

NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2013.148 vom 12. März 2014

Ne Jurisprudence Adm, 2014-03-12, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_jurisprudence_adm_REC.2013.148

FR: NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2013.148 du 12 mars 2014

IT: NE_JURISPRUDENCE_ADM REC.2013.148 del 12 marzo 2014

Regeste

L'entreprise d'horlogerie X. SA déposa une demande de permis de construire pour l'aménagement d'un parking de 22 places sur un terrain qu'elle possède, non loin de sa fabrique, sis en zone d'urbanisation, dite mixte, consacrée à l'habitat, au secteur tertiaire et aux petites industries. Ce parking visait à faciliter le stationnement de ses employés. Un groupe d'habitants voisins de la parcelle en cause s'opposèrent à ce projet, mais le Conseil communal leva les oppositions dans une décision succincte, mentionnant que rien ne s'opposait à l'aménagement prévu. Dans leur recours, les voisins invoquent le plan directeur cantonal, et ses fiches consacrées à la mobilité douce, à la gestion du stationnement, et à la modération du trafic individuel motorisé pour s'opposer à la création du parking. Ils se réfèrent aussi au plan directeur des transports qui préconise un développement différencié de l'offre de transport. Ils estiment aussi que le plan directeur partiel des mobilités (PDPM), qui est étroitement lié aux contournement de G. et A. ne devrait pas permettre l'aménagement prévu. La décision expose que le plan directeur cantonal a force obligatoire pour les autorités et qu' à contrario, il n'a aucun effet direct sur les droits et obligations des administrés. Il ne saurait s'appliquer directement à un propriétaire. A l'égard des communes, il déploie avant tout ses effets lors de l'approbation des plans d'affectation. La réglementation communale ne contient rien qui heurterait sensiblement le plan directeur : celui-ci veut prioritairement, s'agissant du stationnement, libérer de l'espace public, rare et coûteux en ville. Une utilisation rationnelle du sol permet de maintenir des parcs, des terrasses, des trottoirs, des aires de jeu. Le plan directeur n'est pas doté d'un niveau de précision telle qu'il peut déployer des effets comparables à ceux d'une décision. Quant au plan directeur des transports, il suggère surtout une mise à niveau de la législation s'agissant de leur financement, ce qui concerne avant tout la loi sur les transports publics. Le plan directeur partiel des mobilités vise aussi, s'agissant du stationnement, celui qui est public. Enfin, la Ville A. n'a pas ignoré le plan de mobilité d'entreprise mis en place par l'office cantonal des transports de Neuchâtel et qui tend à favoriser les modes de transports alternatifs à la voiture individuelle, puisque une disposition de son règlement communal oblige les entreprises à mettre en place un plan de mobilité lorsqu'elles réalisent un parking de plus de 30 places. En tout état de cause, la parcelle en question ne peut être qualifiée "d'espace intermédiaire non bâti" sur lequel des places de stationnement sont interdites. Cette dénomination vise, selon une interprétation raisonnable les espaces sur lesquels aucun volume ne peut être construit et qui se situe dans la zone mixte d'ancienne localité, qui n'est pas en cause. Le recours est rejeté.

Volltext

Vu les pièces du dossier, d'où ressortent les faits suivants:

A.

En date du 11 septembre 2012, l'entreprise d'horlogerie X. SA à A. a déposé une demande de permis de construire en vue d'aménager un parking extérieur de vingt-deux places sur la parcelle [a] dont elle est propriétaire, qui est libre de toute construction. Cette parcelle située en zone mixte s'inscrit dans un quadrilatère orienté Sud-Ouest Nord-Est formé par le Chemin C., la rue D. et la rue E.. Elle est adjacente à cette dernière et fait face aux articles [b] et [c] du cadastre, situés eux au Nord de la rue D., également propriété de l'entreprise d'horlogerie.

