



CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Présidence du Conseil d'Etat
Chancellerie d'Etat

Präsidium des Staatsrates
Staatskanzlei



2014.04721

Extrait du procès-verbal des séances du Conseil d'Etat

DECISION D'HOMOLOGATION ET APPROBATION DE PLANS ROUTIERS

*(plan d'aménagement détaillé et règlement « Carrières MTA » à Saint-Léonard
et projet d'exécution de la modification de la route d'Orgival)*

A. En ce qui concerne l'homologation :

Vu la requête du 5 septembre 2012 de la commune municipale de Saint-Léonard, sollicitant l'homologation du plan d'aménagement détaillé (PAD) « Carrières MTA » et de son règlement;

Vu les articles 75 et 78 de la Constitution cantonale;

Vu les dispositions de la loi du 5 février 2004 sur les communes (LCo) et en particulier l'article 146 lettre a;

Vu les dispositions de la législation fédérale et cantonale sur, notamment, l'aménagement du territoire, la protection de la nature et du paysage et la protection de l'environnement;

Vu, quant aux frais, l'article 88 de la loi du 6 octobre 1976 sur la procédure et la juridiction administratives (LPJA);

Vu l'avis de mise à l'enquête publique concernant le PAD « Carrières MTA » et son règlement, inséré dans le Bulletin officiel n° 50 du 16 décembre 2011;

Vu les oppositions déposées suite à cette publication et leur traitement par le conseil municipal de Saint-Léonard;

Vu la décision de l'assemblée primaire de Saint-Léonard du 25 juin 2012 approuvant le PAD et son règlement;

Vu le dépôt public pendant 30 jours, dans le Bulletin officiel n° 26 du 29 juin 2012, des documents relatifs à cette décision;

Vu l'absence de recours au Conseil d'Etat contre la décision de l'assemblée primaire;

Vu le préavis du 17 décembre 2012 du Service des routes et des cours d'eau (SRCE);

Vu le préavis du 20 décembre 2012 du Service de l'agriculture (SCA);

Vu le préavis du 15 janvier 2013 du Service des bâtiments, monuments et archéologie (SBMA);

Vu le préavis du 30 janvier 2013 du Service administratif et juridique du Département des transports, de l'équipement et de l'environnement (SAJTEE) et ses informations concernant des procédures en cours auprès de la Commission cantonale des constructions (CCC);

Vu le préavis du 14 février 2013 du géologue cantonal;

Vu la rectification matérielle du périmètre du PAD, suite à une erreur de report par rapport au plan d'affectation des zones (PAZ) homologué, telle que transmise par la municipalité de Saint-Léonard le 5 juin 2013;

Vu la modification du PAD prenant en compte les prairies et pâturages secs (PPS) négociés avec la Confédération, telle que transmise par la municipalité de Saint-Léonard le 5 août 2013;

Vu le préavis du 17 septembre 2013 du Service des forêts et du paysage (SFP), remplaçant celui du 14 novembre 2012;

Vu le préavis du 28 novembre 2013 du Service de la protection de l'environnement (SPE);

Vu le préavis et rapport de synthèse du 19 décembre 2013 du Service du développement territorial (SDT);

Vu la séance de discussion du 8 avril 2013 entre la commune de Saint-Léonard, le SPE, le SDT et le Service des affaires intérieures et communales (SAIC);

Vu la détermination du 23 avril 2014 de la commune de Saint-Léonard;

Vu la détermination du 17 juin 2014 du SPE;

Vu la détermination du 4 juillet 2014 du SFP;

Vu la détermination du 10 juillet 2014 du SDT;

Vu la décision du 28 octobre 2014 du Chef du Département des transports, de l'équipement et de l'environnement (DTEE) approuvant les plans routiers de la modification de la route d'Orgival, en relation avec le PAD à homologuer, et qui sera intégrée à la présente décision;

Sur la proposition du Département des finances et des institutions,

le Conseil d'Etat

décide

d'homologuer le plan d'aménagement détaillé (PAD) « Carrières MTA » et son règlement, selon la décision de l'assemblée primaire de Saint-Léonard du 25 juin 2012, avec les modifications et conditions suivantes:

1. PAD

✓ La version du PAD à homologuer est celle du 23 juillet 2013 (1 :1000).

