

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS



Commission cantonale des constructions
Secrétariat et police des constructions

Case postale 478
1951 Sion

Développement territorial	
FR	22.MAR. 2019
Transmis à	
pour	

Sion, le 22.03.2019
Notifié le

22 MARS 2019

SeCC, Case postale 478, 1951 Sion

Recommandé
Administration communale
Riddes
Rue du Village 2
1908 Riddes

Décision d'approbation d'un plan de quartier

selon

- la loi sur les constructions du 15 décembre 2016 (LC)
- l'ordonnance sur les constructions du 22 mars 2017 (OC)
- la loi concernant l'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LcAT)
- la loi du 6 octobre 1976 sur la procédure et la juridiction administratives (LPJA)

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 21.03.2019 sur le dossier suivant :

Requérante	Administration communale de Riddes
Objet	PLAN DE QUARTIER (PQ) « LES MORANDS-EXTENSION 2018 »
N° dossier	2018-2247
Commune	Riddes
Lieu dit	Les Morands
Coordonnées	2°58'480 / 1°11'2670
PAZ Riddes	Homologué par le Conseil d'Etat le 21.03.2012
Zone selon plan de zone	Zone mixte d'activités commerciales, artisanales, de services, sportives, récréatives et touristiques à aménager ZCS



1. Vu

- La mise à l'enquête publique dans le bulletin officiel n° 34 du 24.08.2018, qui a suscité le dépôt de 3 oppositions ;
- L'opposition formulée par l'Association transports et environnement (ATE CH) et l'Association transports et environnement, section Valais (ATE VS), par l'intermédiaire de M. Thierry Largey ;
- L'opposition formulée par l'Office fédéral des routes (OFROU) ;
- L'opposition formulée par Bessard Frères SA, par l'intermédiaire de Me Pierre-Antoine Buchard ;
- Le plan de quartier « Les Morands » approuvé par la Commune de Riddes le 15.04.2010 ;
- Le plan d'affectation de zones (PAZ) et règlement communal des constructions et es zones (RCCZ) de la commune de Riddes, homologué par le Conseil d'Etat le 21.03.2012 ;
- Le projet de règlement du plan de quartier « Les Morands – Extension 2018 » ;
- Le rapport explicatif du plan de quartier selon l'art. 47 OAT « Les Morands – Extension 2018 » ;
- Les plans (n°1 situation, n°2 plan de constructions, n°3 plan des infrastructures, n°4 plan des circulations, n°5 plan d'arborisation) déposés avec le dossier du plan de quartier « Les Morands – Extension 2018 » ;
- La prise de position du 12.09.2018 du Service du développement territorial (SDT) selon laquelle le plan de quartier est conforme au RCCZ ainsi qu'au PAZ de la Commune de Riddes ;
- L'évaluation du rapport d'impact sur l'environnement effectué le 11.12.2018 par le Service de l'environnement avec les différents préavis des Services consultés durant la procédure (SDT, SFCEP, SCPF, SDM, SEFH, SPT).
- Les préavis des différents services et offices consultés dans le cadre du plan de quartier « Les Morands – Extension 2018 » ;
- L'étude de trafic complémentaire (modélisation dynamique des carrefours – rapport technique) du bureau Transportplan reçue le 18.02.2019 ;
- La transmission de l'étude de trafic complémentaire du bureau Transportplan le 19.02.2019 à l'ATE et le 22.02.2019 à l'OFROU ;
- Le règlement du plan de quartier « Les Morands – Extension 2018 » modifié le 12.03.2019 selon demandes et conditions de l'ATE ;
- Le courriel d'information transmis le 13.03.2019 au 3 opposants afin de respecter le droit d'être entendu sur la dernière version du règlement du 12.03.2019 du plan de quartier ;
- Le préavis complémentaire du 14.03.2019 du Service de l'environnement sur la base du dernier règlement du plan de quartier ;
- Le courrier du retrait de l'opposition du 18.03.2019 formulée par Me Pierre-Antoine Buchard pour Bessard Frères SA à Riddes ;
- La validation de la dernière version du règlement du 12.03.2019 par le Conseil municipal de Riddes en séance du 20.03.2019 ;
- Le traitement des oppositions par le Service administratif et juridique de Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement.