B. Par courrier du 11 octobre 2012, "les habitants du secteur B." au nom desquels agit F. s'opposèrent à la réalisation du parking en question. Ils firent valoir que le quartier B. dans lequel s'insère le projet est un quartier résidentiel abritant une école enfantine avec place de jeux, ainsi qu'un terrain de football et relevèrent que le plan d'aménagement de la rue E. a été réalisé pour sécuriser le tronçon de cette rue tout en assurant un maximum de places de parc aux riverains et aux employés des entreprises environnantes. La réalisation du parking en cause favoriserait l'utilisation de la voiture au détriment de la valorisation du quartier. Les opposants déplorèrent qu'une ville qui prétend favoriser la mise en valeur des espaces verts les supprime pour y construire des places de parcs, contrairement à ce qu'exprime le règlement d'aménagement communal.

L'aménagement de places de parc entraînerait un enlaidissement de la zone qui est fortement arborisée et porterait atteinte à la qualité de l'habitat environnant en créant des nuisances sonores supplémentaires ainsi qu'une augmentation de la pollution de l'air. Les opposants suggérèrent que soient trouvées des solutions privilégiant la mobilité douce et le co-voiturage, voire l'instauration de navettes d'entreprises. Ils déplorèrent que les places resteront vides le soir et les fins de semaine et arguèrent que l'entreprise requérante dispose de nombre de places de parcs suffisantes à ses besoins.

C.

La Ville A. leva les oppositions par décision du 16 mai 2013. Elle constata que le bien-fonds [a] est constructible et que la garantie de la propriété ne permet pas d'imposer à son propriétaire le maintien de sa parcelle en espace vert ou qu'on lui interdise l'aménagement d'un parking aux motifs avancés par les opposants. En particulier, elle estima que l'esthétique n'est pas atteint par le projet et que les nuisances invoquées ne sont pas assez fortes pour justifier une interdiction à sa création.

D.

Un mémoire de recours contre cette décision a été déposé le 13 juin 2013. Les recourants y soutiennent qu'il y a lieu d'examiner si le projet respecte les principes énoncés dans différents documents tels que le plan directeur cantonal, la conception directrice des transports collectifs, le plan de contournements des Villes A. et G., le rapport du Conseil communal au Conseil général concernant la création de la réserve de préfinancement et le plan de mobilité d'entreprises. Ils estiment être en droit de conserver un cadre de vie de qualité en rapport avec l'environnement bâti actuel. Ils constatent que plusieurs places de parc ont été créées sur l'espace public dans le quartier en les énumérant et considèrent que cet état de fait va à l'encontre de la planification cantonale, en particulier du plan directeur cantonal (encouragement du rapport modal, limitation du stationnement, modération du trafic dans les zones urbanisées, promotion de la mobilité douce). L'aménagement d'un

parking est en opposition avec la mise en place d'un système de vélos en libre-service mais aussi avec la forte réduction du stationnement des pendulaires dans les centres-villes, préconisée par le plan directeur des transports et la gestion volontariste de l'offre développée dans le projet d'agglomération RUN (réseau urbain neuchâtelois). Les recourants rappellent les avantages d'un plan de mobilité douce pour la collectivité et le fait que la dérogation accordée pour la réalisation du parking par le service de l'urbanisme aurait pu être refusée. Ils affirment que les nuisances dues au trafic motorisé individuel sont suffisamment préoccupantes en ville A. pour que des mesures contraignantes soient prises afin d'éviter l'augmentation de celui-ci. Ils concluent à l'annulation de la décision communale et au renvoi de la cause au Conseil communal afin qu'il prenne un certain nombre de mesures liées au stationnement et à la mobilité.

E.

Dans ses observations du 27 août 2013, le Conseil communal conclut au rejet du recours, subsidiairement à l'irrecevabilité de certaines de ses conclusions. Il réitère l'argumentation de sa décision du 16 mai 2013 et justifie le projet en cause, peu important au regard de l'immeuble qu'il dessert.

F.

Le tiers intéressé n'a pas déposé d'observations dans le délai prescrit.

Considérant en droit:

1.

