que les besoins en places de stationnement n'avaient pas été surestimés, que les valeurs d'utilisation des parkings étaient correctes, que les nuisances sonores provoquées par le projet n'augmenteraient que de manière insensible, qu'il n'était pas prévu de modifier sensiblement le régime de circulation dans le périmètre du plan de quartier et que les accès aux parkings étaient indiqués en plan de sorte qu'ils avaient une valeur prescriptive. Le Conseil communal a également analysé de manière détaillée l'avis de l'expert F.. Enfin, il a indiqué qu'au vu des calculs effectués dans le cadre du RIE-3, les conclusions du RIE-2 gardaient toute leur pertinence et corroboraient la conformité du PQT au droit en vigueur.

P.

Par mémoires du 5 octobre 2007, M. E. d'une part et l'Association d'autre part ont recouru auprès du Conseil d'Etat contre les décisions du 12 septembre 2007 du Conseil communal de la Ville, concluant à leur annulation (concl. no 2), à la réduction du nombre de places de stationnement dans les parkings de A. nord et sud (concl. no 3), à ce qu'il soit imposé au Conseil communal d'assortir le PQT de mesures contraignantes de protection de l'environnement (concl. no 4), au renvoi du dossier pour nouvelle décision (concl. no5), avec suite de frais et dépens (concl. no6).

Pour l'essentiel, les recourants se sont employés à démontrer qu'à leur avis, le RIE-2 et le RIE-3 contenaient des erreurs et des contradictions qui avaient conduit le Conseil communal à considérer qu'il n'y avait pas de dépassement des valeurs limites, de sorte que sa décision était contraire à la législation en matière de protection de l'environnement. Les recourants ont également indiqué qu'ils avaient sollicité le bureau F. pour qu'il analyse le

RIE-3 et que son rapport du 3 octobre 2007 faisait partie intégrante de leurs recours. Il sera revenu sur les allégués du recours de manière détaillée dans la partie en droit.

À l'appui de leurs mémoires, les recourants ont déposé divers documents et requis la production du dossier du Conseil communal, ainsi que le rapport d'étude d'impact sur l'environnement établi pour le projet dit des H.. Ils ont requis l'établissement d'une nouvelle étude d'impact et une vision locale.

Q.

Les motifs des recours étant identiques, et à la demande des recourants eux-mêmes, le service juridique de l'Etat, chargé de l'instruction du recours, a joint les causes le 24 octobre 2007.

R.

Par courrier du 3 janvier 2008, la société I. SA, propriétaire de plusieurs biens-fonds dans le quartier, biens-fonds promis-vendus à une entreprise générale, a déclaré qu'elle renonçait à intervenir comme tiers intéressé dans la procédure de recours, afin de ne pas en freiner le rythme.

S.

Le 24 janvier 2008, le Conseil communal de la Ville de Neuchâtel a déposé ses observations, concluant au rejet des recours avec suite de frais. Il a contesté en résumé les arguments des recourants relatifs au nombre de places de stationnement, au taux de rotation des véhicules, à la méthode de mesures et de comptage utilisée dans le RIE-3, ainsi qu'aux prétendues contradictions contenues dans les RIE et ses décisions.

T.

Par courrier du 7 février 2008, le service juridique de l'Etat a transmis les observations du Conseil communal aux recourants en leur demandant, s'ils entendaient maintenir leur réquisition de vision locale, de préciser leurs motifs.

Les recourants ont répondu le 14 mars 2008 qu'ils souhaitaient que l'autorité de céans puisse se rendre compte de la configuration et de la topographie des lieux, plus spécifiquement des endroits où les mesures contestées avaient été effectuées et où étaient prévues les sorties pour le parking, ainsi que de la situation particulière des rues N. et L.. Ils ont également déposé des observations complémentaires, y compris des commentaires du bureau F..

U.

Lors de la vision locale du 29 avril 2008, les parties ont repris pour l'essentiel les arguments déjà développés lors de l'échange d'écritures. Afin de ne pas alourdir la présente décision, il y sera revenu en tant que besoin dans les considérants en droit. Le procès-verbal de la vision locale, daté du 30 avril 2008, a été adressé aux participants, pour observations éventuelles. Ces derniers se sont déterminés les 6 et 10 juin 2008.

V.

Le 30 juin 2008, le service juridique de l'Etat a informé les parties qu'il entendait nommer un expert externe pour l'appuyer dans son analyse des arguments techniques. En effet, ledit service n'était pas doté de techniciens spécialistes en matière d'environnement et les services de l'Etat ne pouvaient être consultés en raison de leur implication dans le dossier.

Les parties ont accepté le principe de l'expertise et ont déposé leurs questions à l'expert le 29 août 2008, en complément de celles proposées par le service juridique de l'Etat. Le contenu de celles-ci sera repris dans les considérants de droit.

W.

Par ordonnance du 29 septembre 2008, l'autorité de céans a nommé expert Mme J. du bureau K. SA à Y., en précisant que ses honoraires, devisés à Fr. 3'228.- ainsi que les frais de l'ordonnance suivraient le sort de la cause au fond.

X.

Le 10 décembre 2008, l'experte a déposé son rapport, en concluant que si les premières analyses avaient paru incomplètes ou parfois peu claires dans les hypothèses de calcul, le RIE-3 comblait les zones d'ombre, utilisait des données récentes mieux à même d'illustrer l'état de référence, intégrait d'autres projets et assurait ainsi une vue d'ensemble. L'experte a toutefois relevé que les faibles immissions modélisées à l'état de référence dans le RIE-3 étonnaient et qu'il y manquait un tableau présentant les paramètres des pronostics de calcul du bruit routier.

Il sera revenu sur le contenu de l'expertise dans les considérants en droit.

Y.

Le 19 janvier 2009, le Conseil communal a déposé ses observations sur l'expertise, en relevant qu'excepté quelques divergences mineures, le rapport de l'experte avait été établi de manière sérieuse et fiable, et confirmait la validité de l'étude d'impact établi pour le PQT.

Le 19 janvier toujours, les mandataires des recourants ont déposé les observations des recourants personnellement, datées du 12 janvier 2009 et celles de l'expert F., du 7 janvier 2009. Les premiers ont relevé que le rapport confirmait explicitement que les RIE-1 et 2 étaient insuffisants et que les résultats du RIE-3 étaient aussi étonnamment faibles, ce qui justifiait leur recours. Quant à l'expert F., il a déposé quatre questions complémentaires à l'adresse de l'experte.

Il sera revenu sur le contenu des observations sur le rapport d'expertise dans les considérants en droit.

Z.

En date du 20 février 2009, l'experte s'est déterminée sur les questions complémentaires de l'expert F. et du service juridique, ainsi que sur les conclusions des parties. Il sera également revenu sur le contenu des observations sur le rapport d'expertise dans les considérants en droit.

Ce complément d'expertise a été adressé le 3 mars 2009 aux parties.