2. Considérant

2.1. Généralités

- Si un plan de quartier respecte les prescriptions du PAZ et le RCCZ, la procédure ordinaire d'autorisation de construire est applicable ; à défaut, la procédure longue selon les art. 34 ss LcAT s'applique (art. 12 al. 4 LcAT) ;
- Si la procédure ordinaire d'autorisation de construire s'applique pour un plan de quartier et que la commune est partie ou requérante, il appartient à la CCC de statuer sur l'approbation (cf. art. 12 al. 4 LcAT et art. 2 LC) ;
- Le plan de quartier règle la construction, l'équipement et, le cas échéant, également l'aménagement et l'infrastructure de certaines parties de la zone à bâtir. Il indique notamment le périmètre, et définit des mesures particulières d'organisation et de protection ainsi que le genre, le nombre, la situation et la conception générale des bâtiments et groupe de bâtiments (art. 12 al. 3 LcAT) ;
- En l'espèce, après examen des bases légales cantonales et communales, en particulier s'agissant des distances, hauteurs, densité et autres prescriptions matérielles, il appert que le plan de quartier se révèle conforme au plan d'affectation de zone communale et au RCCZ ;
- Sur la forme, le dossier est complet dans la mesure où les documents y figurant déterminent les aires de constructions et fixe des règles d'aménagement (hauteur, espaces intérieurs, conception générale des bâtiments, rappels des alignements, etc.). Dans ce cadre, il convient de relever que des plans détaillés de construction ne doivent en principe pas être établis à ce stade et ce sera dans le cadre de la procédure d'autorisation de construire que les plans devront respecter strictement les prescriptions de la LC et de l'OC ;
- Pour la suite, et au vu des préavis, les documents futurs d'autorisation de construire devront être conformes à la LC et à l'OC tout en respectant les prescriptions du plan de quartier « Les Morands – Extension 2018 » ainsi que les conditions et charges de tous les services et offices consultés dans le cadre du Plan de quartier « Les Morands – Extension 2018 » ainsi que des remarques émises par la CCC ;
- Pour ces motifs, le plan de quartier soumis par la commune de Riddes peut être approuvé, sous réserve des conditions et charges des services prévues dans le dispositif de la présente décision.

2.2. Traitement des oppositions

Sort de l'opposition déposée par l'Office fédérale des routes (OFROU)

S'agissant de la qualité pour s'opposer, l'opposant doit se trouver directement lésé dans ses propres intérêts dignes de protection par le projet déposé (art. 46 let. a LC). Il doit ainsi se trouver dans une relation spéciale, étroite et digne d'être prise en considération avec l'objet de la contestation. Le voisin direct de la construction ou de l'installation litigieuse, s'il a en principe la qualité pour s'opposer, doit en outre retirer un avantage pratique de l'annulation ou de la modification de la décision contestée qui permette d'admettre qu'il est touché dans un intérêt personnel se distinguant nettement de l'intérêt général des autres habitants de la collectivité concernée de manière à exclure l'action populaire. Le voisin ne peut ainsi pas présenter n'importe quel grief ; il ne se prévaut d'un intérêt digne de protection, lorsqu'il invoque des dispositions édictées dans l'intérêt général ou dans l'intérêt de tiers, que si ces normes peuvent avoir une influence sur sa situation de fait ou de droit (ATF 139 II 499 consid. 2.2). A défaut, il n'y a pas lieu d'entrer en matière sur le grief soulevé (arrêt 1C_517/2013 du 5 novembre 2013 consid. 5.2).

En l'espèce, l'opposant est propriétaire de routes nationales sises à proximité du projet de plan de quartier. De plus, il ne saurait être exclu que le projet de plan de quartier puisse avoir des incidences sur la charge du trafic, respectivement sur l'intensité d'utilisation de ces routes nationales. Partant, il convient d'admettre la qualité pour s'opposer de l'OFROU. Les autres conditions de recevabilité apparaissant remplies (délai, motivation, etc. ; cf. art. 45 ss LC), il convient de considérer l'opposition de l'OFROU comme recevable.

Sur le fond, l'opposant fait valoir que les incidences de l'augmentation de trafic à moyen et long terme (horizon 2035) sur la route nationale n'auraient pas été analysées et demande une étude de trafic détaillée complémentaire. Dans ce contexte, il convient de relever qu'une séance de conciliation a été organisée afin de permettre à l'opposant de préciser ces griefs et de permettre à la partie requérante de faire procéder aux études complémentaires nécessaires. Des études complémentaires ont été réalisées en vue de la séance de conciliation, et suite à la séance de conciliation ; nous pouvons en particulier relever que le rapport d'impact sur l'environnement a été précisé en décembre 2018 et qu'un rapport technique spécifique et complémentaire a encore été établi en février 2019 par le bureau Transportplan. Ces documents ont été dûment transmis à l'opposant ainsi qu'aux services spécialisés concernés ; cela étant, l'opposant maintient pour l'heure son opposition. Dans ce cadre, il est essentiel de souligner que les différentes analyses et rapports ont fait l'objet d'un examen circonstancié par les services cantonaux spécialisés, en particulier par le Service de la mobilité (préavis du 21 septembre 2018) et le Service de l'environnement (Evaluation du RIE du 11 décembre 2018 ainsi que préavis complémentaire final du 14 mars 2019). Or, après examen détaillé de tous ces documents, ces services spécialisés ont délivré un préavis positif. Par conséquent, au vu de la teneur de l'opposition et des études complémentaires réalisés, on ne voit pas quels aspects permettraient de remettre en question les différents rapports du bureau mandaté, dont les analyses ont été admises par les services cantonaux spécialisés. Enfin, il est important de relever que la capacité potentielle en place de stationnement a été réduite afin de tenir compte du trafic supplémentaire engendré (cf. art. 13 du règlement du plan de quartier).

Au vu des éléments qui précèdent, il convient de rejeter l'opposition déposée par l'OFROU.

Sort de l'opposition déposée par l'Association Transports et Environnement Suisse (ATE CH) et Association Transports et Environnement Valais (ATE VS).