Selon l'article 32, lettre a de la loi sur la procédure et la juridiction administrative (LPJA), du 27 juin 1979, a qualité pour recourir toute personne touchée par la décision et ayant un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée. La jurisprudence relative à cette disposition reconnaît la qualité pour recourir à celui qui subit les conséquences de la décision attaquée dans une mesure et avec une intensité plus grande que quiconque, sans que les normes invoquées doivent nécessairement être en relation avec les intérêts protégés. Ainsi, dans le domaine de l'aménagement du territoire et des constructions par exemple, un voisin peut attaquer un projet de construction en invoquant des dispositions qui sont sans rapport avec la protection des voisins. Il lui suffit de démontrer l'existence d'un intérêt de fait important, économique, matériel ou idéal, résultant de sa situation par rapport à l'objet litigieux. Encore faut-il cependant que l'opposant fasse valoir la violation de dispositions de droit public, car le but de la procédure d'autorisation de construire consiste uniquement dans la vérification de la conformité du projet aux dispositions édictées par la collectivité publique en matière de droit des constructions (RJN 1989 p. 322). En outre et surtout, afin d'éviter toute action populaire, le voisin n'est pas autorisé à fonder son recours sur des prescriptions protégeant exclusivement l'intérêt général, à moins qu'il ne justifie d'un intérêt privé particulièrement prépondérant à celui de tout autre citoyen. Tel pourra être le cas, notamment, des dispositions relatives à la protection de la nature et des sites, ainsi qu'à l'écoulement du trafic et à la sécurité de la circulation. Lorsque de telles dispositions sont invoquées, la qualité pour s'opposer, dépend de l'existence, dans le cas concret d'un intérêt véritablement prépondérant par rapport à celui de tout un chacun à remettre en cause le projet attaqué, ou, en d'autres termes, de l'existence d'un préjudice porté de manière immédiate à sa situation personnelle (arrêt de la CDP 2012.4, du 7 février 2013 et les références citées).

Selon la jurisprudence, le voisin a qualité pour agir lorsque son terrain jouxte celui du constructeur où se trouve à proximité immédiate de celui-ci (ATF 133 II 249). La distance par rapport à l'objet du litige ne constitue toutefois pas l'unique critère pour déterminer la qualité pour agir du voisin. S'il est certain ou très vraisemblable que l'installation litigieuse sera à l'origine d'immissions ■ bruits, vibrations, lumière ou autre ■ touchant spécialement les voisins, même situés à quelque distance, ces derniers peuvent avoir qualité pour recourir (ATF 136 II 281 consid. 2.3.1 et 1C_635/2012 du 5 décembre 2013). En l'espèce, les recourants domiciliés à la rue E. et à la rue de D. peuvent se prévaloir d'une telle proximité, en particulier le répondant des recourants domicilié au numéro [] de la rue E.. Dès lors que le recours lui est ouvert, la qualité pour recouvrir d'autres intéressés, en particulier ceux domiciliés à la rue J. peut rester indécise (ATF 1 C_243/2013 du 27 septembre 2013). Par ailleurs, déposé dans le délai légal de trente jours prévu à l'article 34 LPJA, le recours est recevable.

2.

La parcelle [a] est située en zone d'urbanisation 2 (ZU2), plus particulièrement dans la subdivision zone mixte (ZM) selon l'article 4.5.2 du règlement d'aménagement de la commune A., du 9 mai 2001. La ZM se caractérise par une forte mixité de type habitat, tertiaire, artisanat et petites industries (article 18.2.1). Elle est réservée aux habitations collectives et aux petites et moyennes entreprises des secteurs secondaire et tertiaire peu incommodes pour le voisinage, respectant le plan des degrés de sensibilité aux bruits (art. 18.2.3).

3.

Les prescriptions de droit public en matière de construction relèvent de la compétence législative des cantons en vertu de l'article 3 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999. Les prescriptions matérielles en matière de construction comprennent des prescriptions techniques et d'utilisation, et parmi elles des dispositions sur les aménagements collectifs et individuels. C'est ainsi que la fluidité de la circulation routière permet d'exiger la création de places de stationnement sur les fonds privés ou la participation au financement de garages collectifs; de telles mesures libèrent la voie publique des véhicules en stationnement et facilitent la circulation. Ces aménagements sont obligatoires en vertu de la législation cantonale ou de la réglementation communale (Zen-Ruffinen/Guy Ecabert, Aménagement du territoire, construction, expropriation p. 374, 392, 397).