Considérant:

1.

a) Les recours ont été déposés dans les formes et délai légaux.

b) Au sens de l'article 32, lettre a de la loi sur la procédure et la juridiction administratives (LPJA), du 27 juin 1979, a qualité pour recourir toute personne, corporation et établissement de droit public ou commune touchés par la décision et ayant un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée. Tel est le cas pour M. E., destinataire

d'une des décisions, habitant en bordure du périmètre du projet de plan de quartier.

c) S'agissant de D., l'association a qualité pour recourir lorsqu'elle est directement touchée comme n'importe quelle personne privée par la décision attaquée. En outre, elle a qualité pour recourir lorsque la majorité de ses membres sont lésés par la décision ou la loi visée et ont eux-mêmes qualité pour recourir, à la condition que les statuts de l'association attribuent à celle-ci la tâche de défendre les intérêts en cause (R. Schaer, *Juridiction administrative neuchâteloise*, Neuchâtel 1995, pp. 140-141 et B. Bovay, *Procédure administrative*, Berne 2000, pp. 361-363). C'est le cas en l'espèce, les membres de D. se composant d'habitants, associations, institutions et entreprises établies à X. ou en utilisant les infrastructures (cf. art. 4 des statuts du 13 février 2007), lesdits membres étant touchés par la levée de l'opposition au plan de quartier. Au surplus, les statuts prévoient que l'association a pour but, notamment, de promouvoir la qualité de vie à X., de favoriser un aménagement urbain du quartier moderne et harmonieux et qu'à cette fin, celle-ci peut en particulier s'opposer à des décisions administratives telles que plans, règlements et projets d'exécution (cf. art. 3).

d) Par conséquent, les recours sont déclarés recevables.

2.

a) L'économie de la procédure peut commander à l'autorité administrative saisie de plusieurs requêtes individuelles de les joindre (B. Bovay, *Procédure administrative*, Berne 2000, p. 173). Dans le canton de Neuchâtel, la LPJA ne prévoit rien à ce sujet, au contraire du code de procédure civile (CPCN) du 30 septembre 1991, qui énonce que le juge peut, en tout état de cause, d'office ou sur requête, prononcer la jonction de plusieurs affaires connexes (art. 30).

b) En l'occurrence, les recourants ont sollicité cette jonction, et le Conseil communal ne s'y est pas opposé. Considérant que les décisions attaquées, basées sur le même état de fait, sont quasiment identiques et que les recourants invoquent les mêmes motifs, la jonction des causes prononcée le service juridique de l'Etat dans la décision de demande d'avance de frais du 24 octobre 2007 est confirmée.

3.

a) Les arguments des parties sont essentiellement techniques, les recourants ayant mandaté un expert privé (l'expert F.) et la Ville de Neuchâtel étant appuyée par ses services spécialisés (urbanisme, etc.). En revanche, le service juridique de l'Etat, chargé de l'instruction du recours, n'est pas doté de techniciens susceptibles d'analyser ces arguments. Au surplus, les recourants contestent certaines appréciations des services de l'Etat compétents, notamment le service de la protection de l'environnement, auxquels fait ordinairement appel le service juridique. Par conséquent, l'autorité de céans a nommé une experte externe par ordonnance du 29 septembre 2008, en application par analogie des articles 268-281 CPCN (cf. Robert Schaer, *op. cit.*, p. 82).

b) Il sied de relever que si les parties ont la faculté de déposer une expertise effectuée à leur demande, seule l'expertise judiciaire ordonnée par les organes de justice doit être prise en considération comme base de jugement. L'expert privé, rémunéré par une seule partie, a en effet un statut particulier, nullement semblable à celui de l'expert judiciaire. Son rapport exécuté unilatéralement ne peut de manière générale que justifier une contre-expertise ou permettre d'en solliciter une. (RJN 2001 p. 69; 1993 p. 144). Par conséquent, l'autorité de céans s'appuiera sur les conclusions de l'experte qu'elle a nommée.

4.

a) Les recourants estiment que les études d'impact auraient dû mettre en évidence un dépassement des normes en matière de bruit et de protection de l'air, de sorte qu'il faudrait mettre en œuvre, au stade du plan de quartier, les mesures d'assainissement prévues par la législation fédérale. Ils sont également d'avis que la décision du Conseil communal viole la loi en fractionnant les impacts des différents projets menés simultanément dans un périmètre géographique restreint (G. et H.) afin d'obtenir une charge relative du projet plus faible.

b) Au sens de l'article 10a de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), du 7 octobre 1983, avant de prendre une décision sur la planification et la construction ou la modification d'installations, l'autorité examine le plus tôt possible leur compatibilité avec les dispositions en matière d'environnement. Doivent faire l'objet d'une étude d'impact sur l'environnement (étude d'impact) les installations susceptibles d'affecter sensiblement l'environnement. Selon le chiffre 11.4 de l'annexe de l'ordonnance sur l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE), du 19 octobre 1988, sont soumis à cette étude les parcs de stationnement (terrain ou bâtiment) pour plus de 500 voitures (actuellement; auparavant 300). Le constructeur doit établir un rapport relatif à l'impact sur l'environnement, lequel rapport sert de base à l'appréciation du projet. À cet effet, il présente notamment l'état initial, le projet, y compris les mesures prévues pour la protection de l'environnement et les cas de catastrophes, ainsi que les nuisances dont on peut prévoir qu'elles subsisteront (pronostic) (art. 10b, al. 1 et 2 LPE). Les services spécialisés donnent leur avis sur le rapport et proposent les mesures nécessaires à l'autorité qui prend la décision (art. 10c LPE).

c) En ce qui concerne la possibilité d'attaquer le rapport d'impact et notamment le pronostic, le Tribunal fédéral a exposé qu'ils étaient uniquement des éléments de décision dans le contexte de l'étude d'impact respectivement de la procédure d'autorisation. Ils ne peuvent donc être attaqués que dans la mesure où ils sont repris dans la décision qui écarte les oppositions et approuve le projet ou s'ils ont conduit à une constatation inexacte et incomplète des faits ainsi qu'à des conséquences juridiques erronées. En outre, il faut souligner l'incertitude inhérente à chaque pronostic ■ notamment pour ce qui est du trafic ■ de sorte que les imperfections doivent être tolérées, aussi longtemps que les hypothèses ne se révèlent pas totalement inutilisables et qu'il y a bien une constatation complète des faits (ATF 124 II 293 = JT 1999 I 618ss et la jurisprudence citée).

d) En l'occurrence, les décisions du Conseil communal du 12 septembre 2007 se réfèrent abondamment aux rapports d'impact pour lever les oppositions, de sorte que les recourants sont bien légitimés à mettre en cause lesdits rapports.

e) A des fins de clarté, la présente décision suivra la systématique des recours.

5.

Il convient d'examiner tout d'abord la problématique du nombre de places de stationnement.

a) Les recourants exposent que dans le cadre des négociations avec la Ville, le nombre maximal initial de 716 places avait été réduit à 644, en se fondant sur un ratio de 100% d'activités pour la surface de A. nord et pour tout le secteur B de A. sud (secteur est). Or, selon les recourants, il subsiste des incertitudes quant aux futures affectations, de sorte que si une affectation en logements s'avérait plus importante que prévue, le besoin en places de stationnement serait moindre. Ils reprochent également à la Ville de ne pas avoir tenu

compte des places existantes. Les recourants allèguent par ailleurs que l'entreprise générale mandatée par l'un des promoteurs ne prévoirait de construire que 600 places et que l'administration cantonale a proportionnellement un tiers de plus de places de stationnement que les autres surfaces de bureaux.

b) Dans ses observations du 24 janvier 2008, le Conseil communal relève que le chiffre de 716 places a été conservé à ce stade de la procédure afin notamment de permettre des comparaisons pertinentes avec le RIE-2, mais qu'une fois la procédure juridique en cours terminée, une modification du règlement du PQT serait entreprise. Quant aux places existantes, il en serait tenu compte lorsqu'un projet ferait l'objet d'une demande de permis de construire, le nombre maximal indiqué dans le PQT visant toutes les places du quartier, existantes ou non. S'agissant des affectations définies pour A. nord (100% activités), le Conseil communal précise qu'elles sont conformes à la zone d'activités ressortant du plan d'aménagement communal, sanctionné le 17 août 2001 (art. 30 du règlement). Il explique au surplus que les ratios "places de travail/surface" retenus pour les locaux de A. découlent d'une moyenne représentative d'affectation tant industrielles que commerciales alors que les surfaces de l'administration cantonale ne sont que des bureaux.

