

Sion, le 21.12.2022
Notifié le 12 JAN. 2023

Recommandé
Administration communale
Riddes
Rue du Village 2
1908 Riddes

Décision d'approbation d'un plan d'aménagement détaillé

selon

- la loi sur l'aménagement du territoire du 22.06.1979 (LAT)
- l'ordonnance sur l'aménagement du territoire du 28.06.2000 (OAT)
- la loi d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 23.01.1987 (LcAT)
- la loi sur les constructions du 15.12.2016 (LC)
- l'ordonnance sur les constructions du 22.03.2017 (OC)
- la loi sur la procédure et la juridiction administratives du 6.10.1976 (LPJA)
- la loi fixant le tarif des frais et dépens devant les autorités judiciaires ou administratives du 11.02.2009 (LTar)
- l'arrêté fixant les frais et émoluments applicables aux demandes d'autorisation de construire traitées par la commission cantonale des constructions du 14.07.2004

La Commission cantonale des constructions (CCC)

en qualité d'autorité compétente en matière d'autorisation de construire et de police des constructions a statué en séance du 15.12.2022 sur le dossier suivant :

Requérant	Administration communale de Riddes
Objet	Aménagement du PAD « Longues Raies »
N° dossier	2021-2537
Commune	Riddes
Localisation	Riddes
Lieu-dit	Longeraie
Folios / Parcelles	12, 18 / 1248, 1249, 1255, 1257, 1258, 1259, 1260, 1261, 1262, 1263, 1264, 1266, 1267, 1268, 1277, 1282, 1300, 1301, 1302, 1304, 1305, 1306, 1308, 1309, 1311, 1312, 1761, 9178, 9179, 9180, 9181, 4416.
Coordonnées	2°58'29"60 / 1°11'27"30
Zone selon plan de zone	Zone à bâtir (habitations collectives R1)

1. Vu

- La demande d'approbation pour l'aménagement du PAD « Longues Raies déposé commune de Riddes » auprès du Secrétariat cantonal des constructions (SeCC) selon le courrier du 28.07.2021 ;
- Dite demande a été mise à l'enquête publique dans le bulletin officiel n° 37 du 17.09.2021 et a suscité les oppositions suivantes :
 - Monsieur [REDACTED]
 - Madame [REDACTED]
 - Monsieur et Madame [REDACTED]
 - Monsieur et Madame [REDACTED]
 - Monsieur et Madame [REDACTED]
 - Monsieur et Madame [REDACTED]
 - Monsieur [REDACTED]
 - Monsieur [REDACTED]
 - Monsieur [REDACTED]
 - Monsieur [REDACTED]
 - Monsieur et Madame [REDACTED]
- Le plan d'affectation de zones (PAZ) de la commune de Riddes, homologué par le Conseil d'Etat le 21 mars 2012 ;
- Le préavis du service du développement territorial (SDT) avant la mise à l'enquête publique du 09.09.2021 ;
- Le règlement du plan PAD de « Longues Raies » du 20.07.2021 ;
- Le rapport explicatif, selon l'art. 47 OAT, du PAD de « Longues Raies »;
- Le rapport explicatif, « abaissement de la vitesse à 50 km/h selon art. 108 OCR du PAD de « Longues Raies »;
- Le rapport bruit du PAD de « Longues Raies »;
- La liste des propriétaires des parcelles concernées par le projet du PAD annexée.
- Les préavis des différents Services et Offices consultés, notamment celui du Service du développement territorial, ci-dessous ;

Préavis du Service du développement territorial (SDT)

En résumé, nous pouvons relever que :

Les prescriptions constructives (hauteurs, densité, ordre, nombre de niveaux, esthétique, places de parc, surface verte, degré de sensibilité au bruit) respectent le RCCZ.

Les prescriptions sur les distances sont à reformuler (Art. 12 al. a) RPAD).

Le plan d'aménagement détaillé « Longues Raies » est conforme au PAZ et au RCCZ en vigueur. Il serait toutefois opportun de clarifier les prescriptions à propos des distances (art. 12 al. a).

C'est néanmoins la Commission cantonale des constructions (CCC) qui est compétente pour l'approbation du PAD au vu de l'implication de la Commune dans le cadre de la réalisation du PAD conformément à l'art. 2 alinéa 3 LC.

Vu ce qui précède, nous pouvons émettre un préavis favorable d'un point de vue de l'aménagement du territoire sous réserve de la prise en compte des remarques et conditions mentionnées dans ce rapport de synthèse.

- Le préavis favorable du 03.02.2022 du conseil municipal sur le projet du PAD ;
- La détermination du conseil municipal sur les oppositions au projet du 07.02.2022.
- La séance de conciliation du 29.09.2022 avec tous les opposants au projet organisée par la CCC à la salle de l'école primaire de Riddes avec la présence de représentants de la commune ;
- Une demande de détermination du 07.11.2022 sur l'opposition adressée à chaque opposant suite à la séance de conciliation.
- Le traitement des oppositions par le Service administratif et juridique (SAJ) de Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement (DMTE) ;

2. Considérant

- que les conditions contenues à l'article 12 al. 4 LCAT étant réunies, la procédure d'autorisation de construire telle prévue dans la loi sur les constructions du 8 février 1996 est en conséquence applicable;
- qu'au demeurant l'approbation d'un plan d'affectation, fût-il spécial, doit être approuvé par une autorité cantonale (art 26 LAT).

2.1. Traitement des oppositions

Service administratif et juridique du DMTE

Préalablement, nous relevons que, à teneur de l'art. 15 du règlement du plan d'aménagement détaillé (PAD), « l'équipement et les infrastructures publiques à l'intérieur du PAD font l'objet d'une convention d'équipement entre la Commune et les propriétaires, qui fixera les répartitions des frais, avant l'approbation du PAD. » En l'état, la requérante n'a pas transmis la convention visée à l'art. 15 du règlement. Partant, une éventuelle approbation ne pourra se faire que sous condition suspensive qu'une telle convention soit conclue et signée.

Sort de l'opposition formée par M. [REDACTED]

Sous l'angle de la recevabilité, nous relevons que l'opposant réside à la rue des Sauges 8 sur le territoire de la commune de Riddes, soit à quelque 200m du périmètre du PAD. La parcelle concernée est contiguë à la route qui accueillera le trafic supplémentaire relatif aux futurs bâtiments qui seront implantés dans le périmètre du plan projeté. De plus, l'opposition est motivée et a été déposée dans les délais prescrits par la loi, de sorte qu'elle doit être déclarée recevable (art. 47 LC).

Sur le fond, l'opposant invoque les griefs suivants :

Augmentation du trafic sur l'accès principal

L'opposant expose que le trafic a augmenté sur la rue des Sauges en raison de la

construction de quatre immeubles sur des parcelles proches, sises hors du périmètre du PAD projeté. Il relève un comportement inapproprié de certains conducteurs.

L'opposant estime que l'augmentation de trafic, ainsi que les nuisances dues aux travaux, dépassent ce qui est acceptable.

Il ressort de la carte de charge de trafic établie par le Service de la mobilité (SDM), disponible librement à l'adresse électronique https://sitonline.vs.ch/transports_communication/charges_trafic/, que le trafic journalier moyen s'élève à 2'200 véhicules/jour sur la rue des Sauges, selon les données de 2019. Le trafic journalier moyen une fois le projet réalisé, s'élèvera, selon l'étude réalisée par le bureau Transitec, à environ 3'500 véhicules/jour. La rue des Sauges, qui fait partie du réseau cantonal secondaire, est considérée selon la norme VSS 40 040 comme route de liaison. À cet égard, il est relevé que le trafic futur envisagé peut être considéré comme faible pour une route de cette catégorie, les routes de catégorie immédiatement inférieure, soit les routes de desserte, pouvant accueillir une charge de trafic entre 1'500 et 8'000 véhicules/jour, selon les cas.

Force est de constater que la charge de trafic supplémentaire maximale qui sera engendrée par le projet entre dans les normes applicables en la matière. Partant, l'équipement doit être considéré comme suffisant au regard du droit public.

En ce qui concerne les nuisances générées par le bruit des véhicules, le nombre de places de parking a certes été prévu de manière à ce que les possibilités offertes par les valeurs limites d'immissions soient exploitées au maximum, mais il n'en demeure pas moins que, selon les informations communiquées par le service de l'environnement (SEN), lesdites valeurs seront respectées. De surcroît, il n'est à ce stade pas certain que les autorisations de construire qui feront l'objet d'une procédure ultérieure exploiteront la totalité des possibilités du PAD. Enfin, si les valeurs limites d'immissions devaient être dépassées, ce qui apparaît en l'état peu probable, des mesures d'assainissement devraient alors être prises, conformément au droit de l'environnement.

Pour le surplus, la question d'un éventuel dommage ou d'une immission excessive au regard des règles de droit civil ne ressort pas à la présente procédure (art. 45 LC), mais uniquement au juge civil.

Ainsi, force est de constater que, sous l'angle de l'augmentation du trafic, les normes de droit public applicables en la matière sont respectées.

Partant, ce grief doit être rejeté.

Mobilité interne à la commune de Riddes

L'opposant invoque dans un deuxième grief que l'accroissement de trafic ne serait pas compatible avec le concept mobilité à l'intérieur du village. Ce faisant, il soutient en réalité que l'équipement routier général de la commune serait insuffisant et la politique de mobilité incompatible avec un accroissement du nombre d'habitants. L'opposant expose que la situation actuelle lui paraît inopportune et que le concept de mobilité communal ne permet pas d'accueillir le trafic supplémentaire qui sera généré par le projet.

