

# **VS\_GERICHTE A1 24 199 vom 6. Oktober 2025**

VS Kantonsgericht, 2025-10-06, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vs\\_gerichte\\_A1\\_24\\_199](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vs_gerichte_A1_24_199)

FR: VS\_GERICHTE A1 24 199 du 6 octobre 2025

IT: VS\_GERICHTE A1 24 199 del 6 ottobre 2025

## **Regeste**

A1 24 199 ARRET DU 6 OCTOBRE 2025 Tribunal cantonal du Valais Cour de droit public Composition : Christophe Joris, président ; Dr Thierry Schnyder et Matthieu Sartoretti, juges ; en la cause W \_\_\_\_\_, X \_\_\_\_\_ SA et Y \_\_\_\_\_, toutes deux de siège à Z \_\_\_\_\_, recourants, représentés par Maître Aba Neeman, avocat à Monthey, contre CONSEIL D'ETAT DU CANTON DU VALAIS, à Sion, autorité attaquée, dans l'affaire qui oppose les recourants à la COMMUNE DE Z \_\_\_\_\_, autre autorité. (Voie publique) recours de droit administratif contre la décision du 21 août 2024

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Le mémoire de recours de droit administratif a été déposé dans le délai utile et respecte les conditions formelles applicables, de sorte que sa recevabilité est acquise à cet égard (art. 46 et 48 LPJA, applicables par renvoi de l'art. 80 al. 1 let. b à c LPJA ; art. 72 LPJA). Sous l'angle de la qualité pour recourir, il est indéniable que le propriétaire et la société sont particulièrement touchés par la décision entreprise et disposent de ce fait d'un intérêt digne de protection à son annulation ou à sa modification. La situation n'est en revanche pas aussi évidente s'agissant de l'association. Cette dernière présume en effet la recevabilité de son recours du seul fait qu'elle se consacrerait notamment, selon ses statuts, à la défense des intérêts dignes de protection de ses membres. Ce faisant, elle omet néanmoins que le recours corporatif égoïste est soumis à d'autres conditions cumulatives (p. ex. cf. ATF 150 II 123 consid. 4.4 ; ACDP A1 23 144 du 29 mai 2024 consid. 1) dont la réalisation s'avère en l'occurrence sujette à caution. Cette question souffre de demeurer indéterminée puisque, comme on vient de le voir, le recours est également porté par deux consorts dont la qualité pour recourir est incontestable, ce qui commande quoi qu'il en soit d'entrer en matière.

### **E. 2**

Le Conseil d'Etat a produit son dossier le 31 juillet 2025 et le Tribunal de céans a versé à la procédure le dossier A1 24 185, de sorte que les requêtes des recourants en ce sens sont satisfaites. L'interrogatoire des parties sollicité n'est pour sa part requis à l'appui d'aucun allégué par les intéressés, si bien qu'il s'avère d'emblée dénué de pertinence. Au surplus, si les parties à une procédure administrative ont le droit d'être entendues (art. 29 al. 2 Cst. et 19 al. 1 LPJA), ce droit est respecté si elles peuvent s'exprimer par écrit, comme en l'espèce. Elles ne disposent en effet pas d'un droit absolu à être entendues personnellement (ATF 140 I 68 consid. 9.6.1 et ACDP A1 24 134 du 15 avril 2025 consid. 2.1), ce qui justifie également le refus de la mesure requise.