S'agissant de la qualité pour s'opposer, les opposantes fondent leur qualité pour agir sur l'art. 55 LPE (opposition p. 2). En d'autres termes, les opposantes défendent leur légitimation au vu de droit de recours légal prévu expressément dans une législation ; en effet, si une personne n'est pas directement lésée dans ses intérêts, une telle personne peut encore être légitimée si la loi l'autorise à recourir (art. 46 let. b LC). L'art. 55 LPE constitue une telle base légale (cf. aussi art. 12 LPN). Cette disposition fixe des conditions subjectives (but de défense des droits dans les statuts, activité au niveau national, durée d'existence minimale de 10 ans, but non lucratif ; cf. art. 55 al. 1 et 2 LPE) et des conditions objectives (projet soumis à EIE ; art. 55 al. 1 LPE) et précise encore que le Conseil fédéral désigne les organisations remplissant ces conditions (art. 55 al. 3 LPE). A cet effet, l'Ordonnance relative à la désignation des organisations habilitées à recourir dans les domaines de la protection de l'environnement ainsi que de la protection de la nature et du paysage (ODO ; RS 814.076) a été arrêtée par le Conseil fédéral et un droit de recours légal fondé sur l'art. 55 LPE est reconnu à l'ATE CH en vertu du ch. 20 de l'annexe à l'ODO. Par conséquent, dès lors que les conditions subjectives (art. 55 al. 1 et 2 LPE et ODO) ainsi que la condition objective (planification soumise aux dispositions sur l'étude d'impact selon art. 10a LPE) sont remplies et que l'opposante fait de plus valoir des violations de dispositions légales environnementales, la qualité pour s'opposer d'ATE CH doit lui être reconnue. S'agissant de l'ATE VS, il peut être rappelé que les organisations cantonales, indépendantes sur le plan juridique, peuvent faire opposition pour leur champ d'activité local (art. 55 al. 5 LPE), de sorte que sa qualité pour s'opposer peut également lui être reconnu.

Sur, le fond, les opposantes reprochent en premier lieu au projet de ne pas respecter une servitude personnelle de droit privé. Pour rappel, dans la mesure où les prescriptions de droit public sont respectées, il n'y a pas lieu, dans le cadre d'un projet de plan de quartier, de tenir compte d'une servitude personnelle de droit privé. Dans ce cadre, il est relevé de surcroît qu'il ne s'agit pas d'une servitude pouvant faire obstacle à certaines emprises de construction (servitude de passage, etc.). Par conséquent, il appartient, le cas échéant, aux opposantes de saisir les autorités civiles pour faire valoir ces droits civils et un tel grief ne saurait être recevable dans le cadre de la présente procédure.

Ensuite, les opposantes critiquent la teneur de certaines dispositions du règlement du plan de quartier. *Premièrement*, l'art. 13.2 ne serait pas clair. Cette disposition a fait l'objet de discussions lors de la séance de conciliation et, après avoir entendu les griefs des opposantes, cet article a été adapté en ce sens que le nombre de place de stationnement est réduit à 2'000 places et que la possible augmentation conditionnée des places de stationnement est fixée à 20%. Cette adaptation a été portée à la connaissance des opposantes. Ces adaptations ont également été exigées par les services cantonaux spécialisés, lesquels ont délivré des préavis positifs suite à cette adaptation. Par conséquent, la formulation adaptée se révèle désormais cohérente et compatible avec les prescriptions environnementales au vu des rapports techniques établis. Le *deuxième* grief relatif au plan de quartier porte sur l'art. 5.9 ; les opposantes veulent faire supprimer la possibilité de prévoir des cinémas dans le périmètre du plan de quartier. Ce grief n'est pas particulièrement motivé et ne mentionne aucune violation de règles de droit public. Il n'apparaît pas qu'une telle limitation puisse être exigée au vu des affectations admises par le plan d'affectation des zones pour ce secteur. De plus, l'art. 5.9 a été adapté afin de limiter les possibilités d'implantation d'un éventuel complexe de cinéma dans le secteur IV exclusivement. Ainsi, il a été suffisamment tenu compte du grief des opposantes à ce sujet et aucune dispositions réglementaire ou légale n'exclut la possibilité de prévoir un complexe de cinéma dans ce secteur IV. Ce grief se révèle dès lors infondé. Dans un *troisième* grief, les opposantes reprochent à l'art. 6.6 de préciser que les restaurants et cinémas ne sont pas des surfaces de vente de biens de consommation journaliers (SVBCJ). Aucune base légale n'empêche de préciser le cadre de cette notion au sein d'un règlement de plan de quartier ; les opposantes ne font du reste valoir aucune violation d'une règle de droit public à cet égard et se limite finalement à « se demander pourquoi » les restaurants et cinémas sont retirés. Dès lors que la disposition est claire et qu'il est possible de considérer ceci dans le cadre de l'évaluation des potentielles incidences environnementales, il n'y a pas lieu de remettre en question la formulation de l'art. 6.6 du règlement du plan de quartier. *Quatrièmement*, les opposantes souhaitent que des exigences soient posées en matière de mobilité. Afin de considérer ce grief, le règlement du plan de quartier a été dûment complété par l'art. 15.7 qui prévoit désormais l'obligation pour la commune de Riddes de réaliser un concept de transports publics de desserte, notamment depuis la Gare de Riddes, avec une mise en œuvre par étape en fonction de l'ouverture des différents commerces. Ainsi, ce grief ne se révèle plus fondé avec l'adaptation opérée à l'art. 15.7 du règlement du plan de quartier. Enfin, dans un *cinquième* grief, les opposantes estiment que le règlement se révèle insuffisant en matière de gestion du bruit. A ce sujet, le règlement du plan de quartier a été dûment adapté à ses art. 12.2 et 12.3 afin de donner suite aux critiques formulées par les opposantes. De plus, des exigences ont été posées par le Service de l'environnement (cf. p. 10 de l'évaluation du RIE). Ainsi, ce grief est désormais également infondé. Dans ce cadre, il convient de relever que les modifications évoquées ci-dessus ont été portées à la connaissance des opposantes qui ont pu se déterminer.