Les bassins de décantation sis au sud des voies ferrées se situent en zone agricole et sur des terres inventoriées dans le plan sectoriel des surfaces d'assolement. Ces surfaces devront être impérativement remises en état en déplaçant les installations qui s'y trouvent dans le périmètre du PAD.

Aussi longtemps que l'objet PPS n° 7141 n'aura pas été officiellement modifié par une décision du Conseil fédéral selon le courrier du 14 avril 2013 de l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), les surfaces de PPS concernées à l'intérieur du PAD ne pourront faire l'objet d'aucune intervention et devront être protégées de manière appropriée.

2. Règlement du PAD

✓ Article 6, lettres d) et e) (nouvelles)

« d) Les matériaux ne pouvant être revalorisés devront être éliminés conformément aux exigences de l'OTD.

e) En l'état actuel, ce secteur ne peut être utilisé que pour des dépôts temporaires et non des dépôts définitifs. »

✓ Article 8, lettre c)

Supprimer.

✓ Article 10, lettre b), 2^{ème} et 3^{ème} phrase (nouvelles : la 2^{ème} phrase ancienne devient la 4^{ème})

« (...) routière. Une séparation physique claire entre les zones de circulation, de stockage, de parage et la route cantonale doit être mise en place. Ces zones auront des accès limités (un à l'Est et un à l'Ouest) sur la route cantonale avec une géométrie conforme aux normes VSS et une visibilité adéquate. Toute (...) »

✓ Article 12, lettres c), d), e) et f) (nouvelles)

« c) Tous les milieux naturels restants doivent être conservés.

d) Les PPS sises au Sud-Ouest, à l'Ouest et au Nord, dans les secteurs de protection de la nature et du paysage, doivent être maintenues.

e) Un habitat favorable à *Sclerochloa dura*, espèce très rare, présente en Suisse uniquement entre Saint-Léonard et Sierre, doit être maintenu.

f) Toutes les mesures prévues dans le RIE de novembre 2011 et son rapport sectoriel "Milieux naturels" doivent être réalisées. »

✓ Article 16, lettre b) (nouvelle teneur)

« b) Toutes les mesures prévues dans le RIE de novembre 2011 et son rapport sectoriel "Milieux naturels" doivent être réalisées. »

✓ Article 16, lettre f) (nouvelle)

« Les installations de traitement des eaux provenant du lavage des machines et des véhicules (périmètre d'exploitation et secteur de parage des véhicules et machines de chantier liés à la location), de l'atelier, des eaux usées domestiques, ainsi que le

système de décantation des eaux de lavage des matériaux doivent être assainis et conçus conformément aux exigences légales et normes en vigueur. Une demande d'autorisation de construire devra être déposée à cet effet auprès du secrétariat cantonal des constructions au plus tard dans les 2 ans après l'homologation du PAD. ».

Article 17

(nouvelle teneur)

« Procédures à suivre

a) Toutes constructions et installations au sens des art. 22 LAT, 15 LC et 19ss OC feront l'objet d'une procédure d'autorisation de construire. L'autorité compétente est la Commission cantonale des constructions (CCC).

b) En particulier, l'extraction des matériaux et l'état final du site selon le PAD, ainsi que l'assainissement des installations de traitement des eaux décrites à l'art. 16 du présent règlement, feront l'objet d'une procédure d'autorisation de construire. Le délai pour le dépôt de cette demande d'autorisation de construire est fixé à 2 ans dès l'homologation du PAD.

c) Le déplacement du chemin pédestre homologué devra faire l'objet d'une approbation selon la législation sur les itinéraires de mobilité de loisirs. L'autorité compétente est le Conseil d'Etat.

d) Tous les dossiers nécessitant une procédure d'autorisation devront être accompagnés des plans de détails et investigations nécessaires, d'une notice d'impact sur l'environnement (NIE), ainsi que des demandes d'autorisations spéciales au sens des art. 21 al. 1 OEIE et 6 LcPE.

e) Le déplacement des installations sises au Sud des voies ferrées et la remise en état des surfaces concernées devra impérativement faire partie du dossier d'autorisation de construire. »

Article 18, lettres c) et d)

(nouvelles)

« c) Des milieux secs (prairies sèches, steppes, etc. devront être reconstitués sur le site. Cette reconstitution devra débuter dès que possible mais sans pour autant attendre la fin de l'exploitation.

d) Le réaménagement final du site fera également l'objet d'une procédure d'autorisation de construire. L'autorité compétente est la Commission cantonale des constructions (CCC). »

Article 19

(nouvelle teneur)

« Aux frais du requérant, un suivi environnemental et géologique de l'exploitation est assuré par un biologiste proposé par le Conseil municipal et agréé par le Service des forêts et du paysage (SFP), par un spécialiste de l'environnement, proposé par le Conseil municipal et agréé par le Service de la protection de l'environnement (SPE) et un géologue, proposé par le Conseil municipal et agréé par le Service des routes, transports et cours d'eau (SRTCE). Le biologiste et le spécialiste de l'environnement peuvent être une seule et même personne, avec les qualifications adéquates.