c) Les articles 26 à 37 du règlement d'exécution de la loi sur les constructions (RELConstr.), du 16 octobre 1996 sont consacrés aux places de stationnement sur fonds privés. Au sens de l'article 26, toute construction ou installation nouvelle ou faisant l'objet d'importantes transformations ou d'un changement d'affectation doit disposer, sur fonds privés et à proximité immédiate, de places de stationnement pour les véhicules automobiles et pour les deux-roues, ainsi que de places de stationnement destinées à couvrir des besoins particuliers. Le nombre de places de stationnement à réaliser est fixé dans le cadre de la procédure de permis de construire, pour autant qu'il ne l'ait pas déjà été dans le cadre de la procédure d'adoption d'un plan de quartier (art. 29, al. 2 RELConstr.). A ce propos, il faut relever que le règlement du plan doit indiquer non seulement un nombre minimal à créer mais également un nombre maximum de places de parc (D. Bourquin, Guide du plan de quartier, Département de la gestion du territoire du canton de Neuchâtel, 2006). Les besoins limites sont fixés selon l'annexe 1 du RELConstr., en fonction de l'affectation des constructions ou des installations (art. 27, al. 2). Le nombre de places peut être réduit en fonction du transfert modal, d'une utilisation multiple ou pour des raisons de protection de l'environnement ou des sites (art. 30-32). Cette annexe 1 se réfère à la norme VSS 641.400, laquelle a été remplacée par la norme 640.290, elle-même remplacée par la norme 640.281 valable actuellement.

d) En l'occurrence, l'article 21 du règlement du PQT prévoit un nombre de places maximum de 716 pour l'ensemble des parkings de A. nord, A. sud et des places extérieures. Le Conseil communal a admis que ce nombre était trop élevé et pouvait être réduit à 644, de sorte que conformément à l'article 107 de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT), du 2 octobre 1991, il devra procéder, comme il s'y est d'ailleurs engagé, à une nouvelle procédure d'adoption du plan, une fois la présente procédure de recours terminée. Les recourants seront donc en mesure de vérifier que cet engagement sera bien tenu. A ce propos l'experte, à la demande des recourants, a indiqué qu'il était acquis que la capacité maximale des parkings serait maintenue à 644 places au lieu des 716 places initiales, ce qui n'était pas incompatible avec la valeur maximale imposée dans le plan de quartier mais qui devait être impérativement repris dans les permis de construire (cf. rapport d'expertise p. 12).

L'article 21 du règlement du PQT indique également que sur l'ensemble du périmètre, le parking sur le domaine public serait supprimé progressivement et que si certaines places devaient subsister côté nord de la rue A., elles devraient être déduites des 36 places extérieures (au maximum) prévues devant les périmètres d'évolution 3A ou 3B.

Contrairement à ce qu'allèguent les recourants, il a donc bien été tenu compte des places existantes. Quant aux futures affectations (logements, activités), elles ne sont pas encore connues, ce qui ne permet pas de définir le nombre de places de parc exact qui seront réalisées dans le quartier. Elles ne pourront l'être que lors de la mise à l'enquête des demandes de permis de construire. Ce qui est par contre certain, comme l'a relevé le Conseil communal, c'est que A. nord est en zone d'activités selon le plan d'aménagement communal, zone où ne sont admis que les logements de fonction; par conséquent, aucune autre affectation éventuellement moins gourmande en places de parc ne saurait trouver place dans ce secteur. Enfin, concernant les places attribuées à l'Etat, il ressort du tableau précité (PL 5 des recourants) que les valeurs spécifiques indicatives de la norme VSS 640.281 (p. 12) ont été respectées.

e) En conclusion, les griefs des recourants s'agissant du nombre de places de parc maximal prévu par le PQT sont infondés.

6.

Un autre motif du recours a trait aux taux de rotation des véhicules pour A. nord et A. sud.

a) Les recourants sont d'avis que ces taux sont trop bas, les statistiques de parkings dans l'Arc lémanique déposées par les promoteurs ne pouvant être reprises telles quelles pour Neuchâtel et les chiffres retenus par le RIE-2 étant inférieurs à ceux du RIE-1, pour le même nombre de places, comme l'a d'ailleurs constaté le SCPE dans son évaluation du 4 février 2005. Au surplus, les visiteurs des services de l'Etat se parquant sur les 36 places extérieures, ainsi que les parents des enfants en crèche, augmentent fortement le taux de rotation. Par ailleurs, selon les recourants, les taux de rotation retenus se fondent sur un ratio d'affectation de 30% logement et 70% activités, alors que le ratio retenu pour le calcul du nombre de places de stationnement est inversé (70% logements, 30% activités), de sorte que le trafic est minimisé. Enfin, les recourants reprochent au RIE-2 et au RIE-3 de n'avoir pas envisagé l'éventualité que tous les véhicules utilisent la sortie du parking sur A. ou sur L., occasionnant une surcharge de trafic sur l'un ou l'autre axe (principe du "worst case").

b) Le Conseil communal estime quant à lui que les taux de rotation sont davantage liés au mode d'utilisation des parkings qu'à leur situation géographique, et qu'au demeurant, les taux de 3, respectivement 5 mouvements/jour/place appliqués dans les RIE, respectivement aux logements et aux activités, sont supérieurs aux valeurs de comptage des parkings lémaniques cités en exemple. Par ailleurs, les 36 places dédiées aux visiteurs ont été prises en compte dans le taux moyen de rotation sur place. Quant au ratio d'affectation inversé, le Conseil communal a expliqué que le règlement se bornait à assurer la conformité du PQT au plan d'aménagement communal tandis que le RIE-2 se fondait sur les hypothèses d'affectation les plus réalistes au moment de son élaboration. Enfin, le Conseil communal a indiqué que le rôle de la double sortie du parking était principalement d'éviter des circulations de transit inutiles et qu'en termes de gestion du trafic ou de respect des normes environnementales, un basculement total du trafic sur l'une ou l'autre des sorties n'aurait aucun sens.

c) Il convient de rappeler en bref la teneur des RIE et de leurs évaluations respectives par le SCPE, en précisant que le nombre de mouvements journaliers générés par une place est le double du taux de rotation (cf. rapport d'expertise, ch. 1a).

Le RIE-1, qui ne concernait que le parking A. nord, évaluait à 5 le nombre de mouvements par place (abrégié: mvt/pl.) pour les places liées aux activités, à 8 (jours ouvrables), respectivement 4 (jours fériés) pour les visiteurs et à 6 (jours ouvrables), respectivement 4 (jours fériés) pour les habitants, représentant un taux de mouvement moyen de 4.4v/j. Par conséquent, la génération de trafic s'élevait à 881 véhicules/jour (abrégié: v/j) pour 200 places supplémentaires. Dans son évaluation du 10 juillet 2003, le SCPE n'a émis aucune remarque sur ce point.