Dans le canton de Neuchâtel, l'article 23, alinéa 1, lettre d de la loi sur les constructions, du 25 mars 1996 (LCONSTR) dispose que le Conseil d'Etat arrête les dispositions nécessaires à l'application de la loi sur les exigences urbanistiques et architecturales pour la construction de places de stationnement, ainsi que le nombre maximum et minimum de places exigibles. C'est ce qu'il a fait en édictant l'article 27 du règlement d'exécution de la loi, du 16 octobre 1996 (RELConstr) qui fixe les besoins limites en place de stationnement pour les véhicules automobiles en se fondant sur l'annexe 1. Cette dernière distingue le nombre des cases de stationnement nécessaires selon le type d'activité déployée (habitations ■ entreprises ■ services- magasins) en fonction de différents critères. Toutefois, cette réglementation ne s'applique qu'aux constructions ou installations nouvelles, ou faisant l'objet d'importantes transformations ou d'un changement d'affectation ainsi que cela résulte de l'article 26 RELConstr.

4.

4.1.

Les recourants invoquent plusieurs fiches de coordination du plan directeur cantonal pour étayer leur recours:

-La fiche A_21 dont le but est la mise en œuvre d'une politique de mobilité durable et un rapport modal fort vers les transports publics et la mobilité douce.

-La fiche A_24 qui vise à gérer le stationnement de manière appropriée et cohérente à l'échelle du canton, en particulier les aspects de localisation, volumes et tarification.

-La fiche A_26 qui veut favoriser la modération du trafic individuel motorisé dans les zones urbanisées afin de réduire les nuisances environnementales, d'augmenter la sécurité et de favoriser la cohabitation de tous les usagers.

-La fiche A_27 qui met l'accent sur la mobilité douce comme solution alternative aux déplacements par véhicules et par les transports publics pour les trajets de courte et moyenne distance, en raison de ses avantages économiques, écologiques et sociaux.

4.2.

L'article 15 de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LCAT), du 2 octobre 1991, dispose que le plan directeur cantonal définit la façon de coordonner et de planifier les activités ayant des effets sur l'organisation du territoire, compte tenu des principes et options de la conception directrice (al. 1). Il se présente sous la forme de rapports et de cartes (al. 2). Il tient compte des infrastructures existantes et des mesures d'aménagement déjà prises par le canton et par les communes, conformément aux lois, décrets et règlements en vigueur (al. 3). Le plan directeur cantonal a été adopté par le Conseil d'Etat le 22 juin 2011 et a été approuvé par le Conseil fédéral le 26 juin 2013.

Le plan directeur traite des questions d'importance cantonale ou supra-communale ou qui nécessitent une coordination importante. En relèvent notamment les conflits importants entre les différents intérêts relatifs à l'utilisation du sol et les projets déployant des effets considérables relatifs à l'utilisation du territoire, à l'utilisation du sol ou à l'environnement ou nécessitant un effort de coordination. Seul le plan directeur cantonal est en effet en mesure de traiter des tâches d'aménagement qui s'étendent au-delà du niveau local et concernent plusieurs domaines (). Il concerne avant tout la délimitation des territoires pour des affectations qui dépassent le simple cadre local (par ex.: centres commerciaux et installations de loisirs, territoires à protéger, gravières ou décharges) (RDAF 2012 p. 461 et ATF 137 II 254 consid. 3.2).

Le plan directeur doit faire l'objet des adaptations nécessaires lorsque les circonstances se sont modifiées, lorsque de nouvelles tâches se présentent ou que de meilleures solutions apparaissent. Il doit en tout cas être révisé tous les dix ans (art. 9, al. 2 et 3 LAT). Les plans directeurs ont force obligatoire pour les autorités (art. 9, al. 1 LAT). A contrario, les plans directeurs n'ont aucun effet direct sur les droits et obligations des administrés. Il ne peut donc être considéré exactement comme une loi matérielle, ni comme une décision. Il s'agit d'un acte juridique de nature particulière dont la portée est interne à l'appareil étatique (Tanquerel, Manuel de droit administratif numéro 1101 et suivants).