Le responsable du suivi environnemental doit être désigné dès l'approbation du PAD. Son nom, ainsi que ceux des spécialistes avec lesquels il devra collaborer, seront communiqués par écrit aux instances cantonales concernées (notamment autorité compétente, SFP, SPE, SRTCE). Il produira périodiquement un rapport de contrôle à l'adresse des instances cantonales concernées. Ce rapport sera annuel

aussi longtemps que les travaux d'assainissement prévus aux art. 16, let. f, et 17, let. e, du présent règlement ne seront pas entièrement réalisés. Par la suite, la périodicité pourra être modifiée sur décision de la commission de surveillance. »

Article 20, lettre a in fine

(modification)

« (...) ainsi que le responsable du suivi environnemental (cf. art. 19 ci-devant). La Commission pourra, selon besoin et sur demande des services de l'Etat, solliciter occasionnellement l'avis des autres spécialistes. »

✓ **Article 20, lettre b**

(nouvelle teneur)

« La Commission accompagnera le suivi de l'exploitation ainsi que le réaménagement du site. Son rôle est consultatif. »

✓ **Article 20, lettre c**

(nouvelle)

« Les frais d'organisation de la Commission sont à la charge de l'exploitant. »

3. Conditions

a) Les conditions fixées par les services cantonaux dans leurs préavis devront être prises en compte lors de l'octroi de l'autorisation de construire.

b) La compensation des surfaces PPS à l'intérieur du périmètre du PAD, dont la radiation par la Confédération est prévue, devra être réalisée conformément aux indications des autorités compétentes cantonales et fédérales. Dans l'intervalle, la protection de ces surfaces doit demeurer garantie.

B. En ce qui concerne l'approbation des plans routiers:

Vu

- l'enquête publique parue au Bulletin officiel no 50 du 16 décembre 2011 relative au projet de modification de la route d'Orgival, sur territoire de la commune de St-Léonard ;
- l'opposition datée du 13 janvier 2012 de [REDACTED] et de MTA Carrière de St-Léonard SA, représentés par Me Antoine Zen Ruffinen, avocat à Sion ;
- l'opposition datée du 16 janvier 2012 de Pro Natura Valais ;
- la transmission, en octobre 2012, des dossiers relatifs au projet d'exécution routier du Service des affaires intérieures et communales au Service du développement territorial et de ce service au Service administratif et juridique du Département des transports, de l'équipement et de l'environnement ;

- la prise de position et la demande d'approbation des plans déposées le 1^{er} juillet 2014 par l'administration communale de St-Léonard auprès du service administratif et juridique du Département des transports, de l'équipement et de l'environnement ;
- les articles 39 ss de la loi sur les routes du 3 septembre 1965 (LR) ;
- la loi sur la procédure et la juridiction administratives du 6 octobre 1976 (LPJA) ;
- la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT) et la loi cantonale d'application du 23 janvier 1987 (LcAT) ;
- la loi du 11 février 2009 fixant le tarif des frais et dépens devant les autorités judiciaires ou administratives (LTar) ;
- les préavis délivrés par :
 - le service des routes, transports et cours d'eau (30.06.2014) ;
 - le service du développement territorial (10.07.2014) ;
 - le service des forêts et du paysage (10.07.2014) ;
 - le service de la protection de l'environnement (11.07.2014) ;
 - le service des bâtiments, monuments et archéologie (15.07.2014) ;
 - le service de l'agriculture – office des améliorations structurelles (31.07.2014) ;

Considérant

1. Généralités

La construction, la correction et la réfection d'une voie publique communale sont réglées par les dispositions de la loi sur les routes (LR) et établies dans un projet d'exécution ayant force obligatoire.