Le RIE-2 prévoit, pour les 209 places supplémentaires de A. nord exclusivement affectées aux activités, 5 mvt/pl., ce qui donne une génération de trafic arrondie de 750 v/j. Pour A. sud, dont les 321 places supplémentaires sont affectées aux activités et au logement, les valeurs sont, respectivement, de 5 (les jours de travail uniquement) et de 3 (moyenne annuelle, y compris les visiteurs), ce qui donne une génération de trafic arrondie de 1'050 v/j. Dans son évaluation du 4 février 2005, le SCPE a relevé, s'agissant de A. nord et sud, que les calculs avaient été faits sans tenir compte des visiteurs et au surplus, s'agissant de A. sud, sans différencier les jours ouvrables et fériés pour les logements, de sorte que le taux de rotation paraissait faible. En refaisant le calcul sur la base du RIE-1, le SCPE a estimé que la génération de trafic n'était pas de 1'050 v/j mais d'environ 1'500 v/j. Il n'a toutefois pas exigé de modification.

Le RIE-3 explique que les taux de rotation pris en compte dans le RIE-2 ne sont pas remis en cause dans la mesure où le promoteur du projet considère, exemples à l'appui, qu'il s'agit de maximums qui ne seront jamais atteints. Dans son évaluation du 12 juillet 2007, le SCPE a admis les hypothèses retenues, d'autant plus que pour A. sud, la tendance serait à réaliser plus de logements que prévu (70% logements, 30% activités). Il a également rappelé que même en prenant les taux de rotation du RIE-1, l'effet du projet n'augmenterait que de manière insensible, soit de l'ordre de 0.1 dB(A).

da) S'agissant tout d'abord de la comparaison avec différents parkings situés à Genève, Morges, Prilly, Montreux et Lausanne, il sied de relever que leurs taux de rotation sont plus bas que ceux retenus pour les projets de A., à l'exception du parking du Pont du Mont-Blanc à Genève, affecté aux activités (commerces, bureaux), qui présente un taux de rotation de 2.5, soit 5 mvt/pl., identique à celui retenu pour les places affectées aux activités à A.. Or, l'on ne saurait affirmer, comme le font les recourants, que le parking du Mont-Blanc est essentiellement occupé par les pendulaires et les habitants, qui y laissent leur véhicule toute la journée, respectivement toute la semaine; ce serait ignorer la proximité immédiate du centre-ville où se trouvent un très grand nombre de commerces et de bureaux, fréquentés par leurs clients, qui ne restent qu'une heure ou deux, le temps de leurs achats, respectivement de leurs rendez-vous. Autrement dit, l'on ne peut raisonnablement arguer qu'un grand parking du centre de Genève présente un taux de rotation bien inférieur à celui des futurs parkings de A..

db) Concernant les taux de mouvement retenus dans le RIE-2 et le RIE-3, l'experte a considéré que les valeurs de 5 mvt/pl. pour l'artisanat et les bureaux sur les seuls jours ouvrables et de 3 pour les logements étaient situés dans le bas de la fourchette acceptable, à condition que les places dévolues à l'artisanat ne soient effectivement pas disponibles les

jours fériés; les valeurs retenues dans le RIE-1 étaient par contre excessives. Dans leurs observations sur le rapport d'expertise, les recourants relèvent que le PQT prévoit des commerces et de la restauration, qui génèrent du trafic les samedi et dimanche, et que le PQT ne donne aucune garantie quant à la non utilisation des places les jours fériés. Au vu de l'analyse de l'experte, ces remarques sont justifiées de sorte que sur ce point, le règlement du PQT devra préciser que les places dévolues à l'artisanat et aux bureaux devront rester libres les jours fériés.

dc) Toujours à propos des taux de rotation, respectivement de mouvements, le SCPE avait indiqué dans son rapport d'évaluation du 4 février 2005 que même en prenant les taux de rotation du RIE-1 et les charges de trafic adaptées avec une augmentation de 2% par an, l'effet du projet n'augmenterait que de manière insensible, soit de l'ordre de 0.1 dB(A). Sur ce point, l'experte a retenu, après calculs, que le cas le plus défavorable (+ 949 véh/j) augmenterait de l'ordre de + 0.2 dB(A) l'impact du projet par rapport à ce qui est déterminé dans le RIE-2, la génération de trafic sur A. est augmentant de 28%. Selon elle cet impact est légèrement plus élevé que l'estimation faite par le SCPE mais il n'en change pas les conclusions. À la demande de l'expert F., l'experte a précisé que l'impact dépassait de + 0.5 dB(A) à partir de 10% de charge de trafic totale supplémentaire, les 28% ne concernant que le trafic généré par le projet.

dd) Concernant plus particulièrement les places visiteurs, l'experte a relevé que dans les RIE-2 et -3, celles-ci étaient intégrées au calcul de génération de trafic mais sans tenir compte d'un taux de rotation particulier, le taux de 5 mvts/j.ouvr. (activités) valant également pour ces places. Dans le RIE-1, en revanche, le taux de rotation des visiteurs est expressément indiqué, soit en moyenne 7.3 mvts/jour, y compris les jours fériés. Par conséquent, avec 11% de places visiteurs (proportion du RIE-1 appliquée aux RIE-2 et -3), la génération de trafic totale serait de 830 véh/j, soit + 11.6%. L'impact serait donc supérieur d'environ 0.1 dB(A), ce qui, dans le cadre du RIE-3, entraînerait un accroissement perceptible du bruit routier.

Toutefois, comme l'a relevé le Conseil communal, les taux de mouvements retenus dans les RIE-2 et -3 ayant été jugés acceptables par l'experte, il n'est pas nécessaire d'examiner plus avant les conséquences d'une application des taux de mouvements du RIE-1 aux valeurs des RIE-2 et -3. L'experte a d'ailleurs expressément indiqué dans son courrier du 20 février 2009 que les taux de rotation du RIE-1 devaient être considérés comme exagérés. Sur ce point, l'argument des recourants doit être rejeté.

de) S'agissant du ratio logement/activités, le RIE-2 (p. 4) prévoit que les places de stationnement du parking A. sud seront affectées aux logements (70%) et aux activités (30%). Cela n'est pas contradictoire avec le fait de prendre un taux de rotation basée sur un ratio inverse de 30% de logements et de 70% d'activités, car plus le pourcentage d'activités est élevé, plus il est considéré comme défavorable pour l'environnement (cf. remarque à propos de A. nord à l'annexe 3 du RIE-2); par conséquent, le taux de rotation calculé sur cette base ne minimise pas le trafic, au contraire. Sur ce point, l'argument des recourants ne saurait être retenu.

df) Par ailleurs, l'experte a estimé qu'avec 70% d'activités comme autorisé par le règlement du plan de quartier, la génération de trafic augmenterait de 4.6% par rapport à celle prise en compte dans le RIE-2. Dans ses observations du 19 janvier 2009, le Conseil communal relève, à ce propos, que la taille des parkings dépend de la surface brute de plancher et que

les activités demandent environ trois fois plus de places de parc que l'habitat. Avec un taux d'activités de 70%, la capacité du parking de A. Sud passerait donc de 436 à 600 places, ce qui n'était pas possible au vu des limites données par le plan de quartier, et générerait 40% de trafic supplémentaire. Par conséquent, les parties et l'experte s'accordant à dire qu'un taux d'activités de 70% augmenterait le trafic par rapport à ce qui a été retenu dans le RIE-2, le règlement du PQT devra être modifié en précisant un pourcentage d'activités maximal.

dg) Enfin, s'agissant de la gestion des flux de trafic selon le principe du worst case, il sied de relever qu'une hypothèse de 80% d'entrées et sorties par la rue L. constitue déjà un worst case, dans la mesure où, comme l'ont relevé les recourants, cette rue peut être qualifiée de sensible au niveau de la protection de l'air. Au demeurant, l'experte a indiqué dans son rapport que si l'hypothèse précitée correspond à une réalité, soit un parking qui comporte effectivement deux jeux de trémies, il est correct de la prendre en compte dans l'étude d'impact et non pas de répartir le trafic sur un seul accès. Sur ce point, l'argument des recourants est rejeté.

e) En conclusion, s'agissant des taux de rotation des véhicules, il appert que ceux-ci n'ont pas été arbitrairement fixés. Toutefois, il faudra inscrire dans le règlement PQT que les places dévolues à l'artisanat et aux bureaux devront rester libres les jours fériés, ainsi qu'un taux d'activités maximal permettant de ne pas augmenter le trafic prévu dans le RIE-2.