Il y a lieu préalablement de rappeler que la desserte par les transports publics ne constitue pas une condition d'équipement requise par le droit fédéral (J. FOURNIER, *Questions choisies de l'équipement* in *Journées suisses du droit de la construction 2019*, p. 190 et les réf. citées).

On notera également que le village et la gare de Riddes se situent à environ 5 minutes à vélo du périmètre de planification, la gare se trouvant à environ 10 à 15 minutes à pied. Au surplus, un arrêt de bus à quelque 300m du périmètre planifié est d'ores et déjà été annoncé à court, voire moyen terme, par l'autorité communale. Dès lors, la crainte d'une surcharge de trafic au centre de Riddes peut être largement relativisée.

On notera également qu'au stade de la planification, le nombre final de logements et de places de parking effectifs demeure incertain, ce d'autant plus que la construction devra se faire par étapes. Partant, on ne peut, à ce stade, préjuger d'une insuffisance générale de l'équipement routier de Riddes.

C'est bien au stade des autorisations de construire relatives à la réalisation des étapes concrètes des futures constructions que ces aspects devront être plus précisément examinés par l'autorité compétente, en fonction des projets de construction qui seront in fine déposés. Au stade de la planification, l'équipement routier et de mobilité n'apparaît pas d'emblée insuffisant.

Pour le surplus, il n'est pas de la compétence de l'autorité compétente en matière de construction de se prononcer sur la politique de mobilité communale : la seule question ressortant à sa compétence sur ce point est la question de l'équipement dont on a vu qu'il était suffisant, à tout le moins au stade de la planification, au regard du projet présenté.

Partant, ce grief doit être rejeté.

Dimensionnement insuffisant de la déchetterie

L'opposant relève encore un dimensionnement insuffisant de la déchetterie pour absorber les déchets de la future population.

L'art. 8 let. b du règlement du PAD prévoit qu'un écopoint et des infrastructures de récolte des déchets ménagers seront installés dans le secteur d'implantation des infrastructures publiques. Il est à noter que, contrairement à la lettre a du même article, la lettre b ne prévoit pas de formulation potestative, mais bien une réelle obligation d'installation de cet équipement. Au surplus, comme indiqué supra, c'est également en fonction des différentes étapes concrètes de construction qu'il y aura lieu d'examiner l'équipement de collecte de déchets au regard du nombre de logements qui seront concernés.

Au surplus, l'art. 17 let. e du règlement du PAD prévoit que chaque étape de concrétisation du PAD comprendra les infrastructures assurant le bon fonctionnement du programme du secteur concerné. Ainsi, si la question du traitement des déchets devait s'avérer problématique au regard de la concrétisation d'une étape déterminée, la planification de l'infrastructure devrait alors être impérativement prévue durant la même phase.

Au stade de la planification, il y a lieu de constater que le règlement prévoit une disposition imposant l'installation d'un équipement traitant cette problématique et prévoyant que l'infrastructure nécessaire soit effectivement réalisée lors de la concrétisation de chaque étape.

Partant, ce grief doit être rejeté.

Nombre de logements en relation avec les places de parking

L'opposant note que pour 660 locataires, le nombre de 397 places de parking paraît insuffisant. Il n'est pas clair s'il s'agit là formellement d'un motif d'opposition.

Cela étant, on constatera que le nombre de 397 places de parking est imposé par les normes de protection contre le bruit. Un éventuel dépassement de ce nombre nécessiterait alors la mise en place de mesures d'assainissement. Il est à relever que, comme exposé à l'art. 11 let. l du règlement, le nombre de places sera défini en fonction de chaque étape. Là également, le nombre précis de logements une fois toutes les étapes réalisées, ainsi que le nombre précis de places de parking, n'est pas encore fixé définitivement par le projet de planification.

Partant, ce grief doit être rejeté.

Il convient donc de rejeter l'opposition.

Sort de l'opposition formée par M. [REDACTED]

L'opposant a, par courrier du 12 novembre 2022, retiré son opposition. Il en est pris acte.

Sort de l'opposition formée par [REDACTED]

Par courrier du 11 novembre 2022, M. [REDACTED] a indiqué que les opposants retiraient leur opposition. Il y a lieu d'en prendre acte du retrait concernant M. [REDACTED]. Toutefois, faute de procuration, le retrait ne peut s'étendre à l'opposition de Mme [REDACTED] qui demeure donc opposante au projet.

Nous constatons que l'opposante est domiciliée [REDACTED] sur le territoire de la

commune de Riddes, soit à quelque 80 mètres du périmètre du plan d'aménagement détaillé projeté. Il ressort du dossier que le projet augmentera la charge de trafic de la rue des Sauges, qui ne jouxte toutefois pas la parcelle de l'opposante. La question d'une lésion directe de ses intérêts est ainsi incertaine. Cette question peut toutefois demeurer ouverte, l'opposition devant être rejetée sur le fond. Pour le surplus, l'opposition est motivée et a été déposée dans les délais prescrits par la loi. Elle doit dès lors être déclarée recevable (art. 47 LC).

Sur le fond, l'opposante soulève des griefs similaires à ceux de l'opposant [REDACTED] à savoir l'insuffisance de l'équipement en lien avec la rue des Sauges et une augmentation des nuisances sonores. Dès lors, on se réfère au traitement de l'opposition [REDACTED] ci-dessus.

Partant, ce grief doit être rejeté.

Il convient donc de rejeter l'opposition, dans la mesure de sa recevabilité.

Sort de l'opposition formée par Mme [REDACTED]

Nous constatons que l'opposante est domiciliée impasse des Roseaux 4 sur le territoire de la commune de Riddes, soit à quelque 90 mètres du périmètre du plan d'aménagement détaillé projeté. Il ressort du dossier que le projet augmentera la charge de trafic de la rue des Sauges, qui ne jouxte toutefois pas la parcelle de l'opposante. La question d'une lésion directe de ses intérêts est ainsi incertaine. Cette question peut toutefois demeurer ouverte, l'opposition devant être rejetée sur le fond. Pour le surplus, l'opposition est motivée et a été déposée dans les délais prescrits par la loi. Elle doit dès lors être déclarée recevable (art. 47 LC).

Sur le fond, l'opposante soulève des griefs similaires à ceux de l'opposant [REDACTED] à savoir l'insuffisance de l'équipement en lien avec la rue des Sauges et une augmentation des nuisances sonores. Dès lors, on se réfère au traitement de l'opposition [REDACTED] ci-dessus.

Partant, ce grief doit être rejeté.

Il convient donc de rejeter l'opposition, dans la mesure de sa recevabilité.

Sort de l'opposition formée par M. [REDACTED]

L'opposant a, par courrier du 23 novembre 2022, déclaré retirer son opposition. Il convient d'en prendre acte.

Sort de l'opposition collective formée par M. [REDACTED] et consorts

Nous constatons que des signataires sont propriétaires de parcelles directement voisines du périmètre du projet et sont ainsi susceptibles d'être lésés de manière directe dans leurs intérêts. L'opposition est motivée et a été déposée dans les délais prescrits par la loi. Elle est dès lors recevable (art. 47 LC).

Sur le fond, les opposants invoquent les griefs suivants :

Absence d'engagement communal à ne pas augmenter la hauteur maximale dans le RCCZ

Les opposants relèvent que l'art. 12 du règlement du PAD projeté fixe à 10m au maximum la hauteur, mais qu'il y a lieu que la commune s'engage à ne pas augmenter cette dernière dans le RCCZ.

On ne saurait exiger de la commune qu'elle prenne l'engagement de ne pas modifier à l'avenir sa réglementation. Une telle exigence limiterait en effet la possibilité pour l'autorité de s'adapter aux évolutions de circonstances. On rappellera que les mesures de planifications doivent répondre aux besoins prévisibles pour quinze ans (art. 15 LAT) et que les règlements visent à mettre en œuvre les planifications, de sorte qu'ils sont nécessairement sujets à des adaptations en fonction de l'évolution des besoins. De surcroît, les procédures applicables en la matière garantissent un contrôle démocratique sur de telles décisions.

À teneur de l'art. 66 RCCZ, la zone à aménager des Longues Raies est régie par le cahier des charges ad hoc. Dit cahier des charges prévoit une hauteur maximale des bâtiments de 10m, « pour de tenir compte de la zone villas R3 attenante. »

Ainsi faut-il constater que l'art. 12 du règlement du PAD ne contrevient pas au RCCZ, ni à aucune autre norme de droit public et que ces deux textes garantissent déjà, en l'état de la réglementation applicable, que les bâtiments ne dépasseront pas 10m de hauteur.

Partant, ce grief doit être rejeté.

Nécessité d'augmentation de la distance minimale à l'axe de la route de la Fourchy à 15m

Les opposants relèvent que la distance à l'axe à la route prévue pour la route de la Fourchy est de 6m. Compte tenu d'une chaussée mesurant 4m, ils relèvent qu'une façade de 10m de hauteur pourrait être construite à 4m de du bord de la route. Ils considèrent la distance trop faible et considèrent que la distance devrait être de 15m, par analogie à la route cantonale de la rue de Sauges, ceci pour réduire l'impression de cloisonnement.

Il convient tout d'abord de rappeler que l'art. 30 let. a RCCZ prévoit une distance minimale de 6m à l'axe pour les routes et chemins communaux, tels la route de la Fourchy, en l'absence d'alignements. Comme relevé par les opposants la rue des Sauges est une route cantonale, soumise à la réglementation routière cantonale qui impose une distance minimale à l'axe plus importante, notamment au regard du trafic lui aussi plus important sur de telles routes.