- 7 -

### **E. 2.1**

et 3.2 ACDP A1 22 46 du 19 avril 2023 consid. 3.3.4, confirmé par arrêt du Tribunal fédéral 1C\_253/2023 du 25 novembre 2024 ; JEANNERET/KUHN/MIZEL/RISKE, op. cit., no 5.2.3 ad art. 3 LCR). Selon l'art. 79 al. 1 OSR, les cases de stationnement peuvent être indiquées exclusivement par une marque – depuis le 1er janvier 2016 – ou marquées en complément de la signalisation. L'al. 2 de la disposition précise que les cases peuvent être délimitées par des lignes continues ou un marquage partiel blancs ou bleus, voire indiquées par un revêtement particulier qui se distingue nettement de la chaussée. En application de l'art. 101 al. 2 OSR, les signaux et les marques ne peuvent cependant être mis en place ou enlevés que si l'autorité ou l'Office fédéral des routes (OFROU) l'ordonne, conformément à la procédure de l'art. 107 OSR. En vertu de cette dernière disposition, il incombe à ces mêmes autorités d'arrêter et de publier, en indiquant les voies de droit, les réglementations locales du trafic (art. 3 al. 3 et 4 LCR) suivantes : réglementations indiquées par des signaux de prescription ou de priorité ou par d'autres signaux ayants un caractère de prescription (let. a) ; cases de stationnement indiquées exclusivement par une marque (let. b). Les signaux et les marques précités ne peuvent être mis en place que lorsque la décision est exécutoire (al. 1bis). Au niveau matériel, l'art. 107 al. 5 OSR exige, lorsqu'il est nécessaire d'ordonner une réglementation locale du trafic, d'opter « pour la mesure qui atteint son but en restreignant le moins possible la circulation ». Il s'agit là d'une concrétisation du principe de la proportionnalité dans le domaine des réglementations locales du trafic (arrêts du Tribunal fédéral 1C\_474/2018 du 11 mai 2021 consid. 7.1.2 et 1C\_540/2016 du 25 août 2017 consid. 2.2 i.f.).

- 12 - Au niveau cantonal, l'art. 3 al. 1 let. b LALCR dispose que la CCSR est « l'autorité » compétente au sens des art. 101 et 107 OSR pour approuver la réglementation du trafic sur les routes et chemins communaux décidée par le conseil municipal. Sur cette base, l'art. 5 al. 1 du règlement du 16 février 2022 de la commission cantonale de signalisation routière (RCCSR ; RSV 741.100) charge la CCSR de répondre, comme en l'espèce, aux consultations sur les projets d'exécution routier (let. a), mais également d'approuver tant la signalisation routière et le marquage sur les routes ouvertes au trafic (let. c) que la suppression d'une signalisation routière ou d'un marquage ayant fait l'objet d'une approbation (let. d), la procédure y relative étant régie par l'art. 9 RCCSR.

### **E. 3**

Dans un premier grief, les recourants rappellent que la procédure simplifiée de l'art. 42 al. 3 LR ne peut être suivie que pour des « projet[s] de peu d'importance » ou de « simples modifications » et pour autant que les propriétaires intéressés y aient consenti. Or, l'ampleur – technique, économique et temporelle – des travaux litigieux exclurait que le projet bénéficie de cette procédure simplifiée. Ce dernier aurait au contraire dû faire l'objet d'une procédure ordinaire, avec enquête publique. En outre, la procédure de l'art. 42 al. 3 LR imposait que les propriétaires soient « informés des travaux projetés avec à tout le moins la possibilité de formuler opposition », obligation qui n'aurait pas non plus été respectée.

#### **E. 3.1**

En vertu de l'art. 42 LR, le plan général et le projet d'exécution sont déposés publiquement pendant trente jours, par les soins du département compétent ou de la commune au bureau communal où tout intéressé peut en prendre connaissance (al. 1). Ce dépôt est rendu notoire par un avis de l'autorité précitée inséré dans le Bulletin officiel et publié aux criées

ordinaires ou affiché dans la ou les communes de situation de la voie publique (al. 2). Cette enquête peut néanmoins être supprimée lorsqu'il s'agit d'un projet de peu d'importance ou de simples modifications et si les propriétaires intéressés ont donné leur accord par écrit ou si l'occasion leur a été donnée d'en prendre connaissance et d'y faire opposition (al. 3). La loi ne définit pas la notion de « projet de peu d'importance » pas plus que celle de « simples modifications ». Contrairement à ce qu'il a fait pour la procédure allégée prévue par la LDNACE (cf. art. 33 al. 2, 65 al. 2 let. g LDNACE et art. 29 ODNACE intitulé « Projets de peu d'importance »), le législateur n'a par ailleurs pas expressément chargé le Conseil d'Etat de préciser ces notions au sens de l'art. 42 al. 3 LR. Il s'agit donc de notions juridiques indéterminées dans l'interprétation desquelles les autorités administratives de première instance bénéficient d'une certaine latitude de jugement (ACDP A1 22 116 du 22 mars 2023 consid. 4.2.2 et les références citées, A1 23 204 du 26 septembre 2024 consid. 10.2.1).