Sur ces points, le recours est admis. Il est rejeté pour le surplus.

7.

Les recourants critiquent la méthode de mesures et de comptage utilisée pour effectuer la mise à jour des données dans le RIE-3.

a) Pour les recourants, la durée du comptage (de 1 à 3 jours au lieu d'une semaine, comme cela était prévu dans le cahier des charges du 23 mai 2007), la période (incluant les congés de l'Ascension et de Pentecôte) et l'emplacement des instruments de mesures ont permis de biaiser les résultats de l'étude d'impact pour démontrer que la législation est respectée. Ils ont également allégué que les données du RIE-2 ne couvraient pas tout le périmètre d'étude et qu'aucune mesure d'immission sur les fenêtres en façade n'avait été effectuée pour la rue L.. Au surplus, les recourants ont fait état de fautes de calcul, le nombre de ces erreurs étant de nature à mettre en doute la crédibilité de l'ensemble de l'étude. Par ailleurs, ils ont indiqué qu'à leur avis, les directives du Manuel du bruit routier publié par l'Office fédéral de l'environnement (OFEV) précisant les principes de la méthode de mesurage par échantillonnage n'avaient pas été respectées.

b) Le Conseil communal relève que le cahier des charges a été adapté en cours d'étude pour des motifs techniques, que les week-ends et jours fériés n'ont pas été pris en compte dans l'évaluation, que les appareils de mesure n'étaient pas signalés mais que leur implantation devait tenir compte de la sécurité des opérateurs. Il indique également que le trafic sur la rue M. a fait l'objet d'un jour de comptage et que le niveau d'évaluation du bruit y a été déterminé en un point, ainsi qu'à la rue N.. Par ailleurs, même si le trafic augmente de manière importante au bas de la rue L., les valeurs limites d'immission ne seront pas dépassées. Quant aux erreurs de calcul, elles ne porteraient pas à conséquence car il s'agissait de caler le modèle, en déterminant si le facteur correctif "K" lié au revêtement de la route était égal à zéro. Enfin, le Manuel du bruit routier ne serait pas applicable au présent cas, car il ne viserait que les projets d'assainissement et non les études d'impact.

c) L'experte a tout d'abord relevé qu'il existait des méthodes qui, si elles étaient correctement appliquées, permettaient de calculer un transport journalier moyen (TJM) à partir de comptages de courte durée, de sorte que l'erreur sur le TJM entre un jour ouvrable et une semaine était estimée non significative. Par contre, le contexte dans lequel étaient réalisées les mesures, tel que les travaux à Peseux, pouvait engendrer des erreurs significatives; l'auteur du RIE-3 avait toutefois indiqué en avoir tenu compte. L'experte a conclu que si les normes et éléments particuliers avaient bien été pris en compte dans le RIE-3, les comptages ne pouvaient être considérés comme biaisés. L'autorité de céans ne voit pas de motif à remettre en cause les conclusions de l'experte, de sorte que celles-ci doivent être retenues et l'argument des recourants sur ce point rejeté.

S'agissant des erreurs de calcul dans le tableau figurant à l'annexe 4 du RIE-3, l'experte a clairement indiqué qu'elles étaient relativement minimales et portaient sur les données les moins critiques. Les parties n'ont émis aucun commentaire. Par conséquent, l'on ne saurait retenir que lesdites erreurs sont de nature à remettre en cause la crédibilité de l'ensemble de l'étude et sur ce point également, l'argument des recourants doit être rejeté.

Concernant les directives du Manuel du bruit routier de l'OFEV, l'experte a précisé qu'elles concernaient la méthode SEM (mesurage par échantillonnage) et les qualités acoustiques des revêtements, non les mesures de bruit à proprement parler. Elle a relevé qu'à la lecture du RIE-3, il apparaissait que la qualité des revêtements avait été caractérisée visuellement et que les mesures effectuées correspondaient en fait à des mesures de bruit, de sorte qu'elles n'avaient pas à répondre aux prescriptions du Manuel précité. L'autorité de céans ne voit pas de motif de remettre en cause l'avis de l'experte et ne retiendra pas l'argument des recourants.

d) En conclusion, les critiques des recourants concernant la méthode de mesures et de comptage ne sauraient être retenues et sur cette question, le recours doit être rejeté.

8.

Les recourants allèguent que les RIE et la décision du Conseil communal contiennent des contradictions.

a) Les recourants sont d'avis qu'il existe d'importantes différences dans les chiffres de trafic entre les états décrits entre le RIE-2 et le RIE-3, de sorte que l'utilisation accrue des voies de circulation du quartier entraînera selon eux la perception de niveaux de bruit routier sensiblement plus élevés. Par ailleurs, les recourants se demandent pourquoi, dans le RIE-3, malgré la très forte augmentation des charges de trafic entre 2005 et l'état futur 2010, les immissions du bruit routier sont plus faibles à l'état futur, avec le trafic généré par le potentiel du plan de quartier. Ils reprochent également au RIE-3 de négliger l'impact des nuisances nocturnes et d'avoir présenté les chiffres de manière non conforme au Manuel du bruit routier déjà cité, ce qui minimiserait le dépassement des valeurs limites. En outre, les recourants allèguent que les décisions attaquées sont incohérentes en confirmant les données du RIE-2 (admettant des dépassements) mais en affirmant que les valeurs de perception ne sont pas dépassées au sens du RIE-3. Enfin, les recourants reprochent au RIE-3 de prendre en compte les immissions de l'autoroute N5 à ciel ouvert et non avec le futur tunnel de X., ce qui aura pour conséquence d'augmenter la contribution relative du bruit du trafic routier supplémentaire généré par le plan de quartier (cf. procès-verbal de la vision locale, ch. 18).

b) Selon le Conseil communal, le RIE-3 a précisément pour but d'actualiser les charges de trafic du RIE-2, qui découlait d'extrapolations de données de 2001. Le Conseil communal ajoute que si les charges de trafic prises en compte dans le RIE-3 sont plus élevées que dans le RIE-2, les niveaux d'évaluation sont, eux, plus faibles car les vitesses prises en compte sont celles qui ont été effectivement mesurées (et non les vitesses légales autorisées), les hauteurs des récepteurs sont différentes et les deux modélisations comportent de petites différences. Par ailleurs, le Conseil communal indique que la période nocturne n'a pas été évaluée, car la majorité du trafic induit par le projet est liée aux activités économiques, qui ne génèrent pas de trafic nocturne. Quant à la présentation des niveaux d'évaluation, le Conseil communal allègue que ceux-ci doivent être exprimés au dixième de dB(A), sous peine de fausser les résultats de conformité à l'Ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), du 15 décembre 1986. En outre, le Conseil communal admet que des mesures d'assainissement devront être mises en place parallèlement à la mise en exploitation des nouveaux bâtiments mais que cela n'empêche pas que le projet respecte l'OPB. Le Conseil communal précise encore que le rapport financier relatif au tunnel de X. n'a été approuvé par le Conseil d'Etat que début juillet 2007, de sorte que jusque-là, l'horizon de la réalisation du tunnel n'était pas connu. Au demeurant, ces questions auraient essentiellement des conséquences sur les mesures d'assainissement à mettre en place et non sur les conclusions du RIE-3. Enfin, le Conseil communal admet que les valeurs limites d'immissions sont dépassées en plusieurs endroits, ce qui nécessite un assainissement, comme cela est prévu à l'article 28 du règlement du PQT; cet assainissement ne serait toutefois pas la conséquence du plan de quartier.