Ainsi, les normes applicables sont respectées par le plan projeté. Des considérations esthétiques toutes générales ne peuvent conduire à refuser un projet conforme à la réglementation en vigueur, ce d'autant plus que l'effet de cloisonnement craint par les opposants est tout sauf certain : les zones de constructions prévues par le plan projeté ne définissent que des gabarits généraux ; la volumétrie et l'implantation des futurs bâtiments ne pourra être appréciée que lors du dépôt des demandes d'autorisation de construire.

De surcroît, le Service immobilier et patrimoine (SIP) a considéré que le PAD projeté n'a pas d'impact sur l'itinéraire IVS d'importance nationale.

Partant, ce grief doit être rejeté.

Nécessité d'une précision du règlement quant à l'équipement de la partie sud

Les opposants souhaitent que l'art. 17 let. b du règlement du PAD soit modifié en ce sens que la partie Sud, qui se réalisera après la partie Nord et pouvant être divisée en plusieurs étapes, ne puisse être « équipée et autorisée », et non « développée » <(>,<)> qu'à condition que la partie Nord soit entièrement réalisée. Il s'agit là d'éviter que des routes et autres équipements inutiles ne se trouvent au milieu des vergers afin d'éviter la destruction inutile de terres agricoles.

On précisera d'emblée qu'aucune terre agricole ne se trouve dans le périmètre du PAD projeté au sens du droit de l'aménagement du territoire, l'ensemble se situant dans une zone à bâtir à aménager.

Au surplus, l'art. 17 let. e du règlement du PAD prévoit expressément que chaque étape comprendra les infrastructures nécessaires du programme du secteur concerné, notamment en ce qui concerne les circulations et l'infrastructure annexe. Dès lors, les infrastructures routières et autres équipements ne pourront pas être réalisés au-delà de ce qui est nécessaire pour chaque étape de construction.

Dès lors, les craintes soulevées par les opposants paraissent déjà réglementées par le PAD, étant rappelé qu'il appartiendra à l'autorité compétente de s'assurer de sa correcte application lors de l'examen des demandes d'autorisation de construire relatives à chaque étape de réalisation.

Nécessité de l'abaissement de la vitesse maximale sur la rue des Sauges dès la réalisation de la première étape

Comme indiqué supra dans le cadre de l'opposition [REDACTED] la rue des Sauges est une route cantonale de liaison. Dès lors, si un abaissement de vitesse peut être, selon le SDM, envisagé, la réglementation applicable exige que les bâtiments soient réalisés avant que ne soit abaissée la vitesse sur un tel type de route.

Ainsi faut-il, au stade de la planification, constater que les prescriptions applicables sont

respectées et que des mesures sont également planifiées en lien avec l'augmentation de trafic future, étant rappelé que l'ampleur des étapes de réalisation du projet global, ainsi que le nombre de logements concernés par ces étapes et l'accroissement de trafic en résultant n'est à ce stade pas connu.

C'est ainsi lors de la réalisation des étapes du projet et du dépôt des autorisations de construire qu'il appartiendra à l'autorité d'examiner si la construction projetée nécessitera d'être conditionnée à des mesures de sécurisation routière.

Au surplus, comme indiqué supra, il ressort de l'analyse du SEN que les valeurs limites d'immission relatives au bruit seront respectées, sous condition que les places de parking ne dépassent pas le nombre de 397, étant rappelé qu'en cas de dépassement, même après la réalisation du projet, une procédure d'assainissement pourra et devra être engagée.

Partant, ce grief doit être rejeté.

Il convient donc de rejeter l'opposition.

Sort de l'opposition formée par M. [REDACTED] et Mme [REDACTED]

Nous constatons que les opposants sont propriétaires des parcelles 6480 et 9698 de la commune de Riddes, soit à quelque 40 mètres du périmètre du plan d'aménagement détaillé projeté. Il ressort du dossier que le projet augmentera la charge de trafic de la rue des Sauges, qui jouxte la parcelle 6480 des opposants, de sorte que ces derniers peuvent voir leurs intérêts directement lésés par le projet. L'opposition est motivée et a été déposée dans les délais prescrits par la loi. Elle doit dès lors être déclarée recevable (art. 47 LC).

Sur le fond, les opposants invoquent les griefs suivants :

Absence d'un plan de remembrement

Les opposants relèvent que le cahier des charges exige l'établissement d'un plan de remembrement et que ce dernier ne figure pas au dossier mis à l'enquête.

Si le cahier des charges exige l'établissement d'un plan de remembrement et d'un plan d'aménagement détaillé, il ne fixe aucun critère de priorité ou de subordination de l'un par rapport à l'autre. Dès lors, l'absence de l'un ne saurait faire obstacle à l'approbation de l'autre, l'essentiel étant que les deux soient établis avant le stade des autorisations de construire.

Partant, ce grief doit être rejeté.

Insuffisance de l'équipement routier et nuisances due au surcroît de trafic

Les opposants estiment que les valeurs du trafic journalier moyen ne sont pas conformes à la réalité, ayant été réalisées dans l'après-midi. Ils estiment que des mesures devraient être effectuées aux heures de pointe et en fin de semaine, en particulier durant la période hivernale.

On précisera que, selon le SDM, les valeurs du trafic journalier moyen sont mesurées en permanence sur une durée de plusieurs semaines, puis ces mesures sont annualisées en les comparant avec un poste de comptage permanent, soit un poste mesurant le trafic en permanence, disposé sur un emplacement comparable. Il s'agit d'une valeur déterminée en fonction des règles reconnues en matière de technique et de planification du trafic (art. 33 al. 3 Annexe III OPB)

Cela étant, le trafic journalier moyen étant par définition une moyenne, et une valeur utilisée notamment dans le cadre des normes VSS, il est inévitable – et attendu – que des charges de trafic plus importantes se présentent durant les heures de pointe.

Les opposants indiquent également que la limitation de vitesse à 50 km/h est « manifestement insuffisante » au regard de l'augmentation de trafic attendue et qu'une limitation à 30 km/h est nécessaire, dès à présent. Le tronçon concerné ne pourra être classé en intérieur de localité qu'une fois les bâtiments construits. En outre, comme exposé dans le traitement de l'opposition [REDACTED] la rue des Sauges supportera vraisemblablement, après la réalisation du projet planifié, une charge de trafic modérée au regard de la catégorie de la route. De surcroît, les conditions pour un abaissement de vitesse à 30 km/h ne paraissent pas remplies : aux

termes de l'art. 108 al. 1 OSR, la dérogation aux limitations générales de vitesses sont possibles pour éviter ou atténuer des dangers particuliers de la circulation routière, pour réduire les atteintes excessives à l'environnement ou pour améliorer la fluidité du trafic. En l'espèce, il n'apparaît pas que la circulation routière présente un danger particulier, ni n'en présentera après réalisation du projet, et les immissions en matière de bruit demeureront vraisemblablement, selon le SEN, dans les limites prescrites par la loi, étant rappelé qu'un assainissement de la route est d'ores et déjà prévu par le SDM dans le cadre du calendrier d'entretien normal.

Pour le surplus, les opposants soulèvent des griefs similaires à ceux de l'opposant [REDACTED] à savoir l'insuffisance de l'équipement en lien avec la rue des Sauges et une augmentation des nuisances sonores. Dès lors, on se réfère au traitement de l'opposition Bovier ci-dessus.

Partant, ce grief doit être rejeté.

Absence d'un plan des étapes de réalisation

Les opposants exposent qu'un plan des étapes de réalisation doit, selon le RCCZ, être établi, et qu'un tel plan manque dans les documents mis à l'enquête.

Si on peut concéder un certain manque de précision dans le règlement du PAD projeté à cet égard, il y a lieu de rejoindre l'avis du SDT selon lequel le PAD est conforme au RCCZ. En effet, l'art. 17 du règlement prévoit que le projet sera réalisé par étapes, la première concernant la partie nord, au nord de la desserte nord et jusqu'au parc public y compris. La seconde étape concernera la partie sud et pourra elle-même être réalisée par étapes. Les places de stationnement devront être également être réalisées en étapes de manière à comprendre le nombre de places nécessaires aux logements prévus selon le RCCZ et l'infrastructure assurant le bon fonctionnement du secteur concerné devra être réalisé lors de la concrétisation de chaque étape.

Dès lors, il faut constater qu'une planification en étapes a bel et bien été prévue, même si la planification n'est que peu détaillée.

Partant, ce grief doit être rejeté.

Indice de densité

Les opposants indiquent que l'indice brut d'utilisation du sol (IBUS) peut être porté à 0,88 si les critères urbanistiques et énergétiques sont respectés, mais que ces critères ne sont pas explicités. Ils relèvent que l'augmentation de l'IBUS entraînera une augmentation du nombre d'habitants et aura des conséquences lourdes sur le trafic et, plus généralement, sur l'équipement.

On notera préalablement que l'utilisation de l'IBUS et son impact sur l'équipement ne pourront être considérés qu'au stade des autorisations de construire ; le PAD ne faisant que définir des limites et des zones d'implantation, le nombre de bâtiments et de logements concrets et donc le nombre d'habitants futurs demeure incertain. Il appartiendra à l'autorité compétente pour la délivrance des autorisations de construire d'examiner avec soin ces aspects.

Concernant les critères, une majoration est possible pour une proposition urbanistique et architecturale de qualité, et pour la construction de bâtiments répondant à des critères de qualité déterminés, en particulier au standard Minergie.

Concernant le bonus énergétique, la formulation est reprise de l'art. 20 LcEne. Elle a été décidée, car la marque Minergie est propriété d'une association et que la désignation de critères de qualité doit permettre de pouvoir tenir compte également d'autres standards (Bulletin du Grand Conseil, novembre 2003, p. 409). Ainsi, il s'agit de favoriser les constructions répondant au standard Minergie ou à d'autres standards équivalents qui n'utilisent pas cette marque mais offrent des garanties similaires.