Concernant les aspects énergétiques, les opposantes relèvent que le règlement initial était insuffisant dès lors qu'il ne comportait que très peu de règles en la matière. Des modifications du règlement ont été exigées par certains services cantonaux spécialisés (en particulier le Service de l'énergie et des forces hydrauliques, ainsi que le Service de l'environnement). Désormais, les art. 18.2 à 18.5 ont été adaptés afin de tenir compte des griefs des opposantes ainsi que des exigences des services spécialisés.

Cette formulation des dispositions précitées permet désormais d'assurer la compatibilité du règlement avec les prescriptions applicables en matière énergétique et environnementale. Des exigences ont de plus été fixées dans l'évaluation du RIE qui fera partie intégrante de la décision d'approbation du plan de quartier (cf. évaluation du RIE, p. 10 ss, ainsi que le préavis final du SEN du 14 mars 2019). Ce grief n'est dès lors plus fondé.

Au sujet de la coordination formelle et matérielle, les opposantes font valoir différents griefs. *Premièrement*, s'agissant du grief relatif à l'espace réservé aux eaux, il est relevé que le canal des Morands n'est définitivement pas considéré comme un cours d'eau soumis aux exigences de la législation sur la protection des eaux (cf. décision d'approbation des plans déterminant l'ERE rendue par le Conseil d'Etat en date du 19 septembre 2018). *Deuxièmement*, pour les mesures de circulation, l'art. 22.3 prévoit que la mise à l'enquête de l'aménagement routier aura lieu au plus tard au moment de la publication de la première demande d'autorisation de construire et qu'aucune autorisation de construire un bâtiment ne pourra être délivrée avant que l'aménagement routier cantonal ainsi que la passerelle communale n'aient été approuvés. La coordination est ainsi dûment assurée et aucune autorisation de construire ne sera délivrée avant l'approbation des plans routiers, ceci permettant d'assurer un équipement coordonné du secteur. De surcroît, il est encore rappelé que la jurisprudence admet que l'adoption simultanée du projet routier à une planification spéciale ne soit pas nécessaire, ceci à la condition que le projet routier n'atteigne pas un degré de détail correspondant à celui exigé pour la procédure routière spécifique (ATC vaudois, 3.11.199, cité dans M.-O. Besse, Le régime des plans d'affectation, en particulier le plan de quartier, 2011, p. 318 s.), ce qui est le cas en l'espèce. Enfin, dans un *troisième* grief, les opposantes relèvent que la route de desserte et l'aménagement du la butte devrait également être coordonnée. Il est évident que la route de desserte devra faire l'objet d'une autorisation, préalable ou coordonnée au premier projet de construction ; à défaut, l'art. 22 al. 2 let. b LAT ne sera pas respecté impliquant le rejet de toute demande d'autorisation de construire. Il est également exact que la butte anti-bruit végétalisée (cf. art. 5.7 et 9.3 du règlement du plan de quartier) devra également faire l'objet d'une autorisation, préalable ou du moins coordonnée avec le premier projet de construction de bâtiment. A cet effet, l'art. 22.3 du règlement sera complété dans ce sens afin d'ancrer cette coordination de manière expresse dans la planification spéciale. Avec cette adaptation, ce grief n'a plus d'objet.

Concernant les griefs relatifs à la protection contre le bruit, les opposantes relèvent d'abord la nécessité d'assainir le tronçon routier de la T9 concerné par le plan de quartier. Au sujet des mesures en lien avec les aménagements publics routiers et de la nécessité de coordonner, il est renvoyé au considérant ci-dessus au sujet de la coordination. De plus, ainsi qu'il l'a été exposé aux opposantes lors de la séance de conciliation, ces mesures sont en cours et un projet routier incluant des mesures concernant la protection contre le bruit fera tout prochainement l'objet d'une procédure. Ainsi, si l'observation des opposantes se révèlent en soi compréhensible, celle-ci devrait être invoquée dans le cadre de la procédure routière prochaine. On ne saurait à ce stade rejeter l'approbation d'une planification spéciale pour ce seul motif, étant relevé qu'une procédure sera introduite toute prochainement et que l'approbation du plan de quartier ne constitue en aucun cas un obstacle à la prise de toutes les mesures utiles en matière de protection du bruit. A toutes fins utiles, il est encore relevé que le plan de quartier prévoit une emprise routière suffisante pour assurer une réalisation adaptée d'une voie publique accompagnée de tous les aménagements et mesures nécessaires. Les opposantes font enfin valoir que les nuisances sonores pour un potentiel complexe de cinémas ont été sous-estimées. Ainsi qu'il l'a été exposé lors de la séance de conciliation, des analyses circonstanciées ont été réalisées afin de tenir compte des nuisances différenciées provenant d'un potentiel complexe de cinémas. De surcroît, l'évaluation du RIE précise que toute installation fixe devra faire l'objet d'une évaluation et que, en particulier, les emplacements des installations fixes ainsi que de leurs installations techniques devront être choisis de manière à minimiser leurs émissions et respecter toutes les autres exigences légales en matière de bruit. Sur cette base, il n'apparaît pas, à ce stade de planification spéciale et sous réserve d'évaluation plus détaillée lors du dépôt d'une demande d'autorisation de construire, que les évaluations se révéleraient sous-estimées.