ca) L'experte a examiné deux points de mesures comparables entre les RIE-2 et-3 (A. et L. 5) et constaté une diminution des immissions de bruit dans le RIE-3: à A., par exemple, le RIE-2 concluait à un Leq (niveau énergétique équivalent) de 62 dB(A) pour une vitesse de 50 km/h et un TJM de 5'000 véh/j., alors que le RIE-3 mentionnait un leq de 63.6 dB(A) pour une vitesse de 40 km/h et un TJM de 5'901 véh/j. L'experte a expliqué cette différence partiellement par la modification de la vitesse des véhicules, l'écart étant toutefois encore trop important au point de A.. Cet écart pouvait, selon l'experte, être justifié par le fait que le RIE-3 prenait en compte le bruit de la route N5 et que ses valeurs étaient mesurées, alors que les valeurs de référence dans le RIE-2 étaient des pronostics d'immissions effectués à l'aide d'un modèle découlant du cadastre du bruit routier, moins représentatives de la situation locale. L'experte a toutefois conclu qu'une modélisation sommaire avec StL-86+ ne lui permettait pas d'atteindre des immissions aussi faibles à partir des éléments fournis.

Dans ses observations du 19 janvier 2009 sur le rapport d'expertise, le Conseil communal a précisé que les récepteurs du RIE-2 et du RIE-3 documentaient bien la même façade mais étaient différents par leur hauteur et leur distance à l'axe de la route, notamment à A.; il a déposé en annexe une nouvelle modélisation donnant un niveau de 63.9 dB(A), compatible avec les résultats du RIE-3 (63.6 dB(A)). Quant à l'expert F., il a demandé à l'experte de procéder à un nouveau calcul en tenant compte de la modification des charges de trafic. Le 20 février 2009, l'experte a répondu qu'elle avait tenu compte dans son rapport de cette modification et, que, vu les explications du service de l'urbanisme, la variation de la distance à la route des points de mesure entre les RIE-2 et -3 pouvait effectivement expliquer les résultats obtenus dans le RIE-3. À cet égard, elle a déclaré regretter, sans remettre en cause la méthode de calcul et l'utilisation d'un logiciel spécialisé, que les caractéristiques de tous les points de mesures aient été modifiées entre les deux RIE sans

que ces modifications soient explicitées.

Dans le prolongement de cette question, l'experte a indiqué que les différences entre les conclusions du RIE-2 (augmentation perceptible d'immissions et nécessité de mesures pour y remédier) et du RIE-3 (impact du projet imperceptible) étaient justifiables, dans la mesure où le RIE-3 se basait sur des éléments nouveaux en termes de comptage de trafic et de mesures de bruit. L'autorité de céans ne voit pas de motif de s'écarter de cette conclusion et ne retiendra donc pas les arguments des recourants sur ce point.

cb) Concernant les immissions nocturnes, l'experte a indiqué qu'en présence d'une majorité de trafic induit provenant d'activités, leur évaluation n'était pas indispensable; en revanche, le projet pour le parking de A. sud tendait à maximiser la part des logements, de sorte qu'une évaluation de l'impact nocturne était nécessaire. L'experte a encore relevé qu'au demeurant, ledit impact nocturne avait été calculé dans le RIE-3. Sur ce point, l'argument des recourants peut donc être rejeté.

cc) S'agissant de la présentation des immissions de l'état futur et de l'état de référence au dixième de dB(A), l'experte a estimé qu'elle était erronée, car selon le Manuel du bruit routier déjà cité, les valeurs d'immissions devaient être présentées sans chiffre après la virgule. Pour l'expert F., cette conclusion signifie qu'il y a de nouveaux dépassements des valeurs limites d'immissions en certains points (par exemple N. 24, A.). Le Conseil communal conteste la position de l'experte, arguant que s'il faut juger du respect de l'article 9 OPB, soit d'une augmentation des immissions de bruit inférieure à 0.5 dB(A) (seuil de perception), il faut présenter les niveaux d'évaluation au dixième de dB(A). À la demande du service juridique, l'experte a précisé qu'il était possible de présenter des résultats de mesure ou de calcul dans un tableau au dixième de dB(A) mais que dès qu'ils devaient être comparés avec les limites fixées par l'OPB, ils devaient être arrondis au nombre entier.

En fait, le Manuel du bruit routier se définit comme une "aide à l'exécution applicable à l'assainissement du bruit routier en Suisse". Plus précisément, il s'adresse aux autorités d'exécution et s'applique à tous les projets d'assainissement des routes nationales, des routes principales suisses ou des autres routes. Pour les routes nationales, le manuel a un caractère de directive et fait partie intégrante des normes en vigueur pour leur construction. Pour les routes principales suisses et les autres routes, le manuel a la valeur d'une aide à l'exécution de l'OPB (cf. Avant-propos, p. 7). Or, en l'espèce, l'objet de la présente procédure est un projet de plan de quartier, dont on cherche à mesurer l'impact en terme de perception du bruit du trafic, et non un projet d'assainissement routier comme tel. Compte tenu du fait qu'une augmentation du bruit est considérée dans la pratique comme perceptible à partir de +0.5 dB(A) (cf. RDAF 2000 I pp. 1ss, ch. 5.2 in fine), le fait d'arrondir les valeurs mesurées sur le terrain ne permet pas d'établir si l'augmentation prévisible dépasse le seuil de perceptibilité précité. L'on ne peut donc pas reprocher aux auteurs du RIE-3 et au SCPE d'avoir présenté leurs résultats au dixième de décibel. Ceci dit, un assainissement routier sera nécessaire dans ce secteur ainsi que l'admet le Conseil communal lui-même et comme cela ressort de l'article 28 du règlement du PQT (cf. également considérant 9 ci-après).

d) A propos de l'accès au parking par la rue L., les recourants se demandent si l'augmentation du trafic sur cet axe est susceptible d'enfreindre les prescriptions de l'OPB. L'experte a estimé que le calcul des immissions de bruit, déterminées à partir des charges de trafic spécifiques à cette rue mais sans en connaître les caractéristiques géométriques,

conduisait à des valeurs inférieures à la valeur-limite d'immission de 65dB(A), y compris avec une charge de 2'700 véh/j. Dans ses observations sur le rapport d'expertise, l'expert F. a demandé à l'experte de recalculer l'immission diurne de bruit en fonction des caractéristiques de cette rue, qu'il lui a décrites (rue très étroite, mur de soutènement continu en Est, etc.). L'experte a répondu le 20 février 2009 que pour déterminer précisément l'immission, il faudrait connaître divers autres paramètres. Elle a cependant estimé que pour une distance de 3 m entre l'axe de la route et le bâtiment ainsi qu'un TJM de 2'700 véh/j, la valeur limite d'immission de 65 dB(A) serait atteinte et même dépassée lorsqu'on tenait compte des effets de réflexion (soit une correction de + 1dB(A) à + 3 db(A)).