Concernant la proposition urbanistique et architecturale de qualité, les critères exacts ne peuvent, par nature, pas être définis strictement et le projet constructif qui sera présenté devra être apprécié dans son ensemble et en tenant compte de toutes ses caractéristiques. Le

règlement du PAD prévoit toutefois certains principes, notamment la préservation des dégagements visuels et la continuité harmonieuse des aménagements extérieurs (art. 12 règlement PAD), des aménagements extérieurs soignés et préservant le caractère naturel et paysager (art. 14 règlement PAD), etc.

Ainsi, le degré de précision apparaît suffisant, ce d'autant plus pour un plan d'aménagement détaillé ne prévoyant que des zones d'implantation toutes générales.

Partant, ce grief doit être rejeté.

Mauvaise prise en compte du nombre d'habitants futurs dans le périmètre du PAD

Les opposants estiment que, compte tenu de l'indice de densité, la surface de plancher s'élèvera à 38'000 m² et que, chaque personne ayant besoin de 35 m² pour son logement selon l'OFS, le nombre d'habitants futurs sera en réalité supérieur à 1'000.

On notera tout d'abord que la surface moyenne du logement en Suisse est, selon l'OFS, de 46,6 m² par habitant. Cette moyenne, pour le canton du Valais, s'élève à 47 m² en 2021 (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/construction-logement/logements/conditions-habitation/surface-habitant.html>), et non pas 35 m².

Cela étant précisé, il faut rappeler que l'indice de densité représente un maximum qui, seul, ne permet pas de déterminer le nombre de futurs logements, ou le nombre de futurs habitants. En effet, ceux-ci seront également fonction du nombre de place de parking, par exemple. Le SEN a indiqué que les valeurs limites d'immissions permettent un maximum de 397 places de stationnement, sauf mesures supplémentaires d'assainissement contre le bruit, ce qui aura une incidence sur les logements constructibles et leur dimensionnement.

Au surplus, le nombre d'habitants sera nécessairement dépendant des projets de constructions ultérieurs, ceux-ci n'étant pas connus à ce stade.

Enfin, l'autorité compétente pour délivrer les permis de construire devra nécessairement tenir compte du nombre d'habitants prévisible pour les projets qui lui seront soumis au regard des équipements et infrastructures disponibles ou projetés.

Partant, ce grief doit être rejeté.

Insuffisance de l'équipement

Ce grief se confond avec celui de la mauvaise prise en compte du nombre d'habitants futurs, de sorte qu'il peut être renvoyé au traitement de celui-ci.

Partant, ce grief doit être rejeté.

Insuffisance des places de stationnement

Ce grief se confond avec celui de la mauvaise prise en compte du nombre d'habitants futurs, de sorte qu'il peut être renvoyé au traitement de celui-ci.

Comme le relèvent au surplus les opposants, le nombre de places adéquat est fonction du nombre effectif de logements, lequel n'est pas encore connu au stade de la planification. Le règlement prévoit à cet égard que chaque étape de construction devra comprendre le nombre de places de stationnement nécessaires aux logements prévus, ainsi que les places visiteurs, conformément au RCCZ (art. 11 et 17). Il appartiendra à l'autorité compétente de s'assurer de la conformité du nombre de places de stationnement avec les logements projetés, ceci lors de chaque étape.

Partant, ce grief doit être rejeté.

Absence d'un plan de quartier et de son règlement

Les opposants exposent qu'aucun plan détaillé de quartier ni règlement y relatif ne figure dans le dossier de mise à l'enquête.

Aucune disposition légale n'impose la réalisation d'un plan de quartier en sus du PAD. Au surplus, bien que peu détaillé, le PAD projeté présente une densité suffisante au regard des normes applicables en matière de planification.

Partant, ce grief doit être rejeté.

Insuffisance de la capacité de la STEP

Les opposants relèvent que la STEP actuelle dispose d'une capacité de 8'750 équivalents-habitants (EH), que sa charge en haute saison s'élève à 8'000 EH et que le PAD projeté prévoit une augmentation de 580 EH. Compte tenu de la densification des zones à bâtir de l'ensemble de la commune, la charge sera dépassée.

Comme le conseil communal de Riddes l'a indiqué, la réalisation du PAD prendra plusieurs années. Il précise également qu'aucun projet d'une telle ampleur n'est planifié sur son territoire.

Il apparaît ainsi que la STEP pourra, sans travaux, supporter la charge supplémentaire engendrée par la réalisation du PAD, condition requise par le SEN.

En outre, il faut préciser qu'un projet de STEP intercommunale avec les communes de Leytron, Isérables, et Saillon est actuellement à l'étude.

Enfin, l'autorité compétente en matière d'autorisation de construire devra également examiner au fur et à mesure des demandes qui seront déposées que le dimensionnement de la STEP soit suffisant, conformément à l'art. 19 LAT.

Partant, ce grief doit être rejeté.

Absence d'étude sur les nuisances pour les quartiers environnants

Les opposants font griefs d'une absence d'étude sur les nuisances pour les quartiers environnants.

Il y a lieu de préciser que les rapports prescrits, notamment par l'art. 47 OAT, ont été déposés et mis à l'enquête. Il s'agit notamment du rapport 47 OAT et du rapport « Bruit ». Les informations qu'ils contiennent ont été utilisées, entre autres informations, par les services spécialisés pour déterminer si les normes de droit public, notamment en matière de protection de l'environnement ou d'aménagement du territoire, ont été respectées, ce qui est le cas.

Les documents prescrits par les règles de droit public ayant été déposés, ce grief doit être rejeté.

Accès provisoire au chantier

Les opposants ont soulevé ce grief postérieurement de la séance de conciliation, soit hors procédure de mise à l'enquête. Dans la mesure où il ne se fonde pas sur des éléments nouveaux qui auraient été inconnus au moment de l'enquête publique, il est douteux que ce grief soit recevable. La question peut toutefois rester ouverte.

Les opposants demandent en effet que l'accès au chantier ne se fasse pas par la rue des Sauges, mais en reliant la route cantonale T9501 traversant la zone des Morands au quartier des Longues Raies.

Cette proposition méconnaît le principe que chaque zone doit en principe supporter les nuisances qu'elle engendre (ATF 116 Ib 159, consid. 6a). Ainsi, la desserte d'une zone industrielle à fort trafic de poids lourd ne peut pas se faire par une zone d'habitation sans une planification routière (ATF 127 I 103, consid. 7f). A fortiori, il ne serait pas conforme au droit de l'aménagement du territoire de faire supporter la charge de trafic supplémentaire engendrée par le développement de la zone à bâtir à la zone agricole.

Partant, ce grief doit être rejeté, dans la mesure de sa recevabilité.

Violation du droit d'être entendu

Les opposants ont soulevé ce grief postérieurement de la séance de conciliation, soit hors procédure de mise à l'enquête. Dans la mesure où il ne se fonde pas sur des éléments nouveaux qui auraient été inconnus au moment de l'enquête publique, les valeurs de trafic journalier moyen figurant dans le rapport d'abaissement de vitesse ayant été mis à l'enquête publique, il est douteux que ce grief soit recevable. La question peut toutefois rester ouverte.

Le calcul du TJM, comme exposé supra, répond à des règles reconnues en matière de technique et de planification du trafic.

Partant, ce grief doit être rejeté, dans la mesure de sa recevabilité.

Pour le surplus, les griefs se fondent sur des considérations de politique de mobilité, ou d'opportunité, motifs qui ne sont pas recevables dans le cadre d'une opposition (art. 45 LC).

Il convient donc de rejeter l'opposition, dans la mesure de sa recevabilité.

Sort de l'opposition formée par M. [REDACTED] et Mme [REDACTED]

Nous constatons que les opposants sont domiciliés en périphérie directe du plan d'aménagement détaillé projeté, de sorte que ces derniers peuvent voir leurs intérêts directement lésés par le projet. L'opposition est motivée et a été déposée dans les délais prescrits par la loi. Elle doit dès lors être déclarée recevable (art. 47 LC).

Sur le fond, les opposants invoquent les griefs suivants :

Absence d'étude sur les nuisances des quartiers environnants

Ce grief est semblable à celui des opposants [REDACTED] de sorte que l'on se réfère au préavis relatif à l'opposition de cette dernière.

Partant, ce grief doit être rejeté.

Insuffisance de l'équipement routier et nuisances relatives au trafic

Sur le fond, les opposants soulèvent des griefs similaires à ceux de l'opposant [REDACTED] à savoir l'insuffisance de l'équipement en lien avec la rue des Sauges et une augmentation des nuisances sonores. Dès lors, on se réfère au traitement de l'opposition [REDACTED] ci-dessus.

Partant, ce grief doit être rejeté.

Absence de mise à disposition des plans d'aménagement sur le site internet communal

La question de savoir si le regret exprimé par les opposants sur ce point doit être considéré comme un grief de fond peut demeurer ouverte. En effet, l'art. 12 al. 4 LcAT soumet à la procédure d'autorisation de construire les plans d'affectation spéciaux respectant le RCCZ. Or, l'art. 42 al. 2 LC prévoit que la publication se fait par insertion dans le Bulletin officiel, l'art. 44 LC prévoyant que la demande, les plans, et les pièces annexes peuvent être consultés auprès de l'administration communale.

Ainsi, la commune de Riddes ne saurait se voir contrainte à publier sur son site Internet les éléments du dossier, étant précisé qu'une telle publication serait susceptible d'entrer en potentiel conflit avec d'autres dispositions légales.