Au vu de l'ensemble des considérants précités, il convient de rejeter l'opposition déposée l'ATE CH et l'ATE VS.

Sort de l'opposition déposée par Bessard Frères SA

Le retrait de l'opposition déposée par Bessard Frères SA a été reçue le 20 mars 2019. Il convient dès lors de la classer.

3. Dispositif de la décision

3.1. Autorisation de construire

Le plan de quartier (PQ) « Les Morands – Extension 2018 » sur le territoire de la commune de Riddes (règlement du 12.03.2019) **est approuvé** aux conditions, réserves et charges de tous les services et offices consultés dans le cadre de ce PQ.

3.2. Conditions

Les futures demandes d'autorisation de construire devront être conformes à la LC et à l'OC tout en respectant les principes du plan de quartier « Les Morands – Extension 2018 » ainsi que les conditions et charges de tous les services et offices consultés dans le cadre du Plan de quartier « Les Morands – Extension 2018 » et des conditions de la CCC.

CONDITIONS DE LA COMMISSION CANTONALE DES CONSTRUCTION

- Adaptation de l'art. 18.3, 3ème paragraphe du règlement du plan de quartier (cf. préavis du SEN du 14.03.2019) :

« Le débit disponible pour le pompage de la nappe phréatique sera déterminé après réalisation des essais de pompage et infiltration et sera au plus de 2'500 l/min pour l'ensemble du PQ, la répartition se faisant au prorata de la surface de terrain déterminante (STd) ».

- Complément à l'art. 22.3 du règlement du plan de quartier :

« Les routes de desserte du PQ ainsi que la butte anti-bruit devront être mis à l'enquête, respectivement autorisés au plus tard au moment de la mise à l'enquête, respectivement de l'autorisation de la première demande d'autorisation de construire d'un bâtiment ; la procédure de la route de desserte pour le secteur IV sera coordonnée avec le premier projet de bâtiment dans ce secteur ».

CONDITONS DU SERVICE DE L'ENVIRONNEMENT (SELON L'EVALUATION DU RAPPORT D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT DU 11.12.2018)

- La coordination tant matérielle, formelle que temporelle avec le projet d'aménagement de la T9 soit assurée (voir également conditions du Service de la mobilité).
- Les demandes des services à prendre en considération pour l'élaboration des demandes d'autorisation de construire à suivre en plus des mesures prévues dans le RIE du 20 août 2018 et son nouveau chapitre bruit du 5 décembre 2018 devront être respectées :

Généralités

- Les demandes d'autorisations de construire seront accompagnée d'une notice d'impact sur l'environnement (NIE), qui démontrera notamment la conformité du projet avec le présent plan de quartier et les mesures proposées dans le RIE du 20 août 2018 et son nouveau chapitre bruit du 5 décembre 2018.

Protection contre les crues - cours d'eau latéraux

- L'évacuation des eaux claires vers le canal du Syndicat devra faire l'objet d'un rapport spécifique en matière de protection contre les crues lors des demandes d'autorisation de construire.

Protection contre les crues - Rhône

- La responsabilité pour des dommages éventuels suite à des inondations du Rhône ainsi que les coûts des mesures de protection et/ou de remises en état sont entièrement à la charge du requérant.
- Le requérant est rendu attentif au fait que toute demande d'autorisation de construire à l'intérieur du périmètre du PQ sera préavisé par la section Cours d'eau, Géologie et Dangers naturels du SFCEP sur la base des prescriptions disponibles sur le site internet www.vs.ch/rhone, en fonction du degré de danger des constructions projetées dans ce secteur.

Eaux souterraines

Justification : art. 31 OEaux, art. 7 al. 2 LcEaux

Projet

- Le requérant mandatera un hydrogéologue pour accompagner le développement du projet afin de garantir une cohérence et une vision intégrale, vu la vulnérabilité des eaux souterraines. L'hydrogéologue établira un cahier des charges détaillé conforme aux prescriptions sur les eaux souterraines, formulera des recommandations avant les interventions et veillera au strict respect de leur application.
- Les interventions sur les eaux souterraines pour le projet d'infrastructures aux Morands seront à coordonner avec les projets agricoles d'irrigation et les travaux liés à Rhône 3 dans le secteur, afin de réduire les impacts concomitants sur la nappe et son régime hydraulique.
- Un accompagnement hydrogéologique est à mettre en place avant, pendant et après les travaux, afin notamment de vérifier qu'il n'y ait pas d'atteinte aux eaux souterraines et d'effectuer un suivi minutieux de l'influence des pompages sur la nappe. Des échantillons d'eau seront prélevés et analysés sur le terrain et en laboratoire, des mesures du niveau de la nappe seront réalisées sur des piézomètres existants ou à installer.