A priori, donc, selon l'experte, la hausse du trafic à la rue L. pourrait entraîner, en raison de la configuration des lieux, un dépassement des valeurs-limites de cette zone. Toutefois, faute pour elle d'avoir connaissance de tous les paramètres, son calcul ne constitue qu'une estimation. Par conséquent, sur ce point bien précis, le Conseil communal devra effectuer un nouveau calcul afin de déterminer si les valeurs limites seront dépassées ou non à la rue L.. Ce calcul permettra de déterminer l'ampleur de l'assainissement nécessaire dans cette rue.

e) Concernant enfin la contribution sonore de la N5 et de la coordination avec les autres projets à X., l'experte a relevé que le RIE-3 prenait en compte le bruit de la N5. Celle-ci devant être toutefois partiellement enterrée, l'impact relatif du bruit le long du réseau routier local, par exemple le long de la rue N., serait plus important mais dans une proportion impossible à définir en l'état. L'experte a par ailleurs indiqué qu'il était rare de prendre en compte l'impact de projets voisins mais qu'en l'occurrence, l'état de référence 2010 dans le RIE-3 tenait compte des projets des G. et H., ce qui démontrait le souci d'une prise en compte globale des impacts environnementaux dans le quartier. Les états de référence étaient cependant différents dans les trois rapports d'impact. L'autorité de céans n'a pas de motif de remettre en cause les conclusions de l'experte, de sorte que l'argument des recourants sur ce point, ainsi que la réquisition no 2 y relative (cf. mémoires de recours, p. 40) doivent être rejetés.

f) En conclusion, l'ensemble des griefs des recourants relatifs à des contradictions entre les RIE et les décisions attaquées ne peuvent être retenus, à l'exception du calcul de bruit dans la rue L.. Sur ce point, le dossier doit être renvoyé au Conseil communal pour qu'il procède à un nouveau calcul et détermine les mesures d'assainissement à prendre cas échéant.

9.

a) Les recourants demandent que l'assainissement routier se fasse dans le cadre du plan de quartier. Ils allèguent avoir démontré que les valeurs limites en matière de bruit sont dépassées et proposent diverses mesures pour les réduire, tout en précisant qu'à leur avis, la pose d'un revêtement phonoabsorbant est inefficace. Ils reprochent également à la Ville de Neuchâtel d'avoir artificiellement augmenté les valeurs de référence du projet A. en y faisant figurer les immissions des projets alentours (G. et H.) afin que l'impact relatif du projet concerné (re)devienne admissible.

b) Le Conseil communal répète que la nécessité d'un assainissement n'est pas contestée et qu'il adhère à la plupart des propositions des recourants, que toutefois leurs allégations à propos du revêtement phonoabsorbant sont erronées. Il conteste avoir séparé les différents projets du quartier de X. afin d'assurer la conformité du PQT aux normes environnementales et indique que l'ensemble des projets du secteur concerné et des secteurs

voisins doit être considéré dans le cadre du processus d'assainissement routier tel que prévu par l'article 28 du PQT.

c) À propos des revêtements phono-absorbants, l'experte a précisé qu'ils étaient d'autant plus efficaces que la vitesse était grande et la rue plate, soit un gain d'environ ■2 dB(A) à 50 km/h pour les revêtements conventionnels et jusqu'à ■6 dB(A) pour les revêtements plus récents. Ils étaient toutefois coûteux et leur résistance à l'usure n'était pas connue. Ils ne sont donc pas totalement inefficaces, comme l'allèguent les recourants; toutefois, vu le rapport d'expertise, ils ne peuvent être considérés à eux seuls comme suffisants pour réduire les nuisances de bruit du trafic. L'on relèvera pour le surplus que selon le Manuel du bruit routier déjà cité (p. 8), l'Office fédéral de l'environnement et l'OFROU encouragent et soutiennent la pose de revêtements peu bruyants pour tous les types de routes. Sur ce point, l'argument des recourants ne saurait donc être retenu.

d) Au fond, les parties s'accordent à dire qu'un assainissement routier du quartier est nécessaire. Toutefois, les recourants veulent qu'il fasse partie intégrante du plan de quartier et que celui-ci soit plus contraignant à cet égard, tandis que le Conseil communal allègue que la présente procédure concerne l'adoption d'un plan de quartier, non un assainissement, lequel interviendra lors de la mise en place des aménagements (cf. procès-verbal de la vision locale, ch. 15 et 16). Dans son évaluation du RIE-2 du 4 février 2005, le SCPE demandait qu'une disposition soit ajoutée au règlement du plan de quartier, prévoyant la mise au point d'un concept global de limitation des nuisances sonores, en relation avec l'obligation d'assainir le tronçon est de la rue A., la rue N. et l'accès au parking A. (rue L.) simultanément à la mise en service du projet. Cette demande a été concrétisée par l'article 28 du règlement du plan de quartier. Au surplus, toujours dans son évaluation du 4 février 2005, le SCPE a demandé que soient présentés avec la demande de permis de construire: le concept global de limitation des nuisances sonores précité et la démonstration du respect des valeurs limites d'immission en fonction de l'affectation définitive du projet. Le SCPE sera donc encore une fois en mesure de se prononcer sur la conformité du projet avec les dispositions de protection de l'environnement. Il sied en outre de relever que l'évaluation du SCPE fait partie intégrante du préavis de synthèse du SAT du 4 avril 2005, que ses demandes constituent des mesures nécessaires au sens de l'article 10c LPE, soit des charges au sens de l'article 13, alinéa 4 OEIE et qu'elles devront donc être respectées par les auteurs du projet.

e) Ainsi, bien que le SCPE semble avoir nuancé son propos dans son évaluation du RIE-3 en estimant que l'assainissement n'était pas obligatoire à ce stade, étant donné que le Conseil communal admet la nécessité de l'assainissement, que ledit assainissement est prévu dans son principe dans le règlement du plan de quartier, que ledit concept devra être présenté en même temps que la demande de permis de construire et qu'il sera donc vérifié par le SCPE, les griefs des recourants relatifs à la violation du droit en matière de protection contre le bruit ne sauraient être retenus.

10.

a) Les recourants estiment qu'il y a d'importantes contradictions entre le RIE-1 et le RIE-2 au sujet des immissions annuelles de dioxyde d'azote (NO₂), notamment dans C., les valeurs étant proportionnellement plus basses dans le RIE-2. Ils critiquent le fait qu'aucune étude détaillée sur la qualité de l'air n'ait été menée, notamment en termes de conséquences pour les riverains de la rue L. qui accueillera l'une des entrées du parking A.

b) Le Conseil communal explique qu'il n'y pas de contradictions entre les deux rapports d'impact, les chiffres relatifs au NO₂ ayant été simplement actualisés dans le RIE-2 sur la base de relevés plus récents. Par ailleurs, selon le Conseil communal, des analyses de détails par tronçons, dont la rue L., ont bien été effectuées et démontrent la conformité du projet au droit en vigueur. Enfin, le Conseil communal est d'avis que les concentrations en particules fines évoluent en parallèle avec celles de l'agglomération et qu'une analyse spécifique pour X. n'est pas utile, la qualité de l'air n'étant pas menacée par le projet de PQT en soi.

c) Selon l'experte, les postes ont été bien choisis, ils sont suffisamment nombreux et la période de mesures a été suffisamment longue pour permettre de juger de la qualité de l'air sur le périmètre d'étude. S'agissant plus particulièrement de la rue L., l'experte a expliqué que la moyenne annuelle était de 24.5 µg/m³ et que la limite annuelle pour le NO₂ était fixée par l'Ordonnance sur la protection de l'air (OPair), du 16 décembre 1985, à 30 µg/m³, de sorte que pour dépasser cette limite, le projet devrait prévoir un parking en surpression dont tout l'air vicié sortirait à la trémie de sortie sur L.. Or, tel n'était pas le cas. Il n'y avait donc pas de mesures particulières à prendre en ce qui concerne la protection de l'air, hormis s'assurer que la ventilation du parking se fasse hors du C.. Les parties n'ont émis aucun commentaire ou objection aux conclusions de l'experte sur ce point, de sorte que l'autorité de céans ne peut que s'y rallier et rejeter les griefs des recourants.

d) Dans une question complémentaire, l'expert F. a demandé à l'experte ce qu'il en serait des immissions de poussières fines, sachant que le projet de complexe immobilier planifié selon le règlement du PQT prévoyait une chaudière à bois. L'experte a répondu que la réponse à cette question nécessiterait une analyse spécifique, que les seules mesures disponibles sur le littoral neuchâtelois, à la Maladière, présentaient des valeurs d'immissions supérieures à la limite OPair et qu'il était probable que cette constatation soit valable pour l'ensemble de l'agglomération. Par conséquent, selon elle, dans cette région urbaine, toute nouvelle installation de chauffage à bois d'importance, si elle n'était pas équipée de filtres, n'était pas conseillée.