Le projet d'exécution, établi par le conseil municipal de St-Léonard, compétent selon l'article 39 al. 1 ch. 2 LR, contient notamment les indications nécessaires concernant les rapports de voisinage entre le propriétaire de la voie publique et les propriétaires fonciers touchés directement ou indirectement par la modification de la route d'Orgival, un plan de situation, un profil en long, des profils en travers et un rapport technique (art. 39 LR).

Mis à l'enquête publique, le projet prévu peut faire l'objet d'oppositions motivées, à adresser au conseil municipal. L'autorité communale transmet les oppositions éventuelles au département compétent avec son préavis et une déclaration attestant que la publication requise par l'art. 42 al. 2 LR a été faite. Le Conseil d'Etat approuve ou refuse le projet, en statuant sur les oppositions formulées lors de la mise à l'enquête dans la mesure où elles n'ont pas un caractère de droit privé (art. 47 LR). En l'espèce, la procédure d'enquête publique a eu lieu durant 30 jours, permettant à chaque personne concernée de faire éventuellement opposition ou des remarques sur le projet tel que souhaité. Deux oppositions, auxquelles il sera répondu ci-après, ont été déposées dans le délai légal.

Le projet de modification de la route d'Orgival est lié au projet du plan d'aménagement détaillé Carrière MTA (ci-après PAD Carrière MTA). Ainsi, afin d'éviter des décisions contradictoires et de répondre aux exigences notamment de la LAT, les procédures relatives au PAD Carrière MTA et au projet de modification de la route d'Orgival doivent être coordonnées.

Constituant une restriction à la propriété (art. 26 Cst. féd.), le projet en question doit en outre reposer sur un intérêt public et respecter le principe de proportionnalité (ATF 113 la 134).

2. Portée du projet

Le projet prévoit la modification de la route d'Orgival desservant la carrière MTA sise sur le territoire communal de St-Léonard. Il a été coordonné avec le plan d'aménagement détaillé et son règlement relatifs à la carrière MTA mis à l'enquête publique le même jour.

La route projetée part depuis celle qui rejoint la route de Lens. Le tracé suit la route existante (route des Virets) sur les premiers 110 m puis la quitte pour se coller au nord des parcelles 2157, 2158, 2160 et 2161, traversant des éboulis de carrière. Au profil 240.81, il rejoint les vignes d'Orgival. Il continue alors en ligne droite jusqu'au profil 367.43 puis suit une courbe et contre courbe pour rejoindre la route existante.

La longueur de la route projetée est de 445.00 m. La largeur de la chaussée est en principe de 3.00 m avec des banquettes de 0.50 m de chaque côté. Le projet prévoit des surlargeurs de chaussée de 0.90 m à 1.00 m dans les courbes. Le dévers de la route, de 2% vers l'aval, est constant. La pente maximale du tracé est de 18 %.

Les eaux de surface sont infiltrées naturellement dans le terrain.

L'estimation globale des coûts d'étude, de surveillance, de construction et d'expropriation pour la route de desserte s'élève à Fr. 200'000.- TTC.

Les diverses données techniques supplémentaires relatives au projet figurent dans les documents techniques annexés, lesquels font partie intégrante du dossier d'approbation.

3. Préavis des services cantonaux

Le service des routes, transports et cours d'eau n'a émis aucune remarque particulière sur le projet dans la mesure où il ne concerne pas le réseau routier cantonal ou national, ne se trouve pas dans le périmètre de danger du Rhône, ni à proximité immédiate d'un cours d'eau ou sur une carte de danger liée aux cours d'eau ou à la géologie.

Le service du développement territorial délivre un préavis positif au projet. Il relève que le projet routier d'Orgival est conforme au PAD en cours de procédure et à son règlement.

Le service des forêts et du paysage relève que la modification de la route projetée est localisée à proximité immédiate de l'objet n° 7141 figurant à l'inventaire fédéral des prairies et pâturages secs d'importance nationale (PPS). Il ajoute que le tracé projeté est conforme au plan d'aménagement détaillé relatif à ce secteur (PAD en cours d'examen auprès Conseil d'Etat) et donc à la modification du périmètre de l'objet PPS soumise actuellement auprès des instances fédérales.

Le service note également qu'un itinéraire de chemin pédestre du réseau principal emprunte la route de desserte actuelle qui servira, à l'avenir, de route d'exploitation pour la décharge. Aussi, il précise que ledit itinéraire pédestre devra être modifié pour suivre la nouvelle route projetée qui permet un accès plus au nord des vignes d'Orgival.