### **E. 3.2**

Il ressort de la décision entreprise et du dossier, en particulier du rapport 468 et des plans y relatifs, que le projet consistera en l'occurrence à réaménager deux tronçons de la voie publique, soit environ 120 m pour la rue A \_\_\_\_\_ et 90 m pour la rue B \_\_\_\_\_. Cela impliquera le découpage de l'enrobé sur 445 m<sup>2</sup>, c'est-à-dire approximativement 15 % de la surface des deux tronçons. Afin d'en assurer la perméabilité, cette surface sera remplacée par du gravier collé (traversées piétonnes : 51 m<sup>2</sup>), du gazon stabilisé (accès aux véhicules d'urgence : 57 m<sup>2</sup>), du dallage en béton (places de livraison : 61 m<sup>2</sup>), ainsi que des plantations (massifs de vivaces et

- 8 - persistants : 275 m<sup>2</sup>). Dans le but de remédier au parcage sauvage tout en évitant que les véhicules n'empiètent sur les surfaces plantées, les végétaux sont prévus en hauteur et des butes seront aménagées. Ces aménagements seront encore complétés par l'installation de 40 assises rondes préfabriquées sur les trottoirs (30 d'un diamètre de 60 cm pour 300 kg ; 9 pour un diamètre de 90 cm pour 565 kg ; 1 de 120 cm de diamètre pour 892 kg) et de deux arbres en pot. Trois places de stationnement dont deux réservées à la livraison et une à l'usage de personnes en situation de handicap supplanteront enfin les douze places de stationnement existantes. La durée des travaux est estimée à trois mois et leur coût à environ 320 000 fr. (± 10 %).

### **E. 3.3**

Suivant le Conseil municipal, le Conseil d'Etat a retenu que le projet prévoyait donc « d'installer des îlots de fraîcheur (arbres, gazon stabilisé, massifs plantés) ainsi que du mobilier urbain amovible (bacs à fleurs et bancs) sans modifier le gabarit de la route ni sa géométrie » et avait une « implication somme toute limitée (gabarit semblable de la route, ni plus étroit ni plus large, végétalisation et mobilier amovible) » (cf. p. 1 et 11 de la décision), de sorte qu'il pouvait bénéficier de la procédure simplifiée de l'art. 42 al. 3 LR. Certes brève, cette motivation n'en est pas moins exacte et convaincante pour les motifs qui suivent.

#### **E. 3.3.1**

A tort, les recourants opposent, sur la base du préavis du Service immobilier et patrimoine (SIP ; cf. décision attaquée, p. 3), que la largeur des bandes roulantes – plus précisément des « voies » de circulation, selon la terminologie légale – sera fortement réduite. Or, la lecture attentive des plans « Etat existant » et « Etat projeté » révèle que l'intégralité des surfaces

qui seront soustraites à la chaussée sont actuellement dédiées au stationnement, respectivement à la circulation des piétons. C'est dire qu'elles sont, à l'heure actuelle déjà, exclues des « voies » de circulation concernées, définies comme les subdivisions de la chaussée suffisamment larges pour permettre la circulation d'une file de véhicules, délimitées ou non par un marquage (cf. art. 1 al. 5 OCR ; art. 79 al. 2 OSR ; JEANNERET/KUHN/MIZEL/RISKE, Code suisse de la circulation routière commenté, 5ème éd. 2024, no 4.5 ad art. 1 LCR et no 1 ad art. 44 LCR). Ces espaces appartiennent en revanche bien à la chaussée, c'est-à-dire à la partie de la route servant à la circulation des véhicules (art. 1 al. 4 OCR), comprise comme la surface aménagée pour le trafic des véhicules en mouvement ou à l'arrêt, ce qui inclut les zones de parcage (JEANNERET/KUHN/MIZEL/RISKE, op. cit., nos 4.1 et 4.6 ad art. 1 LCR et no 1 ad art. 79 OSR). Techniquement, c'est donc bien la chaussée – et quelques rares portions du trottoir – qui sera partiellement réduite, mais non les voies de circulation. Pratiquement, les aménagements litigieux n'auront donc aucune influence sur l'écoulement et la fluidité du - 9 - trafic, mais uniquement sur les possibilités de stationnement. Du point de vue de la circulation routière, il s'agit donc bien d'un projet de peu d'importance. On soulignera par ailleurs que, contrairement à ce que semblent penser les recourants, on ne saurait déduire l'importance d'un projet du point de vue de la LR, du seul fait que sa réalisation entraînera la suppression de places de stationnement. Ce serait en effet perdre de vue que, sous réserve des travaux qu'elle pourrait impliquer sous l'angle de la LR et dont il sera question au paragraphe suivant, la suppression de places de stationnement est quant à elle soumise à l'OSR, singulièrement à la procédure de l'art. 107 OSR (sur cette question, cf. ég. infra consid. 5 et 6).