Bâti et interventions sur la nappe

- La mise en place d'installations situées au-dessous du niveau moyen de la nappe souterraine n'est pas autorisée. L'autorité peut accorder des dérogations lorsque la capacité d'écoulement des eaux du sous-sol est réduite de 10 % au plus par rapport à l'état non influencé par les installations en question (annexe 4 chiffre 211 OEaux). La demande, accompagnée de toutes les investigations hydrogéologiques nécessaires, doit être déposée auprès du SEN dans le cadre de la demande d'autorisation de construire.
- Le drainage ou le rabattement temporaire des eaux souterraines durant le chantier est soumis à autorisation selon art. 19, al 2 LEaux et art. 32, al. 2 OEaux. La demande, à réaliser par un hydrogéologue, doit être déposée auprès du SEN dans le cadre de la demande d'autorisation de construire, avec notamment une description détaillée des travaux prévus et les mesures de surveillance de l'impact quantitatif et qualitatif sur la nappe et celles de protection pour diminuer les risques de pollution des eaux souterraines.
- Toutes les dispositions préventives relatives au stockage, à l'utilisation et au transvasement de liquides pouvant polluer les eaux doivent être prises afin de protéger les eaux souterraines durant le chantier et en phase d'exploitation.

Exploitation thermique des eaux souterraines

- La planification et l'empreinte environnementale du système de chauffage et de climatisation devront être reconsidérées, d'autant que l'exploitation thermique des eaux souterraines n'est pas suffisante pour les besoins énergétiques du quartier.
- L'exploitation thermique de la nappe est soumise à autorisation selon art. 19, al. 2 LEaux. L'autorité est le DMTE (art. 37 LcEaux). La demande, accompagnée du formulaire de forage, devra être étayée par une expertise hydrogéologique, sur la base des données terrain et tests de pompage effectués aux puits forés et d'un scénario d'exploitation et de réinjection consolidé.

Pêche, faune

- Les apports d'eau claire dans le canal du Syndicat depuis le quartier des Morands ne devront être possibles que pour événements en lien avec de fortes précipitations. Des analyses d'eau au droit de l'exutoire dans le canal seront effectuées dès la fin des travaux de réalisation du quartier des Morands (phase d'exploitation) et les résultats seront transmis au SCPF et au SEN pour contrôle. Les ouvrages de rétention/filtration des eaux claires devront être définis dans les demandes d'autorisation de construire. Ils devront être dimensionnés de manière à retenir et traiter les eaux pluviales dans des conditions normales. La conduite destinée à évacuer les eaux claires dans le canal du Syndicat sera munie d'une vanne de fermeture de manière qu'en cas de pollution (incendie, déversement accidentel de polluants, autre) tout apport d'eau polluée puisse être bloqué pour éviter la mortalité piscicole et celle de la faune benthique.
- Toute mortalité piscicole dans le canal du Syndicat en lien avec le rejet des eaux de surface sera à la charge de la requérante, respectivement de l'agent responsable de la pollution, pour l'indemnisation du dommage subi et celui de la remise en état du peuplement.

Sites pollués, déchets, sols

- En ce qui concerne la parcelle n° 1595, un rapport d'investigation préalable au sens de l'ordonnance fédérale sur les sites pollués ainsi qu'un concept d'élimination des déchets de démolition et des matériaux à excaver lors de la réalisation du projet devra être joint aux demandes d'autorisation de construire à suivre (annexe à la NIE). *Justification* : art. 44 LcPE.
- La protection des sols sur les chantiers devra être assurée par un spécialiste durant toutes les phases du projet (liste des spécialistes de la protection des sols sur les chantiers http://www.soil.ch/cms/fileadmin/Medien/BBB/spsc_liste.pdf).

Air

- Les installations stationnaires au sens de l'art. 2 OPair devront être conçues, équipées et exploitées de manière à ce qu'elles respectent la limitation préventive des émissions et les dispositions d'application correspondantes de l'OPair. *Justification*: art. 3 et art. 7 OPair.
- La NIE accompagnant les demandes d'autorisation de construire contiendra toutes les informations utiles, en particulier sur les concepts énergétiques mis en place, dont la puissance calorifique des unités de chauffage et l'endroit des rejets à l'air libre des effluents gazeux pollués. *Justification* : art. 12 OPair, art. 5LcPE.
- Au vu de la charge supplémentaire de COV et d'oxydes d'azote estimée, le trafic spécifique que générera le projet sera important. Afin de minimiser les émissions dues au trafic, des mesures de mobilité alternatives doivent être mises en place, tels des accès plus aisés aux transports publics. *Justification*: OPair art. 18.