Le plan directeur apparaît comme un acte de politique de planification d'une autorité supérieure, soumis à la réserve d'une procédure ultérieure de planification et d'autorisation de construire dépendant d'une autorité de planification inférieure. La question de savoir si le

plan directeur cantonal correspond à une norme de droit où à une décision est inutile en l'absence d'une force juridique contraignante par rapport aux particuliers ■ élément nécessaire par définition tant à la norme qu'à la décision (Tchannen, in Commentaire LAT, éd. 2010 notes 9 et 10 ad. art. 9 et les références citées).

Les dispositions d'un plan directeur ne sauraient s'appliquer directement à un propriétaire (RDAF 2013 p. 124). De plus, vu son objet et ses destinataires, le plan directeur n'a pas à déterminer avec un grand degré de précision le sort de chacune des parcelles (Zen-Ruffinen/Guy Ecabert, op. cit. p. 115).

4.3.

Aux termes de l'article 43, alinéa 1 LCAT, du 2 octobre 1991, les communes élaborent leurs plans d'affectation (au nombre desquels figurent les plans d'aménagement communaux) dans le cadre du plan directeur et en tenant compte des mesures cantonales. Le plan d'aménagement communal règle le mode d'utilisation du sol (art. 45, al. 1 LCAT). Il doit notamment contenir des dispositions relatives à l'affectation des différentes zones (art. 59, al. 1 LCAT).

La force obligatoire du plan directeur à l'égard des communes déploie avant tout ses effets lors de l'approbation des plans d'affectation. L'autorité compétente pour les approuver doit laisser à la commune la possibilité de choisir entre plusieurs solutions possibles et adéquates, tant que ces solutions sont conformes au plan directeur (Tchannen, op. cit. note 20, art. 9 LAT).

4.4.

Le règlement d'aménagement de la commune A., du 6 février 2013, prescrit à son article 7.6.1. les principes régissant les places de stationnement dans les zones d'urbanisation 2, au sens du considérant 3 de la présente décision, article qui n'est pas applicable à la présente cause. L'article 7.6.3. dispose qu'en aucun cas, l'aménagement de garages et de places de stationnement ne doit se faire au dépens de la qualité des abords et des espaces verts (al. 3). La création de places de stationnement au détriment des espaces intermédiaires non-bâti n'est pas autorisée sans compensation (al. 4). En l'espèce, la parcelle considérée ne saurait constituer un espace intermédiaire non-bâti, par quoi il faut raisonnablement comprendre un espace résiduel entre deux bâtiments qui ne permet pas la construction d'un volume, mais dans lequel pourrait s'insérer quelques places de parc. Cet alinéa a été repris des articles de l'ancien règlement dévolus à la zone mixte d'ancienne localité. Même si sa rédaction n'est pas très heureuse, il concerne encore et toujours cette zone, ainsi que le mentionne l'alinéa premier. Quant à la qualité des abords, qui apparaît comme une notion subjective, il n'est pas arbitraire de considérer qu'elle fait défaut dès lors que la parcelle borde la route E. au sud et, aux autres points cardinaux, des immeubles dont le style est disparate et qui culmine à une certaine hauteur. Cet article, repris de l'ancien article 18.1.10., a été adopté par le Conseil général de la Ville A. le 6 février 2013. Sous l'angle du contrôle incident du plan directeur à l'occasion du présent recours, on ne discerne pas de contrariété entre l'application faite de cet article et le plan directeur. En effet, la fiche A_24 dit en substance qu'elle est avant tout axée sur "la réglementation du stationnement en surface qui immobilise pour chaque place environ 25 m² d'espace public et coûteux en ville (utilisation rationnelle du sol), ce qui équivaut à moins de parcs, de trottoirs, d'aires de jeux, d'espaces de commerces. La majorité des actifs utilisent leur voiture pour se rendre sur leur lieu de travail parce qu'ils ont un emplacement fourni par l'employeur pour se garer" (fiche

A_24, p. 118 (version informatique p. 159)).