### **E. 3.3.2**

Quant aux travaux d'aménagement proprement dits, ils concerneront un peu moins de 450 m<sup>2</sup>, soit une surface qui, si elle n'est pas négligeable, s'avère néanmoins peu importante à l'échelle d'un projet routier. De plus, les travaux consisteront essentiellement à découper l'enrobé existant pour le remplacer par des surfaces perméables, aménagées de manière à éviter le stationnement sauvage (végétalisation ; massifs ; mobilier urbain déplaçable). Il s'agit donc de travaux touchant à l'aménagement superficiel et non structurel de la route. Sans encourir de critique, de tels travaux pouvaient assurément être qualifiés de travaux de peu d'importance. Quant à la durée (estimée à trois mois) et aux coûts (devisés à 320'000 fr.) des travaux pointés par les recourants, ils ne sont, dans le contexte de l'art. 42 al. 3 LR, que des indices qui, avec d'autres, permettent de qualifier l'importance d'un projet. Or, ils ne sont en l'occurrence pas suffisamment conséquents pour remettre en question l'appréciation qui précède. Ce d'autant moins qu'il est ici question de la modification d'aménagements routiers qui, par nature, requièrent une certaine durée et s'avèrent onéreux même lorsqu'ils sont de faible ampleur.

### **E. 3.4**

S'agissant enfin de la prétendue violation de l'art. 42 al. 3 LR en lien avec les informations communiquées et la faculté de s'opposer au projet, la critique est difficilement compréhensible. L'avis personnel du 29 décembre 2023 informait en effet les recourants qu'un projet de réaménagement était envisagé, qu'ils disposaient de la possibilité de consulter le dossier auprès de la chancellerie communale et de former opposition, procédé strictement conforme aux réquisits de l'art. 42 al. 3 LR. Par ailleurs, à supposer même que

l'on puisse y déceler une quelconque carence informationnelle, les recourants n'en ont pas moins formé opposition puis recouru contre le projet, cela démontre qu'ils n'auraient quoi qu'il en soit pas été entravés dans l'exercice de leurs droits, ce qui exclurait de facto toute annulation de la décision d'homologation de ce chef.

- 10 -

### **E. 3.5**

A la lumière des considérants qui précèdent, le grief de violation de l'art. 42 la. 3 LR est rejeté.

### **E. 4**

La deuxième critique des recourants porte sur le prétendu silence du dossier quant aux rapports de voisinage impliqués dans le projet, information qu'exige pourtant l'art. 39 al. 2 let. a LR. En effet, le projet n'évoquerait pas le fait que le mobilier urbain prévu aurait pour conséquence d'empêcher l'accès aux places de stationnement privées de W \_\_\_\_\_ qui sont au demeurant garanties par une servitude inscrite au registre foncier. Le Tribunal relève que ce grief consiste en une reprise, presque mot pour mot, d'un argument déjà formulé dans leur opposition par les recourants et qui ne tient aucun compte de la motivation de la décision entreprise sur ce point. Cette dernière mentionne en effet ce qui suit : « En ce qui concerne l'accès aux places de stationnement privées, un plan d'accès aux parcelles privées a été établi, auquel il peut être renvoyé. Le SDM mentionne également dans son préavis positif que les normes VSS 40050 et 40'273a concernant les accès riverains et les conditions de visibilité sont respectées. En ce qui concerne le mobilier urbain, leur emplacement pourra être discuté sur place entre les opposants et un représentant du Service < Infrastructures, Mobilité & Environnement > ce afin de faciliter les manœuvres pour accéder aux places homologuées. » Or, quand bien même le degré de motivation d'un recours de droit administratif n'est pas particulièrement élevé, la simple réitération, en des termes peu ou prou identiques, de moyens déjà formulés devant l'instance précédente, sans référence aux considérants de la décision entreprise est inadmissible, le procédé ne satisfaisant pas aux exigences minimales résultant de l'art. 48 al. 2 LPJA, applicable par renvoi de l'art. 80 al. 1 let. c LPJA (RVJ 2022 p. 36 ; ACDP A1 25 39 du 28 mai 2025 consid. 1.2.1 et A1 23 147 du 21 juin 2024 consid. 2 ; v. ég. arrêts du Tribunal fédéral 1C\_609/2020 du 4 novembre 2020 consid. 2 et 1C\_15/2020 du 30 janvier 2020 consid. 2). Tel étant très exactement le cas en l'espèce, le grief s'avère par conséquent irrecevable.