- Au vu de la grandeur du chantier, les mesures de réduction des émissions de niveau "B" (mesures de base et mesures spécifiques) de la Directive Air Chantiers de l'OFEV devront être mises en œuvre. Une check-list des mesures à prendre doit être établie et figurer dans la NIE accompagnant les demandes d'autorisation de construire. *Justification: OPair annexe 2, ch. 88.*

Bruit

Places de parc

- Augmentation du nombre de places de parc en lien avec l'article 13.2 du règlement du PQ : Toute augmentation du nombre de places au-dessus de 2'000 pour l'ensemble du PQ doit faire l'objet d'une demande à l'autorité compétente pour la procédure. Cette demande doit être accompagnée d'un rapport de bruit vérifiant que l'article 9 OPB ainsi que l'article 25 LPE soient respectés par le trafic induit du PQ en considérant un nombre de place de 2'400 (2'000 + 20%).

Centres commerciaux et cinémas

- Construction d'installations fixes : Le bruit des installations fixes (parking, commerces, restaurants, installations techniques, etc.) doit être évalué. Les emplacements des installations fixes doivent être choisis de manière à minimiser leurs émissions de bruit et à respecter les exigences légales par rapport aux locaux à usage sensible au bruit et par rapport aux parcelles constructibles voisines (art. 11s et 25 LPE, 7 OPB). D'autre part l'article 12 du règlement du PQ doit être respecté en ce qui l'emplacement des installations techniques. En cas de non-respect des exigences légales, les mesures adéquates doivent être proposées.
- Isolation acoustique des nouveaux bâtiments : Les éléments de construction extérieurs, les éléments de séparation ainsi que les escaliers et équipements devront être choisis et mis en place de manière à ce que les exigences de la norme SIA 181 soient respectées.
- Bruit des chantiers : Pour la phase de construction, un concept de prévention du bruit des chantiers en fixant les niveaux de mesures et les mesures pour les transports de chantiers et les différentes phases de construction est à élaborer (Directive sur les bruits des chantiers, OFEV, 2006 et Manuel d'application de la directive sur le bruit des chantiers, Cercle bruit, 2008).

Protection en cas d'accidents majeur et de catastrophes

- En matière de protection en cas d'accidents majeur et de catastrophe, il est recommandé d'étudier des mesures de construction et d'aménagement avant la mise à l'enquête publique des futurs bâtiments. Le guide fédéral de planification "Coordination aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs" recense quelques-unes de ces mesures. *Justification : Le secteur IV du PQ se situe dans le périmètre de consultation de l'objet OPAM CFF.*

CONDITONS DU SERVICE DE LA MOBILITE

- Les aménagements liés à la route cantonale T9 devront être étudiés avec l'arrondissement 3 du service de la mobilité (SDM). La passerelle supérieure devra respecter les gabarits routiers liés aux transports exceptionnels. Les aménagements verts devront également respecter les conditions liées aux gabarits et aux distances de visibilité. Enfin, les aménagements cyclables et piétonniers devront être encore définis, contrairement à ce qui est mentionné sous chiffre 15.5 du règlement du plan de quartier du 20.08.2018. Le SDM rappelle que les aménagements routiers de la T9 feront l'objet d'une mise à l'enquête ultérieure. En aucun cas, le SDM ne délivrera un préavis positif à une demande d'autorisation de construire liée à ce plan de quartier tant que l'approbation du projet routier par le Conseil d'Etat n'est pas octroyée.

- La répartition des coûts devra être discutée selon l'article 30 de la loi sur les routes et avalisée entre le promoteur, le SDM et la commune avant la mise à l'enquête publique des projets liés à ce plan de quartier. La question des coûts liée au périmètre de compétence de l'OFROU et impliquant le SDM devra également être réglée.
- L'accès au PQ doit être garanti par deux carrefours giratoires (à l'est et à l'ouest). La capacité de ces deux carrefours sera garantie en regard du développement complet du PQ Les Morands et devront être des éléments modérateurs de vitesse sur ce tronçon. Un audit de sécurité routière pourra être exigé. Une mise à l'enquête globale des aménagements routiers liés à ce PQ sera effectuée.
- L'actuel accès à Hornbach sera adapté. Seuls les mouvements entrant et sortant " en tourner-à-droite " depuis le plan de quartier seront acceptés. Une attention particulière devra être apportée au croisement de cet accès avec les éventuels aménagements cyclables situés le long de la route cantonale T9.
- Les routes d'accès à la zone nord de la T9 ainsi qu'à la zone sud doivent avoir un gabarit de 6.80 m de largeur de chaussée.
- La route d'accès au village de Riddes (RC 501) doit avoir un gabarit de 6.40 m de chaussée.
- La T9 aura un gabarit minimal de 7.20 m de chaussée.
- La branche sud doit être aménagée afin de pouvoir servir de route d'évitement (év. future VS 87 desservant La Tzoumaz).
- Le mandataire devra prendre contact avec l'OFROU pour coordonner ce projet. Des améliorations devront être apportées pour garantir la capacité de cette jonction. Une coordination avec le SDM et l'OFROU, copropriétaires du viaduc de Riddes, devra avoir lieu (en principe à chaque étape décisive du développement futur de ce plan de quartier).
- Concernant le trafic supplémentaire engendré par le trafic (voir le Rapport d'impact sur l'environnement), les valeurs ressortant du chap. 4.3.2, de la figure 4.7 et du chap. 5.2.2 ne sont pas parfaitement cohérentes. Concernant le bruit routier, à l'annexe 8.4, les données de pourcentage de poids-lourds des états avec PQ ne sont pas exactes, ou du moins incohérentes avec les résultats finaux (*NDLR CCC : cf. adaptations selon le complément du rapport d'impact de décembre 2018 – rapport de trafic transmis le 19.12.2018 à l'OFROU*).
- Le long des routes cantonales, les aménagements de murs, de clôtures, 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 5 m du bord de la chaussée conformément à la norme SN 640 273a.
- La gestion interne du plan de quartier devra être étudiée afin que les éventuelles files d'attente ne refoulent pas sur les différentes routes cantonales attenantes.
- Les aspects de la protection contre le bruit pour la branche sud du giratoire devront être traités dans le projet, pour que sa situation soit conforme aux exigences légales en cas de reprise par le canton (nouvelle installation fixe, respect de l'article 7 OPB).
- Conformément à l'art. 210 LR, aucun bâtiment et aucun ouvrage ne peut être construit, reconstruit, transformé ou rénové sans une autorisation du DMTE, à moins de 30 m d'une route cantonale. Chaque bâtiment et ouvrage contenu dans ce périmètre devra donc obtenir une autorisation spécifique. Les distances entre alignements satisferont à l'art. 200 LR pour chacune des catégories de route cantonale.
- Conformément à l'art. 207, al. 3 LR, en sous-sol, la zone d'interdiction de bâtir ne peut être utilisée que pour la pose de conduites et de câbles.