Pour le surplus, on se réfère au traitement du grief « Absence d'un plan de quartier et de son règlement » de l'opposition [REDACTED]

Partant, ce grief doit être rejeté.

Il convient donc de rejeter l'opposition.

Sort de l'opposition formée par M. [REDACTED] et Mme [REDACTED]

Par courrier du 12 novembre 2022, Mme [REDACTED] a retiré son opposition. Il doit en être pris acte.

Au vu des motifs indiqués dans la même écriture, l'opposition de M. [REDACTED] doit être considérée comme irrecevable, l'opposant n'étant plus directement lésé dans ses intérêts propres par le projet (art. 46 al. 1 LC).

Sort de l'opposition formée par Mme [REDACTED] et M. [REDACTED]

Nous constatons que les opposants sont domiciliés à quelque 180m du périmètre du plan d'aménagement détaillé projeté, et en bordure de la rue des Sauges. Une augmentation de trafic étant attendue dans le cadre de la réalisation du PAD, les opposants peuvent voir leurs intérêts directement lésés par le projet. L'opposition est motivée et a été déposée dans les délais prescrits par la loi. Elle doit dès lors être déclarée recevable (art. 47 LC).

Sur le fond, les opposants invoquent les griefs suivants :

Insuffisance de l'équipement routier et nuisances due au surcroît de trafic

Les opposants soulèvent des griefs similaires à ceux des opposants [REDACTED] à savoir une sous-évaluation du trafic journalier motorisé, une insuffisance de l'équipement en lien avec la rue des Sauges et une augmentation des nuisances sonores. Dès lors, on se réfère au traitement de l'opposition [REDACTED] ci-dessus.

Partant, ce grief doit être rejeté.

Il convient donc de rejeter l'opposition.

Sort de l'opposition formée par M. [REDACTED] et Mme [REDACTED]

Nous constatons que les opposants sont domiciliés à quelque 40m du périmètre du plan d'aménagement détaillé projeté, et en bordure de la rue des Sauges. Une augmentation de trafic étant attendue dans le cadre de la réalisation du PAD, les opposants peuvent voir leurs intérêts directement lésés par le projet. L'opposition est motivée et a été déposée dans les délais prescrits par la loi. Elle doit dès lors être déclarée recevable (art. 47 LC).

Sur le fond, les opposants invoquent les griefs suivants :

Insuffisance de l'équipement routier et nuisances due au surcroît de trafic

Les opposants soulèvent des griefs similaires à ceux des opposants [REDACTED] à savoir une sous-évaluation du trafic journalier motorisé, une insuffisance de l'équipement en lien avec la rue des Sauges et une augmentation des nuisances sonores. Dès lors, on se réfère au traitement de l'opposition [REDACTED] ci-dessus.

Partant, ce grief doit être rejeté.

Nécessité de réaliser la route des Morands avant délivrance des autorisations de construire

Ce grief concerne une procédure future de délivrance d'autorisation de construire et est donc étranger à la présente procédure de planification.

Partant, ce grief doit être rejeté.

Il convient donc de rejeter l'opposition.

3. Dispositif de la décision

3.1. Autorisation de construire

Le plan d'aménagement détaillé PAD «Longues Raies» sur le territoire de la commune de Riddes est approuvé aux conditions suivantes :

3.2. Conditions

Conditions de la Commission cantonale des constructions (CCC)

La présente décision ne déploiera ses effets qu'une fois les conventions de répartition des frais pour les équipements et les infrastructures dûment conclues et signées avec les propriétaires concernés, conformément à l'art 15 du règlement du PAD.

Conditions de la commune de Riddes

Le préavis du conseil communal du 07.02.2022 fait partie intégrante de la décision.

Conditions du Service du développement territorial (SDT)

Pour rappel, le Service du développement territorial (SDT) avait déjà élaboré un avis de principe dont le rapport date du 25 juin 2021.

1. Buts et périmètre du PAD

Selon le plan d'affectation de zones (PAZ) de la commune de Riddes homologué par le Conseil d'Etat le 21 mars 2012, le périmètre du plan d'aménagement détaillé (PAD) « Longues Raies » se situe en zone habitations collectives R1 à aménager selon le cahier des charges n°2 « Zone d'habitations collectives R1 à aménager – Longes Rayes ». Le PAD couvre une surface de 43'143 m² et concerne les parcelles n°1'248, 1'249, 1'255, 1'257 à 1'264, 1'266 à 1'268, 1'277, 1'282, 1'300 à 1'302, 1'304 à 1'306, 1'310 à 1'312, 1'761, 4'416, 9'179 et 9'180 dans leur totalité et les parcelles n°1'308, 1'309, 9'178 et 9'181 partiellement. Lors de la révision globale du PAZ, il est prévu de revoir ce périmètre en y intégrant l'entier des parcelles n°1'308 et 1'309 et d'en sortir les parcelles n°9'181 et 9'178. Ce futur périmètre couvrira une surface de 43'986 m².

Le PAD a pour objectif de garantir un développement judicieux et harmonieux de ce secteur situé en limite de la zone à bâtir légalisée et à proximité de la zone mixte d'activités commerciales, artisanales, de services, sportives, récréatives et touristiques (ZCS) « Les Morands ». Il vise aussi à permettre la réalisation d'un écoquartier d'habitations de 300 logements environ, également ouvert aux activités non gênantes pour y favoriser l'implantation d'entreprises locales, ceci afin d'assurer une mixité fonctionnelle souhaitée pour ce quartier.

2. Justification du besoin et du bien-fondé de la localisation

D'un point de vue quantitatif, la commune de Riddes est classée en catégorie C selon l'annexe à la fiche de coordination C.1 Dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat du Plan directeur cantonal (PDC). Cela signifie que les zones à bâtir dévolues à l'habitat homologuées dépassent les besoins pour les 25 à 30 prochaines années. Par conséquent, la stratégie principale à appliquer est une stratégie de régulation consistant à réduire les zones à bâtir dévolues à l'habitat et à éviter le mitage du territoire. La commune doit également bloquer temporairement les surfaces dépassant les besoins à 15 ans ainsi que celles nécessitant un changement d'affectation permettant une meilleure utilisation du sol.

D'un point de vue du dimensionnement des zones à bâtir dévolues à l'habitat, la commune a entamé ses réflexions depuis de nombreuses années. Ainsi, d'une part, le projet de PAZ et de RCCZ déposé pour avis de principe au SDT prévoit un important dézonage des zones à bâtir dévolues à l'habitat à la Tzoumaz. D'autre part, des zones réservées ont été définies sur les secteurs appelés à être dézonés ou dont l'affectation serait modifiée. Aussi, les travaux en cours vont dans le sens des objectifs posés par la LAT et par le PDC.

Par contre, la commune doit désormais poursuivre ses réflexions en portant une attention particulière à l'organisation et à l'utilisation des réserves internes afin d'exploiter au mieux le principal potentiel de développement à moyen et long terme.

C'est dans ce cadre que s'inscrit le développement du quartier des « Longues Raies ». D'une surface de plus de quatre hectares non construits, il s'agit de la réserve de zones à bâtir dévolues à l'habitat la plus importante pour le village de Riddes et peut donc être considérée comme une réserve stratégique de la commune. Par conséquent, une attention particulière doit être portée sur la qualité conformément aux principes fixés dans la fiche C.2 du plan directeur cantonal (PDC). Le rapport 47 OAT justifie la clause du besoin et le bien-fondé de la localisation de ce PAD et de manière générale nous rejoignons les conclusions de ce rapport. Il est également pertinent de mener une réflexion sur l'ensemble du périmètre.

Le développement du quartier est étagé, permettant ainsi d'échelonner la construction du quartier selon les besoins communaux. Les objectifs fixés pour implanter un écoquartier pourraient toutefois être davantage clairs et précis.

3. Conformité au plan d'affectation de zones (PAZ) et au règlement communal des constructions et des zones (RCCZ) et procédure

Pour que la procédure ordinaire d'autorisation de construire fixée par l'article 12 alinéa 4 de la loi cantonale sur l'aménagement du territoire (LcAT) puisse s'appliquer, le projet de PAD doit être conforme au PAZ et au RCCZ. Le projet de PAD se situe en zone habitations collectives

R1, à aménager selon le cahier des charges n°2 « Zone d'habitations collectives R1 à aménager – Longes Rayes ». Cette zone est régie par l'article 66 et par l'annexe 2 (tableau des zones) du RCCZ.