### **E. 5**

Dans un ultime moyen, les recourants soutiennent que le Conseil d'Etat n'aurait pas pris en compte la suppression d'un nombre important de places de stationnement induite par le projet. Il en résulterait pourtant un préjudice considérable pour les commerçants du quartier, sans commune mesure avec les intérêts publics poursuivis (végétalisation et lutte contre le stationnement sauvage). Disproportionnée, la décision homologuant le projet devrait par conséquent être annulée.

- 11 -

### **E. 5.1**

Pour rappel, le présent litige porte exclusivement sur la conformité à la LR du projet de réaménagement élaboré et homologué en vertu des art. 1 et 25 ss de cette loi, alors que le grief des recourants a trait à la problématique – distincte – de la proportionnalité de la

suppression des cases de stationnement existantes. L'art. 28a al. 1 LR dispose bien que la construction, la correction et la réfection des places de stationnement communales sont du ressort des communales territoriales et à la charge de celles-ci. L'art. 232 LR renvoie néanmoins à la législation fédérale, à la LALCR et à ses dispositions d'exécution pour ce qui concerne la circulation et la signalisation routière, la LR n'ayant pas vocation à régir ces matières. Or, en vertu du droit fédéral, la création mais également la suppression de places de stationnement constituent des mesures de réglementation locale du trafic fondées sur l'art. 3 al. 4 LCR (arrêts du Tribunal fédéral 1C\_540/2016 du 25 août 2017 consid. 2.1.1, 1C\_54/2007 du 6 novembre 2007 consid. 3 et 2A.329/2006 du 12 octobre 2006 consid.

### **E. 5.2**

En l'occurrence, le projet dont l'approbation est présentement contestée a été formellement établi en vertu de la LR et non de la LCR, de l'OSR et de la LALCR, raison pour laquelle la CCSR est intervenue en qualité d'autorité consultée et non comme autorité d'approbation (cf. art. 5 al. 1 let. a, c et d RCCSR). Matériellement, la réalisation du projet routier entraînerait néanmoins la suppression des douze cases de stationnement existantes, par l'enlèvement du marquage correspondant – voire d'une éventuelle signalisation correspondante, qui n'est toutefois pas connue faute d'informations à ce sujet dans le dossier –, et la création de nouvelles places de stationnement, par la mise en place du marquage et de la signalisation correspondants. Aussi est-ce dans le cadre de la procédure prescrite par l'OSR que la proportionnalité (art. 107 al. 1bis OSR) de ces mesures aurait dû ou devra être vérifiée (v. ég. infra consid. 6), même si l'autorité précédente a pour sa part déjà brièvement traité cette problématique dans l'examen plus général de la conformité du projet aux art. 25 s. LR et aux conditions régissant les restrictions à la garantie du droit de propriété (art. 26 Cst.) posées par l'art. 36 Cst. (cf. décision attaquée, ch. 5). A toutes fins utiles, il convient de souligner que la commune ne saurait échapper à la mise en œuvre de la procédure de l'art. 107 OSR au motif, dont elle ne se prévaut à juste titre plus à ce stade de la procédure, que les places de stationnement occupant l'avenue A \_\_\_\_\_ n'auraient jamais été homologuées (cf. courrier du Conseil municipal au DMTE du 28 septembre 2023 ; supra let. B). Quand bien même l'art. 5 al. 1 let. d RCCSR dispose que la CCSR doit approuver la suppression d'une signalisation ou d'un marquage « ayant fait l'objet d'une approbation », tel doit également être le cas quand ils auraient dû l'être mais ne l'ont pas été. Ce d'autant plus lorsque, comme en l'occurrence, ils sont en place depuis des années et que leur conformité au droit n'a jamais été remise en question. Retenir la solution inverse mènerait par ailleurs à cette

- 13 - singulière conclusion qu'une violation passée du droit fédéral justifierait sa violation subséquente.

### **E. 5.3**

Des considérants qui précèdent, il résulte que le grief des recourants excède le cadre du présent litige et n'a pas à être traité plus avant.