5.

La fiche A_21 consacrée à la mobilité douce de même que la conception directrice des transports suivie du plan directeur des transports énoncent les actions que le Conseil d'Etat entend concrétiser à l'horizon 2020 sur la base de priorités clairement définies et sert à indiquer aux communes quels développements sont envisagés dans leur région afin qu'elles prévoient les aménagements nécessaires. Il constitue un instrument de coordination entre autorités de rangs différents. Si elle est liée à la fiche A_24, elle ne saurait pas plus que cette dernière constituer une norme assez précise pour interdire par le biais d'un contrôle incident la construction d'un parking privé. La fiche A_26 sur la modération du trafic dans les zones urbanisées et la fiche A_27 dévolue à la mobilité douce ne le permettent pas non plus. La première met en évidence le rôle des communes qui doivent identifier les secteurs devant faire l'objet d'une valorisation et d'un assainissement prioritaire au sein de l'agglomération et dans le centre des localités et progressivement les planifient et les réalisent. Pour ce faire le canton révisé périodiquement la législation cantonale, en particulier la loi sur les routes et les voies publiques (LRVP), du 21 août 1849. Si cette révision est en cours d'élaboration actuellement, elle n'est pas parvenue à chef et n'a pas été adoptée si bien qu'aucune disposition contraignante ne peut être invoquée à ce titre. Il en va de même de la seconde fiche qui s'appuie également sur la modification de la LRVP (plan directeur p. 121 (162 et 125 (166)). Dès lors doit-on admettre que le plan directeur n'est pas directement obligatoire pour les particuliers et que, s'il contient de telles mesures, celles-ci doivent être traduites dans le plan d'affection, ce qui n'est pas le cas des fiches visées. De plus, le plan directeur n'est pas doté d'un haut niveau de précision qui pourrait être considéré comme déployant des effets comparables à ceux d'une décision (Guy-Ecabert, Zoom, grand angle et mise au point sur les plans territoriaux in Planification territoriale, Droit fédéral et spécificités cantonales, Schultess, éd. romande p. 6). Le plan en question ne contenant pas de dispositions concrètes ayant force obligatoire pour chacun, les procédures d'aménagement et d'autorisations de construire ultérieures à son adoption restent entièrement réservées (ATF 121 II 430-JT 1996 p. 436).

6.

Les autres documents cités par les recourants ne contiennent pas davantage de normes obligatoires et directement applicables aux autorités et aux administrés. C'est ainsi que le plan directeur des transports préconise un développement différencié de l'offre de transports en mettant l'effort sur l'agglomération. Il redéfinit les compétences en donnant un poids accru aux collaborations intercommunales et suggère une refonte du modèle de financement des transports. Ces ambitions impliquent une mise à niveau de la législation qui visera entre autres à fixer les critères applicables pour les classifications et les décisions et à préciser les normes à respecter et les objectifs chiffrés à atteindre (plan directeur des transports p. 32). Est particulièrement concernée à ce titre la loi sur les transports publics (LTP), du 1er octobre 1996. Quant au plan directeur partiel des mobilités (PDPM), son but est de lier les autorités cantonales aux autorités communales pour assurer l'étude des mesures d'accompagnement (études détaillées, financement, procédures d'enquête), leur réalisation, l'analyse de leurs effets par des actions complémentaires. Ces intentions sont étroitement liées au projet de contournement des Villes G. et A.. Dans son rapport d'information des Conseils communaux relatif à ce plan, du 16 octobre 2013, les Conseils communaux des deux villes signalent que pour Le Locle, un plan de stationnement global avait été déposé en