- Les panneaux, totems et/ou drapeaux seront aménagés à une distance de 3 m au minimum du bord de la route cantonale.
- Le dessous des panneaux situés au-dessus d'un trottoir sera aménagé au minimum à 2m50 de la surface du trottoir.
- L'article 6 LCR mentionne que "les réclames et autres annonces qui pourraient créer une confusion avec les signaux et les marques ou compromettre d'une autre manière la sécurité de la circulation, par exemple en détournant l'attention des usagers de la route, sont interdites sur les routes ouvertes aux véhicules automobiles ou aux cycles, ainsi qu'à leurs abords".
- La signalisation et le marquage, de même que les enseignes et les publicités devront faire l'objet de demandes séparées auprès de la commune, qui transmettra le dossier à la CCSR pour l'établissement d'une homologation pour la signalisation et le marquage et d'une décision spéciale pour les enseignes et les publicités.
- Tous travaux sur la route cantonale ou ses abords directs devront être présentés et validés par le SDM. Cette dernière devra rester en tout temps sécurisée et ouverte au trafic routier.
- En accord avec l'art. 159 LR, les dommages éventuels ainsi que les frais de réparation ou de nettoyage sont à la charge du requérant.

CONDITIONS DES CHEMINS DE FER FEDERAUX SUISSES

- Une fois que le plan de quartier sera approuvé par l'autorité compétente, les plans des futures constructions et ou autres aménagements devront nous être soumis pour approbation sur la base de l'art. 18m LCdF. Le cas échéant, la création d'installations (par ex. des conduites, routes) sur le domaine des CFF devra être réglée contractuellement. L'encaissement de redevances pour l'utilisation du domaine des CFF est réservé.
- Toute modification du présent projet devra nous être soumise pour approbation, conformément à l'art. 18m LCdF.

CONDITIONS DE L'OFFICE CANTONALE DU FEU

- L'accès aux bâtiments de taille moyenne > 11 m, mesuré selon l'AIHC, doit être garanti pour les véhicules lourds du service du feu. (26 tonnes) et ceci selon les exigences de l'AEAI et de la coordination suisse des sapeurs-pompiers CSSP.
- Pour le solde des mesures à mettre en place, un concept de protection incendie correspondant à l'assurance qualité liée à l'objet doit être présenté. La directive de protection incendie de l'AEAI "Assurance qualité en protection incendie" doit, entre autres, être prise en considération.
- Avec le complément mentionné ci-dessus, les documents que vous nous avez soumis pour examen, sont en harmonies 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 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.

3.3. Oppositions

L'opposition formulée par ATE CH et ATE VS est rejetée.

L'opposition formulée par l'Office fédéral des routes (OFROU) est rejetée.

L'opposition formulée par Bessard Frères SA est retirée.

3.4. Frais de décision

Les frais de la présente décision par CHF 1'744.- (émoluments de CHF 1'636.-; 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 21.03.2019.

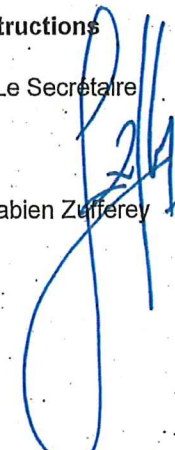
Pour la Commission cantonale des constructions

Le Président



Pascal Varone

Le Secrétaire



Fabien Zufferey

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 la Commune de Riddes.
- aux opposants :
 - ATE CH et ATE VS - M. Thierry Largey.
 - L'Office fédéral des routes (OFROU) à Thun.

Elle est communiquée

- au Service du développement territorial (SDT)
- aux organes cantonaux consultés.