- Le périmètre du PAD à approuver correspond à la zone à aménager n°2 et est donc conforme au PAZ et au RCCZ. Le plan indique également le futur périmètre du PAD suite à la révision globale du PAZ et du RCCZ à titre indicatif.
- Selon l'article 66 RCCZ, la zone d'habitations collectives est destinée aux habitations collectives R1 (quatre logements et plus). Le PAD permet l'habitat, les commerces, les bureaux et les activités non gênantes. Sur ce point le PAD est conforme au PAZ et au RCCZ.
- Selon l'annexe 2 du RCCZ, l'ordre dispersé est applicable à la zone R1. L'article 12 al. b) du règlement du PAD (RPAD) renvoie aux prescriptions fixées par l'annexe précitée.
- La zone habitations collectives R1 est soumise à un indice d'utilisation du sol (IUS) de 0.50. Selon le cahier des charges n°2, un bonus de 0.10 est accordé pour une proposition architecturale de qualité, donc un IUS max de 0.60.
Selon la législation sur les constructions 2018 (applicable dès le 1er janvier 2018) l'IUS est converti en IBUS. Toutefois, jusqu'au 1er janvier 2025, si l'IUS est plus favorable que l'IBUS, ce dernier peut s'appliquer (art. T1-1 LC).
Conformément au RCCZ, le projet de PAD prévoit à l'article 5 RPAD un indice IBUS de 0.80 (0.6 x 1.33) conformément à l'article A1-1 de l'OC.
Un bonus de 10% est octroyé aux constructions répondant au standard Minergie (0.8 + 10% = 0.88) (al. 7, art. 14 OC et art. 20 LcEne).
Un indice minimal a de 0.73 IBUS est également inscrit, assurant une certaine densification minimale du quartier.
Sur ce point, le projet de PAD est conforme au PAZ et au RCCZ.
- Concernant le nombre d'étages, l'article 12 du RPAD demande d'appliquer les prescriptions fixées à l'annexe 2 RCCZ, à savoir 4 étages.
- Le RCCZ fixe une hauteur de 16.50 m pour la « Zone d'habitations collectives R1 ». Par contre, le cahier des charges (CC) n°2 fixe la mesure d'aménagement suivante : « Hauteur limitée à 10 m, pour tenir compte de la zone villas R3 attenante ».
- Le RPGA est conforme aux prescriptions du RCCZ : « hauteur selon le RCCZ et le cahier des charges de la zone à aménager des Longues Raies en vigueur, 10m. max ». (art.12, al. a).
- Pour la zone habitations collectives R1 la distance à la limite prescrite par le RCCZ est de 5 mètres au minimum et de $\frac{1}{2} h$ (normale d : latérale ou arrière) et de $\frac{1}{1} h$ (principale D). Nous relevons que ce point n'est toujours pas traité de manière très claire dans le RPAD. Pour une meilleure compréhension, l'article 12, al. a) doit être reformulé et complété.
- Concernant les toitures, les places de parc, les surfaces vertes et aménagements extérieurs, ces éléments sont, à priori, traités conformément au RCCZ (plans et art. 10, 11 et 14 RPAD). Ceux-ci seront contrôlés plus précisément dans le cadre de la demande d'autorisation de construire les bâtiments.

En résumé, nous pouvons relever que :

1. **Les prescriptions constructives (hauteurs, densité, ordre, nombre de niveaux, esthétique, places de parc, surface verte, degré de sensibilité au bruit) respectent le RCCZ.**
2. **Les prescriptions sur les distances sont à reformuler (Art. 12 al. a) RPAD).**

Le plan d'aménagement détaillé « Longues Raies » est conforme au PAZ et au RCCZ en vigueur. Il serait toutefois opportun de clarifier les prescriptions à propos des distances (art. 12 al. a).

C'est néanmoins la Commission cantonale des constructions (CCC) qui est compétente pour l'approbation du PAD au vu de l'implication de la Commune dans le cadre de la réalisation du PAD conformément à l'art. 2 alinéa 3 LC.

4. Remarques et conditions du SDT

Le Service du développement territorial souhaite émettre les remarques et suggestions suivantes :

Remarques générales :

1. Tout d'abord, nous saluons la volonté communale de créer un quartier durable sous la forme d'un écoquartier. De plus, nous sommes convaincus que l'intégration des aspirations citoyennes aux réflexions globales garantiront en partie la qualité de ce quartier.
Toutefois, nous émettons des réserves quant à la gestion du stationnement et des circulations internes du transport individuel motorisé (TIM). La création de voies de circulations « riverains autorisés » sur une partie importante du quartier nous semble disproportionnée. Le quartier de Longue Raies par son dimensionnement peut être un quartier arpenté par les mobilités douces uniquement (exceptions mobilités réduites et transports de secours). Le stationnement sur la partie Ouest et Sud du PAD garantit le stationnement des habitants sans pour autant impacter la vie interquartier.
Par ailleurs, de faibles alternatives au TIM ou incitations à réduire les déplacements en automobiles sont proposées. La création d'un arrêt de bus est effectivement optionnelle. De plus, aucun service public de mobilité partagée n'est suggéré dans l'enceinte du quartier (service PubliBike, Mobility, etc).
2. La création d'un plan d'ensemble pour tout le quartier (art. 14. alinéa f)) garantissant la cohérence des espaces « vides » pourrait être complétée/précisée par l'édition d'une charte paysagère ou charte d'aménagement des espaces verts qui permettrait de lier les propriétaires tant lors de l'étape de la réalisation des espaces publics que de leur gestion sur le long terme.
3. Nous saluons la proposition d'étapisation du projet qui assure une intégration du quartier à l'existant. Se pose toutefois la question du traitement de la frange urbaine dans le cas où la deuxième partie du quartier ne se réalise pas, ou seulement à long terme. Des précisions pourraient être apportées à ce sujet dans le but de garantir le traitement de la frange urbaine.
4. La question de la préservation des vues n'est pas abordée. La valorisation des dégagements sur les entités paysagères structurantes (zone agricole, l'Ardèche, zone village,...) pourrait garantir des ouvertures de qualité depuis les espaces publics du quartier.
5. Nous soulignons que l'article 15 du règlement prévoit que l'équipement et les infrastructures publiques à l'intérieur du PAD fassent l'objet d'une convention d'équipement entre la Commune et les propriétaires, qui fixera les répartitions des frais, avant l'approbation du PAD.

Rapport selon l'article 47 OAT Juillet 2021 :

Le rapport d'étude du plan de quartier a été établi selon l'article 47 de l'ordonnance sur l'aménagement du territoire (OAT) et explique, notamment, les buts et les objectifs du plan de quartier ainsi que son élaboration. Il justifie également le besoin et la localisation, tout en démontrant la conformité aux bases légales fédérales et cantonales ainsi qu'au plan directeur. Il répond ainsi globalement à nos attentes.

6. Toutefois, des corrections ne semblent pas avoir été réalisées suite à la modification du règlement, notamment à la page 7 du rapport 47 OAT concernant l'IBUS applicable. Les surfaces de plancher déterminantes (STd) ne correspondent pas et par conséquent les surfaces de plancher (SP) maximales non plus.

5. Conformité aux bases légales fédérale et cantonale et au plan directeur cantonal

Sous réserve de la prise en compte des remarques et conditions figurant dans ce rapport, le projet plan d'aménagement détaillé « Longues Raies » est conforme notamment aux articles 1, 3 et 15 LAT, ainsi qu'aux articles 1, 3 et 12 de la LcAT. Il répond ainsi aux exigences fédérales et cantonales en matière d'aménagement du territoire (art. 2 al. 1 let. b OAT).

Les mesures d'aménagement permettent de garantir une utilisation mesurée du sol, de réduire à un minimum les atteintes à l'environnement et de réaliser une occupation rationnelle du territoire (art. 2 al. 1 let. b OAT).

La solution choisie pour ce plan d'aménagement détaillé est compatible avec les plans et les prescriptions de la Confédération et du Canton relativement à l'utilisation du sol, en particulier avec le plan directeur cantonal.

6. Synthèse et conclusion

Vu ce qui précède, nous pouvons émettre un préavis favorable d'un point de vue de l'aménagement du territoire sous réserve de la prise en compte des remarques et conditions mentionnées dans ce rapport de synthèse.

Par ailleurs, nous vous prions de bien vouloir nous transmettre une copie de la décision et des documents relatifs au plan de quartier approuvés par la CCC dûment datés et signés.

Conditions du Service de l'environnement (SEN)

Eaux - Evacuation des eaux de ruissellement

La commune de Riddes dispose d'un plan général d'évacuation des eaux (PGEE) selon l'art. 5 OEaux (approuvé par le SEN le 11.03.2009). Ce PGEE est actuellement en cours de révision.

Le PAD prévoit l'évacuation des eaux de surfaces au Canal des Morands, avec une régulation de l'évacuation des eaux en cas de fortes pluies (art. 14 let. c du règlement du PAD), avec possibilité d'aménager un plan d'eau devant participer à la gestion optimale des eaux claires (art. 9 let. c). Un nouveau paragraphe a été ajouté à l'art. 14 (let. d) précisant qu'une étude détaillée concernant la gestion des eaux de surface (infiltration, rétention, évacuation) devra être réalisée pour l'ensemble du PAD avant l'octroi de toute autorisation de construire. Selon le rapport 47 OAT, la révision du PGEE prévoit la création d'un ouvrage de rétention des eaux pluviales sur le tronçon amont du Canal des Morands. Cet ouvrage est dimensionné pour tout le secteur Ouest de la zone à bâtir du village et prend en compte le futur écoquartier des Longues Raies.

L'accent est également mis sur la perméabilité des places de stationnement extérieures pour favoriser l'infiltration des eaux pluviales (10 let. b) et la nécessité de mesures de rétention des eaux pluviales en toiture et dans les espaces non bâtis, afin d'assurer un laminage des débits dans le réseau public (art. 16 let. g).

Ce concept est conforme.

Evacuation des eaux usées

Le courrier du 22 février 2021, joint à la réponse de la commune sur notre avis de principe, apporte une démonstration suffisante que la STEP de Riddes a la capacité de traiter les charges supplémentaires d'eaux usées liées au présent PAD et sera en mesure de respecter les exigences de rejets actuelles.