2008, puis retiré et qu'un processus participatif avec les différents commerçants débutera en 2014 de même que la mise en place de voie de bus de H. à I. (rapport p. 9). Sous le titre "Mobilité" le rapport 14-4602 du Conseil communal de la Ville A. au Conseil général du 14 janvier 2014 concrétise ce dernier aspect en tendant à la réalisation de voies de bus bidirectionnelles ou limitées à certaines périodes selon les spécificités prioritaires des secteurs de la Ville. Quant au stationnement, il vise l'espace public qui lui est lié et non pas le stationnement sur fond privé. On relèvera, quand bien même cette jurisprudence n'est pas récente, que l'intérêt public à un écoulement fluide du trafic en ville justifie l'aménagement de places de parc en dehors des rues, de façon à ce que celles-ci soient libérées des véhicules de stationnement (ATF 97 I 792).

7.

Les recourants se plaignent que l'entreprise tierce intéressée n'ait pas encore élaboré et mis en œuvre un plan de mobilité d'entreprise pour encourager d'autres modes de déplacement que la voiture et que la Ville n'ait pas exigé la mise en place d'un tel plan.

L'office cantonal des transports de Neuchâtel avec les villes partenaires, dont celle de A., a édité un guide pratique de la gestion de la mobilité dans les entreprises. Un plan de mobilité d'entreprise consiste à offrir aux employés un éventail de mesures permettant de favoriser les modes de transport alternatifs à la voiture individuelle pour leurs déplacements pendulaires et professionnels. Le plan en question s'adresse avant tout aux entreprises elles-mêmes puisque celles-ci doivent obtenir le soutien de leur direction puis, le cas échéant, négocier des possibilités d'accords avec des partenaires externes tels que les sociétés de transports publics, la commune, le canton pour modifier ou améliorer les conditions et infrastructures existantes (abonnement à prix réduit, arrêt devant l'entreprise, prolongation du réseau de pistes cyclables, etc.) (plan précité 2010-2011 p. 5). Ce plan n'a aucune valeur contraignante mais bien une fonction incitative comme le soulignent les termes de négociation et d'accords qu'il contient.

La Ville A. n'en n'a pas pour autant méconnu ces recommandations puisqu'elle a introduit le 19 septembre 2012 dans son règlement d'aménagement une disposition prévoyant une obligation d'établir un plan de mobilité lors de toute construction ou installation nouvelle d'une entreprise qui réalise un parking de plus de 30 places de stationnement ou qui étend un parking existant de plus de 30 places (art. 7.6.1, al. 3). Toutefois la décision querellée n'avait pas à tenir compte de cet article dès lors que le nombre de places de parc est inférieur à 30. Pour l'ensemble de ces motifs, le recours sera rejeté.

8.

Conformément à l'article 47, alinéa 1 LPJA, la partie qui succombe est condamnée au paiement des frais de procédure. En application des articles 44 et 49 du décret fixant le tarif des frais, des émoluments de chancellerie et des dépens en matière civile, pénale et administrative (TFrais) du 16 novembre 2012, l'émolument peut être arrêté à Fr. 1000.- auxquels s'ajoutent les débours à raison de 10% de ce montant, soit au total Fr. 1100.- couverts par l'avance des recourants.

9.

La Ville A. qui obtient gain de cause ne peut prétendre à des dépens. Aucun dépens ne sont en effet alloués à la Confédération, aux cantons, aux communes lorsqu'ils obtiennent gain de cause dans l'exercice de leur attribution officielle. Peu importe que l'entité publique ait

ou non recouru aux services d'un avocat (ATF 8C_70/2010 du 20 décembre 2010 et Schaer, Procédure et juridiction administrative neuchâteloise ad art. 48 LPJA).

Par ces motifs, le Conseil d'Etat

décide:

1. Le recours est rejeté;
2. Les frais de la présente procédure comprenant un émolument de Fr. 1000.- auxquels s'ajoutent les frais par Fr. 100.-, soit au total Fr. 1100.-, couverts par leur avance, sont mis à la charge des recourants;
3. Il n'est pas alloué de dépens.

Neuchâtel, le 12 mars 2014

Au nom du Conseil d'Etat:

Le président, La chancelière,

L. Kurth S. Despland

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