### **E. 6**

Bien que les recourants ne s'en prévalent pas, la coexistence de deux procédures indispensables à la réalisation d'un seul et même projet, l'une en vertu de la LR et l'autre de l'OSR, pose toutefois la question de leur éventuelle coordination. Cela est d'autant plus évident vu les liens étroits que peuvent entretenir les aménagements routiers et la signalisation routière (ACDP A1 22 46 précité consid. 3.3.2 ; KEUSEN, Kapitel 10 –

Verkehr : Strassenrecht, in : Fachhandbuch Verwaltungsrecht, 2015, no 10.18 et pp. 452 s.). A cet égard, l'art. 230a LR dispose que lorsqu'un projet implique plusieurs autorisations relevant d'autorités distinctes, les décisions spéciales sont intégrées dans une décision globale rendue par l'autorité cantonale de la procédure décisive, contre laquelle une seule voie de recours est ouverte (al. 1), l'autorité de la procédure décisive étant compétente pour trancher en cas de contradictions et à défaut de conciliation (al. 2). Cette disposition cantonale va plus loin que l'art. 25a LAT en tant qu'elle prévoit une « attraction de compétence » (cf. art. 230a al. 1 et 2 LR et Message du 24 février 2010 accompagnant le projet de loi cantonale sur la protection de l'environnement, p. 14, disponible à l'adresse Internet : <https://parlement.vs.ch/app/fr/link/114247> ; v. ég. à ce sujet, Message du 5 septembre 2012 accompagnant le projet de loi cantonale sur la protection des eaux [LcEaux], p. 7, disponible à l'adresse Internet : <https://parlement.vs.ch/app/fr/link/101515>, étant précisé que l'art. 8 LcEaux est strictement identique à l'art. 230a LR). L'art. 230a al. 3 LR prévoit encore que les décisions sont notifiées séparément, mais de manière simultanée, quand une attraction de compétences n'est pas réalisable, par exemple quand la décision de la procédure décisive est communale. Même s'il va plus loin que la norme fédérale, l'art. 230a LR n'en constitue pas moins une expression des règles de coordination énoncées à l'art. 25a LAT (dans le même sens, cf. ACDP A1 24 80 du 27 septembre 2024 consid. 4.2 ; sur la question de l'assujettissement à la LAT des procédures d'autorisation et de planification de la LR, cf. RUCH, in Commentaire pratique LAT : Autorisation de construire, protection juridique et procédure, 2020, no 45 ad art. 22 LAT ; JEANNERAT/MOOR, in Commentaire pratique LAT : Planifier l'affectation, 2016, nos 29 ad art. 14 LAT et 11 ad art. 18 LAT). Le contenu de cette dernière disposition et la jurisprudence y relative s'avèrent par conséquent

- 14 - également pertinents pour circonscrire les contours de la coordination prévue par le droit cantonal.

### **E. 6.1**

L'art. 25a LAT prévoit la désignation d'une autorité chargée de la coordination lorsque l'implantation ou la transformation d'une construction ou d'une installation nécessite des décisions émanant de plusieurs autorités (al. 1). Cette autorité doit en particulier veiller à ce que toutes les pièces du dossier de demande d'autorisation soient mises simultanément à l'enquête publique et à ce qu'il y ait une concordance matérielle des décisions ainsi que, en règle générale, une notification commune ou simultanée (al. 2 let. b et d). En outre, il s'agit d'éviter que des décisions contradictoires soient rendues (al. 3). Ces principes ont été conçus pour être mis en œuvre au stade de l'autorisation de construire, mais la loi prévoit qu'ils sont applicables par analogie à la procédure des plans d'affectation (al. 4). La loi ne tend pas à une coordination maximale, mais doit assurer une coordination suffisante, ce que précisent les textes allemand et italien de l'art. 25a al. 1 LAT (cf. arrêts du Tribunal fédéral 1C\_674/2023 du 17 avril 2025 consid. 2.1, 1C\_373/2021 du 26 janvier 2023 consid. 3.1 ; ACDP A1 24 80 précité consid. 4.2 ). Le contenu ou l'ampleur d'une coordination « suffisante » ressort des principes généraux (notamment de la nécessité d'effectuer une pesée globale des intérêts, dans la mesure où elle est exigée dans le droit de la construction et de l'aménagement) ou de prescriptions spéciales. Il n'y a pas lieu d'assurer la coordination entre des décisions qui, bien qu'elles concernent des projets en relation étroite l'un avec l'autre, n'ont pas d'incidence directe sur la réalisation de l'autre projet. Il en va de même si, pour des motifs objectifs, des décisions connexes et de moindre importance sont prises une