Eaux souterraines

L'emprise du PAD "Longues Raies" se situe en secteur Au de protection des eaux selon la délimitation des secteurs de protection des eaux approuvée par le Conseil d'Etat le 7 mars 2012. Le périmètre est sis sur la partie distale du cône de déjection du Torrent de La Fare en marge de la plaine alluviale du Rhône. Les terrains sous-jacents sont donc probablement constitués d'un mélange entre des alluvions torrentielles plutôt grossières (gravier à pierres et blocs à matrice limoneuse) et les alluvions fluviales (sables fins et limons, puis sables et

graviers). Le terrain naturel étant en pente (472 m à 467 m), le niveau piézométrique de la nappe se trouve à moins de 1 m de profondeur dans sa partie aval (env. 466 m), et à environ 5.5 m dans sa partie amont (env. 466.5 m), avec un battement annuel inférieur à 0.2 m. La profondeur du substratum rocheux, fait d'ardoises, calcschistes et quartzites n'est pas connue, mais celui-ci pourrait être atteint en cas de forages profonds, vu la proximité du versant.

Les aménagements prévus dans le cadre du PAD doivent tenir compte du contexte hydrogéologique et de la nature des alluvions sous-jacentes. Des sondages d'investigation sont recommandés afin de préciser la nature des alluvions, vu les fortes hétérogénéités latérales et verticales et les conditions de nappe, si les interventions dans le sous-sol et les eaux souterraines sont significatives.

Il est tout particulièrement à noter qu'à l'aval, les terrains sont limoneux et la nappe peu profonde. Cela implique que des mesures constructives pourraient être requises pour les fondations, considérant la faible portance du sous-sol. Par ailleurs, la localisation de l'Ecopoint, en tenant compte des déchets et substances potentiellement polluantes présentes, pourrait entrer en conflit avec les eaux souterraines, vu la proximité de la nappe. Si une autorisation au sens de l'art. 19 al. 2 LEaux devait être requise, les documents hydrogéologiques nécessaires devront être produits, prouvant que les exigences en matière de protection des eaux sont respectées (art 31 al. 3 OEaux).

De plus, l'infiltration des eaux pluviales au travers des ouvrages perméables (places de stationnement extérieures notamment) pourrait être entravée, de par la faible perméabilité des limons.

Pour la géothermie, les conditions de site sont équivoques, l'emprise du PAD étant à proximité d'une zone d'interdiction des sondes (en raison de nappes superposées) et là où les couches aquifères possèdent une productivité et épaisseur incertaine. Une étude de faisabilité avec sondages d'investigation à l'échelle du PAD serait donc nécessaire pour tout projet de sondes géothermiques ou d'exploitation thermique des eaux de la nappe par une PAC eau-eau.

Le règlement du PAD a été adapté pour tenir compte des demandes du SEN dans le cadre de l'avis de principe.

A noter que le titre du chap. 7.8 du rapport 47 OAT a été modifié en « Approvisionnement et protection des eaux potables ». Nous relevons à toute fin utile que les exigences de protection des eaux souterraines sont applicables indépendamment du fait qu'elles soient ou puissent être utilisées comme eau potable. Pour cette raison, nous avons suggéré de modifier ledit titre pour faire mention de la protection des eaux souterraines. 3

Sites pollués

Les parcelles nos 1264, 1277 et 1282 sont inscrites au cadastre cantonal des sites pollués, car elles ont été utilisées comme lieu de stockage définitif (dépôt d'un remblai comprenant des déchets). Suite à l'investigation préalable, le site avait été apprécié comme nécessitant une surveillance en raison du risque d'atteintes nuisibles aux eaux souterraines.

Après deux campagnes de surveillance des eaux souterraines (septembre 2019 en hautes eaux et janvier 2020 en basses eaux), les résultats ont permis au SEN, par courrier du 7 mai 2020, de classer ce site comme ne nécessitant ni surveillance, ni assainissement.

La présence d'un site pollué dans le périmètre du PAD implique, pour tout futur projet, de prendre en considération les dispositions décrites dans l'aide à l'exécution "Projets de construction et sites pollués" (OFEV, 2016).

Le règlement du PAD a été adapté pour tenir compte des demandes du SEN dans le cadre de l'avis de principe. Un article a été ajouté afin de garantir que l'infiltration des eaux claires soit réalisée en dehors des secteurs pollués (art. 16 let. d)

Bruit

Selon les données du SIT-Valais, les parcelles concernées par le PAD sont sises en une zone d'habitations collectives et en zone de faible densité, au sein desquelles le degré de sensibilité au bruit DS II s'applique. D'après le RCCZ de la commune de Riddes, pour la zone dite

"soumise au bruit" (15 m à l'axe de la route), un DS III est attribué.

Tel que mentionné à l'art. 15 du règlement du PAD, le SEN considère les parcelles du PAD comme équipées. Par principe, la législation environnementale prévoit des exigences pour des PAD en zones à bâtir homologuées et équipées, s'ils déterminent l'implantation de bâtiments comprenant des locaux à usage sensible au bruit et d'installations fixes dont l'exploitation produit du bruit extérieur.

Concernant la localisation de bâtiments avec des locaux à usage sensible au bruit (LUSB) et le respect des art. 22 LPE et 31 OPB, étant donné l'emplacement des secteurs inconstructibles à végétaliser (15 m à l'axe de la RC 87) et celui du stationnement couvert (> 30 m à l'axe de la RC87), les nouveaux bâtiments se situeront en secteur non exposé au bruit routier pour autant qu'aucun LUSB ne soit construit à moins de 20 m de l'axe de la RC 87 sur la parcelle 1312 (vitesse de 80 km/h actuellement) pour laquelle aucun stationnement couvert n'est défini (d'après le plan fourni au dossier). Sous cette condition inscrite à l'art. 7 let. c du règlement du PAD, les art. 22 LPE et 31 OPB ne sont pas à examiner.

Concernant les installations fixes, parkings produisant du bruit extérieur, les art. 11 ss (limitation des émissions) et 25 ainsi que 7 et 9 OPB (construction installations fixes) doivent être respectés.

L'implantation des parkings prévus (places extérieures couvertes et non couvertes dispersées) répond aux exigences légales, en particulier à la limitation des émissions à titre préventif (art. 11 et 12 LPE).

En ce qui concerne les art. 25 LPE et 7 et 9 OPB, d'après l'art. 11 let. I du règlement du PAD, 397 places de stationnement sont prévues. D'après le rapport bruit du bureau bis du 10 mai 2021, sur la base d'un certain nombre d'hypothèses, les exigences légales concernant l'utilisation des places de parc sont respectées. Le SEN, dans son avis de principe du 1er février 2021, proposait de limiter le nombre de places de parc maximum à 300, se basant notamment sur l'art. 23 al. b du RCCZ et une hypothèse de

4 mouvements par place de parc par jour (hypothèse conservative). Selon l'évaluation du SEN, d'après la norme VSS 40 281 « Offre en cases de stationnement pour les voitures de tourisme », avec une surface de plancher (SP) de 38'708 m², un nombre de 425 places de parc pourrait être nécessaire. Ainsi, le nombre de places de parc de 397 proposé par le bureau bis qui se base sur une hypothèse, qui reste plausible, de 3 mouvements par place de parc par jour, est admis par le SEN en tant que valeur maximum.

Il est à noter que le chapitre 4 du rapport bruit n'a pas été considéré dans le cadre de l'évaluation de ce projet, étant donné que c'est l'état actuel qui prime et qu'aucune certitude n'est possible quant aux points indiqués dans ce chapitre, même si un projet d'assainissement du bruit routier de la RC 87 est en cours d'étude mentionnant notamment la possibilité de la pose d'un revêtement de type SDA 4 sur les tronçons concernés par le trafic induit. Ainsi, le nombre de places de parc maximum devra être plafonné à 397 comme indiqué à l'art. 11 let. I du règlement du PAD.

PRISE DE POSITION

Au vu des éléments ci-dessus, notre avis est positif.

Conditions du Service de la mobilité (SDM)

Préavis positif, avec conditions.

Accès - utilisation du domaine public en vue d'aménager un accès privé -autres : préavis positif aux conditions et remarques suivantes :

- Le droit des tiers reste réservé.
- L'utilisation du domaine public cantonal est accordée à bien plaisir et peut être annulée en tout temps.
- Généralités :

- La Loi sur les routes (LR) de 1965, modifiée en octobre 1998, doit être appliquée. Elle mentionne, entre autres :
 - Il est interdit d'utiliser abusivement la voie publique; les dommages ainsi que les frais de réparation ou de nettoyage sont à la charge du contre-venant (LR 159).
 - Les constructions nouvelles en bordure de voies publiques, de même que les installations telles que murs, socles, clôtures, caves, conduites, etc., doivent être établies de façon à résister à la poussée du terrain ainsi qu'aux effets de l'utilisation et de l'entretien de la chaussée, en particulier à ceux du déblaiement des neiges (LR 186 al. 1).
 - Les eaux de ruissellement en provenance de l'accès ne doivent pas s'écouler sur la route. Elles sont à raccorder à l'exutoire le plus proche (LR 189).
 - La neige évacuée de la voie publique doit également être reçue par les fonds voisins (LR 196 al. 3).
- Accès :
 - Les conditions d'aménagement des accès décrites à l'art. 214 LR doivent être appliquées.
 - Les travaux de construction et d'aménagement de l'accès sont exécutés conformément à la norme SN 640050 et selon les instructions du Service de la mobilité. Dans tous les cas, la pente maximale autorisée sur les cinq premiers mètres à compter du bord de la chaussée est de 5 % (pente ou rampe). En cas de modification du tracé de la route, les frais de déplacement de l'accès sont entièrement à la charge du bénéficiaire de ce dernier (art. 214 LR).
 - L'entretien de l'accès situé sur le domaine public incombe au requérant, y compris durant la saison hivernale. Ce dernier répond envers l'Etat du Valais également des dommages subis par des tiers pour cause de non-exécution ou d'exécution non conforme.
- Aménagements extérieurs - visibilité :
 - Dans le but de respecter les conditions de visibilité définies dans la norme SN 640273a, le long de la route cantonale, les aménagements de murs, des talus, de haies futures ou de tout autre aménagement pouvant masquer l'accès à la parcelle - ainsi qu'à d'autres accès existants - doivent être suffisamment retirés de manière à ce que la visibilité sur la route cantonale soit garantie de part et d'autre de tous les accès, depuis un point en retrait de 3 m du bord de la chaussée.
 - L'art. 15 al. 3 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière devra être appliqué, lequel stipule : "Si l'endroit est sans visibilité, le conducteur doit s'arrêter; au besoin, il doit avoir recours à l'aide d'une tierce personne, qui surveillera la manœuvre". La pose d'un miroir ne sera pas acceptée.