Il délivre un préavis positif à certaines conditions qui seront reprises, en vue de leur respect, dans le dispositif de la présente décision.

Le service de la protection de l'environnement relève que la terre végétale de vigne contient en principe une forte teneur en cuivre. Dès lors, sa réutilisation ne peut se faire que sur des parcelles viticoles. La valorisation de ces terres liée à d'autres utilisations doit faire l'objet d'analyses selon l'ordonnance sur les atteintes portées aux sols du 1^{er} juillet 1998 (OSol).

Par ailleurs, le projet se situe à proximité des parcelles nos 2140, 2141, 2142 et 2143, qui sont inscrites au cadastre cantonal des sites pollués au sens de l'art. 5 al. 4 let. a de l'ordonnance sur l'assainissement des sites pollués du 16 août 1998 (Ordonnance sur les sites contaminés, OSites). Selon le service, une investigation historique a été réalisée en 2007, sur la base de laquelle l'aire d'exploitation de la carrière MTA Tissières a été considérée comme un site pollué ne nécessitant ni surveillance, ni assainissement. Le service rappelle que le fait qu'une parcelle ne soit pas inscrite dans le cadastre ne garantit pas que le site soit exempt de pollution.

Le service de la protection de l'environnement rappelle qu'il est important de coordonner les procédures routière et du PAD. Il préavise favorablement le projet envisagé, sous réserve de charges et conditions, qui seront reprises, en vue de leur respect, dans le dispositif de la présente décision.

Le service des bâtiments, monuments et archéologie préavise favorablement le projet envisagé.

Le service de l'agriculture – office des améliorations structurelles préavise favorablement le projet. Il soumet son préavis à la réalisation des certaines conditions qui seront reprises, en vue de leur respect, dans le dispositif de la présente décision.

4. Prise de position sur les oppositions formulées

4.1 Opposition formulée par Pro Natura Valais

Par courrier du 16 janvier 2012, Pro Natura Valais indique faire opposition au plan d'aménagement détaillé de la Carrière MTA à St-Léonard, à la demande d'autorisation de construire pour exploiter les carrières MTA de St-Léonard et au projet d'exécution de la modification de la route d'Orgival.

Il faut rappeler que la présente décision partielle porte uniquement sur le projet d'exécution routier. Dans ce contexte, force est de constater que les griefs développés par l'opposant portent essentiellement sur le PAD et son règlement. Dans l'écriture de l'opposant, aucun argument ne porte directement sur le projet routier en tant que tel. Dans ces conditions, l'opposition de Pro Natura Valais est rejetée en ce qui concerne la procédure routière. Pour le surplus, il est renvoyé à la procédure d'approbation du PAD.

4.2 Opposition formulée par [REDACTED] et MTA Carrière de St-Léonard SA, représentés par Me Antoine Zen Ruffinen

Par courrier du 13 janvier 2012, [REDACTED] et MTA Carrière de St-Léonard SA, représentés par Me Antoine Zen Ruffinen, ont fait opposition au projet d'exécution de la modification de la route. Leur écriture, reçue par la commune le 16 janvier 2012, respecte le délai légal (art. 43 LR). S'agissant de la qualité pour s'opposer, elle appartient à toutes les personnes physiques et morales dont les droits et les obligations sont ou pourraient être atteints par la décision à prendre (cf. art. 6 let. a LPJA). En l'occurrence, [REDACTED], propriétaire de plusieurs parcelles sises sur le tracé routier retenu, est directement touché par le projet communal. Quant à

MTA Carrière de St-Léonard SA, elle est touchée dans ces intérêts en tant qu'exploitante de la carrière de St-Léonard. Dès lors, tant [REDACTED] que MTA Carrière de St-Léonard SA ont la qualité pour s'opposer au projet.

Sur le fond, les opposants contestent une partie du tracé de la route choisi par la commune de St-Léonard.