fois le projet principal réalisé (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C\_288/2023 du 24 juin 2024 consid. 3.1 et les nombreuses références citées ; ACDP A1 24 80 précité consid. 4.2 ). Sur le plan formel, il n'est pas nécessairement contraire à l'art. 25a LAT que deux décisions soumises à coordination en vertu de cette disposition soient rendues à des dates distinctes au point que les délais de recours ne se chevauchent plus. En effet, à titre exceptionnel, il peut être compatible avec le principe de coordination que les autorités statuent successivement et non simultanément lorsque la coordination matérielle est garantie dans une mesure suffisante, en particulier lorsqu'il n'existe aucun risque de décisions contradictoires (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C\_242/2019 du 7 avril 2020 consid. 2.1 et les arrêts cités ; ACDP A1 24 80 précité consid. 4.2).

- 15 -

## **E. 6.2**

En l'espèce et comme déjà mentionné (cf. supra consid. 5), le projet litigieux a été approuvé par le Conseil d'Etat sous l'angle de la LR. La suppression et la création de places de stationnement qu'il implique doivent toutefois être autorisées conformément à la procédure de l'art. 107 OSR (décision communale ; publication ; approbation) qui ressortit à la compétence de la CCSR. Quand bien même une attraction de compétence par le Conseil d'Etat est inenvisageable dans une telle configuration – la CCSR est en effet un « organe décisionnel indépendant » (cf. art. 3 LALCR cum art. 3 RCCSR) –, l'obligation de coordination telle que circonscrite plus haut n'en doit pas moins être respectée. Or, les surfaces concernées par la procédure de l'art. 107 OSR, à savoir celles actuellement dévolues au stationnement et vouées à disparaître ou à être transformées en places de parc avec restrictions, englobent la majorité des espaces à réaménager selon le projet. A la lecture des plans, en effet, les réaménagements prévus sur d'autres surfaces que celles dévolues au stationnement s'avèrent clairement marginaux par rapport à l'ensemble du projet. Cela n'est au reste guère étonnant, puisque le rapport présente la suppression de « l'ensemble des places de stationnement sur ces deux rues, à l'exception d'une place PMR (personnes à mobilité réduite) qui sera conservée, ainsi que deux nouvelles places livraison » comme l'un des objectifs du projet (rapport 468, p. 10). Aussi, l'issue de la procédure de l'art. 107 OSR à venir – et dont il n'y a pas lieu de préjuger à ce stade – aura indéniablement un impact décisif non pas sur la réalisation d'un autre projet ou d'une partie seulement du projet litigieux, mais bien sur l'existence même de ce dernier. Un hypothétique refus d'approbation de la CCSR empêcherait en effet purement et simplement la concrétisation du projet litigieux, nonobstant son homologation sous l'angle de la LR. En définitive, le sort du projet routier est intrinsèquement et indissociablement lié à l'approbation de mesures de réglementation locale du trafic (art. 3 al. 4 LCR) qui, de surcroît, constituent l'un des buts majeurs du projet en question. Partant, les procédures (LR et OSR) y relatives devaient faire l'objet d'une coordination, à peine de contrevenir à l'art. 230a LR. Dans ce contexte, la seule réversibilité des travaux de réaménagement pour le cas où la CCSR n'approuverait ultérieurement pas la suppression et la création des places de stationnement ne suffit pas à garantir la coordination des procédures. Un retour au statu quo ante des espaces de stationnement impliquerait en effet la remise en état de l'écrasante majorité des surfaces réaménagées, pour un coût dès lors proche de celui du projet litigieux. Incompatible avec le principe de la proportionnalité pour ce motif, cette

- 16 - solution serait d'autant moins admissible que la simple coordination des procédures – exigée par l'art. 230a LR – permettrait aisément d'éviter une telle situation.