Contrairement à ce que laisse entendre l'expert F. dans sa question, le règlement du PQT ne contient pas de disposition relative au chauffage à bois. Seul le rapport explicatif, de valeur indicative, évoque ce type de chauffage au chapitre 3.8 intitulé "Aspects environnementaux et recommandations": "() lors de la mise en œuvre du plan de quartier, la conception architecturale et constructive des projets prendra en compte les principes du développement durable et de la recherche d'économie d'énergie, tels que () l'utilisation de pompes à chaleur et des systèmes de chauffage utilisant des biocarburants, du bois ou autres biocombustibles". Autrement dit, le chauffage à bois n'est pas une solution imposée pour les futures constructions mais une possibilité parmi d'autres, évoquée dans un rapport sans valeur prescriptive. Au demeurant, la question du choix du chauffage sera examinée par le SCPE dans le cadre des préavis des services de l'Etat lors de la procédure de permis de construire. À ce stade, cette question est donc prématurée.

e) Par conséquent, les griefs des recourants relatifs à la violation du droit en matière de protection de l'air ne sauraient être retenus.

11.

En conclusion, l'autorité de céans constate que sous réserve de deux modifications à apporter au règlement du PQT (consid. 6e) et d'un calcul de bruit à refaire (consid. 8d et f), le Conseil communal n'a pas constaté de manière incomplète les faits pertinents, pas plus

qu'il n'a violé le droit. L'on rappellera également que l'autorité de recours ne revoit pas l'opportunité des décisions (art. 33, let. d LPJA a contrario). Par conséquent, les recours sont rejetés et les décisions attaquées confirmées, sous réserve des deux points susmentionnés, à propos desquels le dossier est retourné au Conseil communal.

12.

a) Les recourants n'obtiennent que très partiellement gain de cause; ils succombent pour l'essentiel. Par conséquent, ils supporteront le paiement de frais de procédure (art. 47, al. 1 LPJA), légèrement réduits, qui comprennent les émoluments et les débours. En application de l'arrêté concernant le tarif des frais de procédure du 10 août 1983, l'émolument de décision est fixé compte tenu de la mise à contribution de l'autorité de recours, de l'importance de la cause et de ses difficultés (art. 11); en règle générale, il n'excède pas Fr. 4'000.- (art. 14 al. 1). Quant aux débours, ils sont calculés forfaitairement à raison de 10% de l'émolument arrêté si celui-ci dépasse Fr. 400.- (art. 36). En l'espèce, la cause est extrêmement technique et complexe, a nécessité un nombre important d'échanges d'écritures et une vision locale, ainsi qu'une ordonnance de nomination d'un expert et une expertise. Par conséquent, tout bien considéré, l'émolument de décision et les débours "ordinaires", y compris pour l'ordonnance de nomination précitée, sont fixés et réduits à Fr. 2'200.-, ce montant étant compensé par l'avance de frais déjà versée le 31 octobre 2007.

b) Par ailleurs, l'expertise du 9 décembre 2008 et son complément du 20 février 2009 ont fait l'objet d'une facture portant sur Fr. 4'196.40 TTC. Compte tenu de l'ampleur et de la difficulté du dossier, du nombre de questions initiales et complémentaires posées par l'autorité de céans et les parties, cette somme, qui correspond au devis proposé le 19 septembre 2008 par l'experte (excepté les heures relatives aux questions complémentaires), doit être considérée comme justifiée.

Ces frais d'expertise, avancés par l'Etat, constituent des débours (art. 5, al. 1 du tarif des frais de procédure), qui font partie des frais de la procédure. Partant, les frais d'expertise suivent le sort de la cause au fond (cf. RJN 1995 p. 76). Par conséquent, étant donné qu'ils succombent pour l'essentiel, les recourants devront s'acquitter d'une part de cette somme estimée à neuf dixièmes, soit Fr. 3'776.75. Le dixième des frais d'expertise, soit Fr. 419.65, devrait être supporté par le Conseil communal. Toutefois, celui-ci en est dispensé en vertu de l'article 47, alinéa 2 LPJA, de sorte que ces Fr. 419.65 resteront à la charge de l'Etat.

c) Vu l'issue du recours, une indemnité de dépens doit être allouée aux recourants qui ont procédé avec l'assistance de mandataires (art. 48, al. 1 LPJA). Le montant doit être fixé en s'inspirant du tarif des frais entre plaideurs, qui prévoit en principe un montant maximal de Fr. 4'000.- en matière administrative, en fonction du temps nécessaire à la cause, de sa nature, de son importance, de sa difficulté, du résultat obtenu ainsi que de la responsabilité encourue par l'avocat (art. 4 et 12a de l'arrêté du tarif des frais entre plaideurs du 9 juillet 1980). En l'occurrence, comme il a été dit pour les frais, la cause est très complexe et a nécessité un grand nombre d'actes de procédure. Toutefois, les recourants ayant succombé pour l'essentiel, l'indemnité de dépens sera réduite. Celle-ci sera fixée à Fr. 400.- et versée aux recourants par le Conseil communal.

Le Conseil communal, même s'il obtient gain de cause pour l'essentiel, en tant qu'autorité, n'a pas droit à des dépens (cf. R. Schaer, op. cit., p. 190).

Par ces motifs, le Conseil d'Etat

décide:

1. Les recours du 5 octobre 2007 de l'Association D. d'une part, et de M. E. d'autre part, contre les décisions du 12 septembre 2007 du Conseil communal de la Ville de Neuchâtel sont très partiellement admis, la cause étant renvoyée au Conseil communal au sens des considérants;

2. Pour le surplus, les recours sont rejetés et les décisions attaquées sont confirmées;

3. Les frais de procédure réduits, incluant ceux de l'ordonnance de nomination d'un expert du 29 septembre 2008, se composent d'un émolument de Fr. 2'000.■, auquel s'ajoutent les frais par Fr. 200.■, plus une participation aux frais d'expertise par Fr. 3'776.75, soit au total Fr. 5976.75, et sont mis à la charge des Erreur! Signet non défini. recourants. Ce montant est partiellement compensé par l'avance de frais de Fr. 2'200.- versée le 31 octobre 2007 et les recourants devront encore s'acquitter de Fr. 3'776.75;

4. Une indemnité de dépens réduite de Fr. 400.- sera allouée aux recourants, à la charge du Conseil communal.

Neuchâtel, le 22 avril 2009

Au nom du Conseil d'Etat:

Le président, Le chancelier,

R. Debély J.-M. Reber

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