Le nombre de places de stationnement n'est pas cohérent entre l'art. 11, lettre L, du règlement du PAD et le rapport bruit accompagnant le PAD.

Concernant le bruit routier, la RC 87 - Rue des Sauges - est une nouvelle installation au sens de l'art. 7 OPB. En effet, son permis de construire a été octroyé en 1997. Ainsi, le Canton du Valais, en tant que propriétaire de la route, se doit de respecter les valeurs de planification. La construction de ce PAD entraînant une augmentation du trafic sur la RC 87, ceci impliquera une détérioration de la situation pour les riverains de cette route. Un dossier d'assainissement de la RC 87 est d'ailleurs actuellement en cours. La réduction à 30 km/h sur ce tronçon est exclue, les critères d'un tel abaissement en termes de densité des constructions ne sont pas remplis. La pose d'un SDA 4 est pour l'instant prévue dans ce dossier d'assainissement. Ce type de mesures ne saurait être prise par le PAD.

De ce fait, il est donc nécessaire de limiter au maximum le nombre de places de parc prévues dans le PAD, si possible à 300 places tel qu'indiqué dans le rapport bruit, et non pas 397 comme défini dans le règlement à l'art. 11, lettre L. Le SDM demande l'adaptation du

règlement en ce sens.

Concernant l'expertise d'abaissement de vitesse de 80 à 50 km/h, celle-ci ne pourra être présentée qu'une fois les bâtiments projetés construits. Le tronçon touché par cet abaissement sera classé en intérieure de localité (avoir l'accord de la commune) et les plans nécessaires homologués par la CCSR.

L'autorité compétente est chargée de faire respecter les conditions du présent préavis.

Conditions de l'Office cantonal d'Archéologie (OCA)

Toute découverte fortuite d'éléments archéologiques doit être annoncée immédiatement à l'Office cantonal de l'archéologie par quiconque en aura connaissance en vertu de la Loi sur la protection de la nature du paysage et des sites (LcPN, art. 20 al. 4). Dans un tel cas, le secteur de la découverte ne devra plus être modifié et sera sécurisé jusqu'à ce qu'un diagnostic archéologique puisse être posé par l'Office susmentionné.

Les secteurs archéologiques et les voies historiques sont consultables sur internet :

<https://sitonline.vs.ch/urbanisation/archeologie/fr/>

Conditions du Service de l'énergie et des forces hydrauliques (SEFH)

1. Rapport 47 OAT

Le rapport 47 OAT rapporte, au chapitre 7.9 les éléments de l'étude élaborée par SEIC Teledis pour définir les différents scénarii d'approvisionnement en énergie du PAD.

Il eut été opportun que le dossier contienne cette étude afin de présenter les éléments demandés dans la marche à suivre de la fiche E.3 du Plan directeur cantonal 2019.

2. Règlement

L'art. 13 du plan de quartier pourrait être adapté dans le sens suivant :

- Modification lettre b) :

Les constructions sont conçues de manière à bénéficier d'un label de haute qualité énergétique, tel que Minergie-P ou le certificat énergétique cantonal des bâtiments CECB A/A, ou autre label/certificat équivalent.

- Suppression lettre f)

- Modification lettre g) au profit du contenu suivant :

L'éclairage nocturne extérieur sera énergétiquement performant. Il sera réalisé moyennant réglage automatique de la luminosité et/ou moyennant système de détection de présence.

3. Plan d'équipement

Le dossier ne comprend pas de plan d'équipement. Il est en ce sens lacunaire.

4. Conclusion

Notre préavis est positif, sous réserve que le plan de situation accompagnant le dossier de demande d'autorisation de construire des bâtiments du quartier intègre le ou les réseaux d'approvisionnement en énergie.

Préavis de Swissgrid

Agissant au nom et pour le compte de Swissgrid SA, nous accusons réception de votre dossier 2021-2537 qui nous a été transmis pour traitement.

Nous traitons et examinons les demandes de permis de construire dans la région « Suisse romande » au nom de Swissgrid SA afin de vérifier qu'elles respectent les dispositions

légales, notamment celles de l'Ordonnance sur les lignes électriques (OLEI) et de l'Ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI).

En consultant les plans, nous constatons que la distance nécessaire, selon l'Ordonnance sur les lignes électriques (OLEI 734,31), entre les lignes et le projet est respectée, aucune condition particulière ne doit être définie par Swissgrid SA.

Préavis avec recommandations du Service des dangers naturels (SDANA)

Dangers hydrologiques du Rhône

Compte tenu de ce qui précède, le plan d'aménagement détaillé est préavisé positivement sous réserve du point suivant:

- Au vu de la situation du plan d'aménagement détaillé en zone de dangers moyen à résiduel d'inondation du Rhône, le requérant est rendu attentif au fait que toute demande d'autorisation de construire à l'intérieur de ce périmètre sera préavisée sur la base des prescriptions disponibles sur le site internet www.vs.ch/rhone.

3.3. Opposition

Les oppositions détaillées au point 2.1 Traitement des oppositions dans la présente décision sont rejetées dans la mesure de leur recevabilité.

3.4. Annexes

Les annexes suivantes font partie intégrantes de la présente décision :

- Copie du préavis de l'office cantonale du feu du 04.02.2021.

3.5. Frais de décision

Les frais de la présente décision par CHF 2700.- (émoluments de CHF 2692.-; timbre santé CHF 8.-) sont mis à la charge du requérant, selon la loi sur la procédure et la juridiction administratives du 6 octobre 1976 (LPJA) et la loi fixant le tarif des frais et dépens devant les autorités judiciaires ou administratives du 11 février 2009 (LTar) l'arrêté fixant les frais et émoluments applicables aux demandes d'autorisation de construire traitées par la CCC du 14 juillet 2004.

Ainsi décidé en séance de la Commission cantonale des constructions le 15.12.2022.

Pour la Commission cantonale des constructions

Le Président


Pascal Varone

Le Secrétaire


Jean-Louis Mennet

Voie et délai de recours

La présente décision peut faire l'objet d'un recours au Conseil d'Etat dans les 30 jours dès sa notification (art. 52 LC et art. 46 de la loi sur la procédure et la juridiction administratives du 6 octobre 1976 / LPJA).

Il sera adressé par écrit en autant de doubles qu'il y a d'intéressés. Le mémoire contiendra un exposé concis des faits, des motifs accompagnés des moyens de preuve, ainsi que des conclusions. Il sera daté et signé par le recourant ou son mandataire. La décision attaquée et les documents servant de moyens de preuve, en possession du recourant, seront joints au mémoire (art. 48 LPJA).

Notification

La présente décision est notifiée par courrier recommandé :

- à l'administration communale de Riddes.
- aux opposants

- Monsieur [REDACTED]
- Madame [REDACTED]
- Monsieur et Madame [REDACTED]
- Monsieur et Madame [REDACTED]
- Monsieur et Madame [REDACTED]
- Monsieur et Madame [REDACTED]
- Monsieur [REDACTED]
- Monsieur [REDACTED]
- Monsieur [REDACTED]
- Monsieur [REDACTED]
- Monsieur et Madame [REDACTED]

Elle est communiquée

- au service du développement territorial (SDT) avec un dossier complet approuvé.
- aux organes cantonaux consultés.



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Département de la sécurité, des institutions et du sport
Service de la sécurité civile et militaire
Office cantonal du feu

Departement für Sicherheit, Institutionen und Sport
Dienststelle für zivile Sicherheit und Militär
Kantonales Amt für Feuerwesen

Développement territorial	
R	5 FEV. 2021
Transmis à	
pour	

Service du développement territorial

Notre réf. PF
Votre réf. 2021-31001
Date 04 février 2021

Plan d'aménagement détaillé « Longues Raies », Commune de Riddes

Monsieur le Chef de Service,

Nous accusons réception du dossier susmentionné, reçu le 28 janvier 2021, et vous en remercions. Après analyse de ce dernier, la remarque suivante doit être prise en considération :

L'accès aux bâtiments doit être garanti pour les véhicules lourds du service du feu (18 tonnes) et ceci selon les exigences de l'AEAI et de la coordination suisse des sapeurs-pompiers CSSP.

Avec le complément mentionné ci-dessus, les documents que vous nous avez soumis pour examen, sont en harmonie avec les bases légales suivantes : la loi du 18 novembre 1977 sur la protection contre l'incendie et les éléments naturels, le règlement organisant l'exécution du service de protection contre l'incendie et les éléments naturels du 12 décembre 2001 avec les ordonnances y relatives, les articles concernant les distances sur la loi sur les constructions du 15.12.2016 et les normes et directives de l'AEAI 2015/2017.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Chef de Service, l'assurance de notre parfaite considération.

OFFICE CANTONAL DU FEU
L'inspecteur régional

Patrick Fleury

Annexe : dossier en retour

Distribution : ☒ Requêteur ☐ Commune ☐ SDT ☐ Chargé de sécurité communal ☐ OCF