### **E. 6.3**

Le Tribunal relève que le défaut de coordination se révèle en l'occurrence d'autant plus problématique que le retrait préventif de l'effet suspensif contre la décision d'homologation atteste la volonté des autorités communale et cantonale de procéder aux réaménagements litigieux sans attendre l'issue de la procédure routière ni, surtout, celle de la procédure de marquage et de signalisation de l'art. 107 OSR. Sur la base des documents au dossier, elles semblent même considérer, à tort comme on l'a vu, que seule la création des places de stationnement constituerait une mesure de réglementation locale du trafic soumise à la procédure de l'art. 107 OSR. Or, la réalisation immédiate du projet homologué conduirait matériellement à supprimer les places de stationnement existantes, hors de toute procédure. Non seulement contraire au principe de coordination pour les motifs déjà évoqués, le procédé contreviendrait de plus au droit fédéral, singulièrement aux art. 101 al. 2 et 107 OSR qui n'autorisent en principe la mise en place ou l'enlèvement des marquages qu'une fois la décision fondée sur l'OSR exécutoire.

### **E. 6.4**

En définitive, bien que les procédures prévues par la LR et l'OSR ne doivent pas systématiquement être coordonnées (cf. ACDP A1 2011 7 du 26 août 2011 consid. 2e relatif à une procédure LR, confirmé par arrêt du Tribunal fédéral 1C\_417/2011 du 4 juin 2012 consid. 2 et ACDP A1 2013 317 du 25 octobre 2013 relatif à la procédure OSR subséquente, confirmé par arrêt du Tribunal fédéral 1C\_837/2013 du 11 avril 2014), l'absence de coordination consacre, dans les circonstances concrètes du présent cas, une violation de l'art. 230a LR. Ce constat ne conduit cependant pas à l'annulation de la décision entreprise, étant entendu qu'une coordination « suffisante » peut encore être garantie à ce stade de la procédure par la seule réforme de son dispositif. Le remplacement de l'actuel ch. 4 du dispositif par une interdiction de commencer les travaux avant que la décision de la CCSR relative à la suppression et à la création des places de stationnement nécessaires au projet routier ne soit elle-même exécutoire. Pragmatique, cette solution doit toutefois demeurer exceptionnelle. En effet, elle garantit une coordination – tout juste – suffisante, puisqu'elle empêche la réalisation du projet avant l'obtention des deux autorisations indispensables. Elle n'exclut toutefois pas le risque d'éventuelles décisions contradictoires, dans l'hypothèse où la CCSR n'approuverait pas les mesures litigieuses, ce que la coordination tend pourtant à éviter.

- 17 - Cette solution s'accommode par ailleurs mal avec les principes d'économie de la procédure et de célérité. En effet, dans la mesure où la suppression des cases de stationnement est au cœur du projet routier litigieux et en constitue une part prépondérante, il serait assurément plus rationnel que les autorités administratives et de recours ne se penchent qu'une seule fois sur l'ensemble du projet coordonné, plutôt qu'à l'occasion de deux procédures distinctes consacrées à la conformité du projet à la LR, respectivement à sa conformité à l'OSR. En d'autres termes, face à un tel projet, c'est à l'avenir aux autorités précédentes qu'il incombera d'assurer une coordination satisfaisante au stade de la procédure non contentieuse déjà et non au Tribunal de céans de remédier à un défaut de coordination au stade du recours de droit administratif.

### **E. 7**

A la lumière des considérants qui précèdent, le recours doit être très partiellement admis et la décision réformée au sens du considérant 6.4 du présent arrêt. Les recourants obtiennent

gain de cause dans une très faible mesure sur la base d'un motif soulevé d'office, leurs griefs étant en effet rejetés ou irrecevables. Ils sont par conséquent réputés succomber dans une large mesure. Dans ces conditions, trois quarts des frais de la procédure, arrêtés à 1500 fr. en vertu notamment des principes de couverture des frais et d'équivalence des prestations, seront mis à leur charge, le quart restant étant remis (art. 89 al. 1 et 4 LPJA). Les mêmes motifs justifient de s'écarter de la fourchette fixée à l'art. 39 LTar et d'octroyer aux recourant des dépens largement réduits, soit 500 fr. débours et TVA compris, correspondant approximativement au quart de l'indemnité qui leur aurait été octroyée s'ils avaient eu entièrement gain de cause (art. 91 LPJA ; art. 27 et 29 LTar ; sur la prise en compte de la pertinence des griefs pour fixer les dépens, cf. ACDP A1 23 12 du

**E. 10**

novembre 2023 consid. 9 et arrêts du Tribunal fédéral 8C\_80/2023 du 14 août 2023 consid. 6.2 et 2C\_1010/2021 du 17 décembre 2021 consid. 8.5).

- 18 -

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