Les communes disposent d'un large pouvoir d'appréciation quant au tracé des voies publiques qui sont de leur compétence (ACDP A1 12 62 du 4 octobre 2012). Selon la commune, le tracé de la route a été choisi en fonction de contraintes existantes (secteurs d'extraction, de protection et de sécurité), tout en optimisant les possibilités d'exploitation de la carrière. Les opposants estiment que, au nord du secteur, sur les parcelles no 2092, 2082 et 2093, le tracé peut être décalé pour éviter le grand virage prévu plus au sud. Ils considèrent également que la sortie prévue sur la parcelle no 2178 peut être aménagée sur les parcelles no 2179 et 2192. Au vu de ces arguments, les opposants ne remettent pas en cause la conformité du projet routier choisi par la commune aux impératifs des articles 25 et 26 LR mais disent qu'un autre tracé aurait pu être envisagé. Dès lors, eu égard au pouvoir d'appréciation reconnu à la commune, dont l'usage ne saurait être taxé d'excessif ou d'abusif dans le cas concret, les griefs soulevés par les opposants par rapport au tracé de la route ne peuvent pas être retenus dans la présente décision.

Vu ce qui précède, l'opposition de [REDACTED] et MTA carrière de St-Léonard SA doit être rejetée.

5. Motifs légaux

Constituant une restriction à la propriété (art. 26 Cst. féd.), le plan d'exécution d'un tel projet doit fonder sa légitimité juridique sur une base légale et sur un intérêt public qui soit suffisamment important pour l'emporter sur des intérêts opposés. Il faut en outre que le principe de proportionnalité soit respecté, c'est-à-dire que la mesure envisagée soit apte à atteindre le but d'intérêt public visé et n'aille pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre ce but (ATF 103 Ia 588, consid. 2b ; ACDP A. Dubois du 12 juillet 1990).

La base légale justifiant ce projet a sa source dans la loi sur les routes, ainsi que dans la législation fédérale et cantonale en matière d'aménagement du territoire (LAT, OAT et LcAT).

L'intérêt est public lorsqu'il est commun - au moins - à une grande partie de la population. Sont d'intérêt public, les activités dont on considère qu'il est légitime que l'Etat ou les collectivités publiques s'en chargent. En l'occurrence, le projet en question permet de desservir la carrière MTA et s'inscrit dans la zone du PAD carrière MTA. Il répond ainsi à un intérêt public.

Enfin, les travaux prévus engendreront certes quelques expropriations. Celles-ci sont cependant nécessaires à la bonne exécution des travaux et surtout sans commune mesure avec les avantages qui découleront des réalisations souhaitées. Ainsi, les moyens utilisés pour réaliser les travaux souhaités sont dans un rapport raisonnable avec le but d'intérêt public décrit ci-dessus et respectent en conséquence le principe de proportionnalité (JdT 1985 I 35 consid. 4 ; ATF 113 Ia 134).

Les exigences légales et jurisprudentielles étant réunies, il y a lieu d'approuver les plans relatifs à la modification de la route d'Orgival. Les travaux prévus peuvent être déclarés d'utilité publique (art. 52 LR).

6. Frais

S'agissant des frais de la présente décision, vu les articles 88 LPJA et 23 LTar, il s'impose de les mettre à la charge de la commune de St-Léonard, requérante, compte tenu de l'ampleur et de la difficulté de la cause.

Pour ces motifs, sur proposition du Département des transports, de l'équipement et de l'environnement,

le Conseil d'Etat

décide

Les plans et documents relatifs au projet d'exécution de la modification de la route d'Orgival, sur le territoire de la commune de St-Léonard, sont approuvés.

Ce projet comprend les documents suivants, intégrés à la présente décision :

1.	Plan de situation	1:500	pièce 1
2.	Profils en long	1:500 / 1:50	pièce 2
3.	Profils en travers	1:100	pièce 3
4.	Plan d'expropriation	1:500	pièce 4
5.	Rapport technique et devis estimatif		pièce 5

Les travaux y relatifs sont déclarés d'utilité publique.

L'opposition de Pro Natura Valais déposée à l'encontre du projet routier est rejetée.

L'opposition de [REDACTED] et la société MTA carrière de St-Léonard SA est rejetée.

La procédure relative à une signalisation appropriée demeure réservée.

La présente décision est subordonnée au respect des charges et conditions suivantes :

Forêts et paysage

- Il est interdit de porter atteinte aux PPS sis à proximité, notamment d'y déposer des matériaux.
- L'impact sur les milieux naturels environnants doit être limité au maximum.
- L'itinéraire de chemin pédestre du réseau principal touché devra être dévié définitivement sur la nouvelle route proposée.
- Cette modification du plan des itinéraires de chemin pédestre devra faire l'objet d'une approbation conformément à la législation y relative.
- Pendant les travaux, un accès sécurisé ou un itinéraire de déviation devra être proposé.

Protection de l'environnement

- Les directives de l'OFEFP/OFEV et de la SIA concernant la protection de l'environnement sur les chantiers, en particulier la protection des eaux, les déchets, l'air, le bruit et la protection des sols, doivent être appliquées.

- Il est recommandé à la requérante d'intégrer le document en annexe « mesures environnementales sur les chantiers / CAN : 102 Conditions particulières F/04 (V'06) » dans les documents d'appel d'offres d'entreprises et dans les contrats d'entreprises.
- Il est de la responsabilité du propriétaire / du superficiaire / du maître d'ouvrage de réaliser une investigation selon l'OSites, s'il suspecte une pollution du sous-sol. Si l'utilisation antérieure du site ou des sondages effectués par le passé laissent supposer que la terre excavée est polluée, ou que des matériaux souillés ou des déchets sont découverts durant les travaux, le service de la protection de l'environnement devra en être informé sans délai.
- Seuls des matériaux d'excavation non pollués (respectant les valeurs limites au sens de l'OTD, Annexe 3) doivent être utilisés pour les remblais.
- La terre végétale résultant du décapage de la parcelle ne peut être réutilisée que pour les aménagements extérieurs ou sur des parcelles viticoles. Elle peut être réutilisée pour l'aménagement des talus herbeux servant à l'infiltration des eaux de surface pour autant que les seuils d'investigation, définis dans les instructions de l'OFEFP « Evaluation et utilisation de matériaux terreux » (2001), pour le plomb, le cadmium et le zinc ne soient pas dépassées. Le cas échéant, la terre végétale polluée sera éliminée conformément à l'OTD et les talus seront aménagés avec de la terre végétale propre.

Agriculture

- Les mesures nécessaires doivent être prises afin d'éviter tout dégât aux constructions et installations agricoles, qu'elles soient privées ou publiques (chemins, conduites, etc.) lors de la phase de réalisation du projet.
- Le maître d'ouvrage doit garantir que les mesures nécessaires seront prises afin d'éviter toutes entraves à l'exploitation du sol et tous dégâts aux terrains agricoles pendant et après la phase de chantier.
- Les éventuelles installations d'irrigation existantes et autres structures de production agricole seront maintenues et modifiées, voir remises en état, le cas échéant, aux frais du maître d'ouvrage.
- Avant la réalisation du projet routier, une coordination aura lieu avec le Syndicat pour l'amélioration des réseaux d'irrigation des vignes du coteau – commune de St-Léonard et Lens, et avec le service de l'agriculture, office de la viticulture, pour tout ce qui concerne l'évolution des surfaces cadastrées vignes.

C. Emoluments et voie de recours:

Les frais de la présente décision d'approbation de plans routiers, mis à la charge de la requérante, s'élèvent à **Fr. 420.-** (émolument).

La présente décision d'homologation et d'approbation de plans routiers peut faire l'objet d'un recours auprès de la Cour de droit public du Tribunal cantonal dans les trente jours dès sa notification (art. 72, art. 80 al. 1 lit. b et art. 46 al. 1 LPJA). Le dit recours sera présenté en autant de doubles qu'il y a d'intéressés et comprendra un exposé concis des faits, les motifs, accompagnés des moyens de preuve, les conclusions, la signature du recourant ou de son mandataire, avec en annexe la décision attaquée (art. 80 al. 1 lit. c et art. 48 LPJA).

Séance du

19. Nov. 2014

Emoluments	Homologation	Fr. 300.- (SAIC)
	Approbation de plans routiers	Fr. 420.- (SAJTEE)
	Total	<u>Fr. 720.-</u>

Timbre santé

Fr. 7.-

Pour copie conforme,
Le Chancelier d'Etat



Distribution

5 extr. DFI
1 extr. SPE
1 extr. SBMA
1 extr. SRTCE
1 extr. SAJTEE
1 extr. Géologue cantonal
1 extr. SCA
1 extr. SFP
1 extr. Me Antoine Zen Ruffinen, avocat, Case postale 2135, 1950 Sion 2, pour [REDACTED]
[REDACTED] et MTA Carrière de St-Léonard SA
1 extr. Pro Natura Valais, Ruelle des Pompes 7, 1950 Sion