|  |  |
| --- | --- |
| Prénom NOM  domicile | **Recommandée**  Conseil municipal  Case postale 32  1965 Savièse |
| Savièse, le …. juin 2017 |

|  |
| --- |
| Projet de nouvelle route de déviation ouest de Roumaz et Saint-Germain, commune de Savièse, avec rapport de l’impact sur l’environnement, demande d’octroi d’allègement en matière de bruit, demande d’autorisation de défrichement ;  Projet d’amélioration de la route communale Belvédère-Binii, commune de Savièse, avec demande d’octroi d’allègement en matière de bruit ;  Mise à l’enquête publique par publication au Bulletin officiel du 12 mai 2017 |

Monsieur le Président,

Mesdames les Conseillères municipales,

Messieurs les Conseillers municipaux,

Propriétaire de la parcelle no … à …/Savièse *où je suis domicilié*, je vous transmets la présente

OPPOSITION

à l’encontre des projets mentionnés plus haut sous rubrique, en raison des éléments suivants :

**I. Recevabilité**

Le délai légal de 30 jours a commencé à courir le lendemain de la publication faite dans le Bulletin officiel du vendredi 12 mai 2017 (art. 43 de la loi sur les routes du 3 septembre 1965, ci-après LR ; art. 15 al. 1 et 19 de la loi sur la procédure et la juridiction administratives du 6 octobre 1976, ci-après LPJA) et parviendra à échéance le dimanche 11 juin 2017, délai reporté au premier jour ouvrable le lundi 12 juin 2017 à minuit (art. 78 CO par renvoi de l’art. 15 al. 4 LPJA). L’opposition étant déposée ce *…* juin 2017, le délai est par conséquent respecté.

En tant qu’opposant, je possède sans aucun doute la qualité pour agir, car je suis, comme propriétaire d’une parcelle voisine et adjacente au projet de route directement concerné par les projets mis à l’enquête publique et de manière plus forte que d’autres propriétaires et résidents de la commune de Savièse.

Je possède ainsi un intérêt digne de protection à ce que les demandes d’approbation mises à l’enquête publique ne soient pas admises, au sens des articles 43 LR et 44 LPJA.

La présente opposition, qui est dûment motivée et adressée en trois exemplaires, remplit ainsi les conditions de recevabilité au sens des articles 43ss LR et 46ss LPJA.

**II. MOTIFS**

J’invoque des griefs relevant de la légalité et de l’opportunité.

Je conteste d’abord et principalement l’existence d’un intérêt public et d’une justification des projets. Ensuite, j’allègue que ceux-ci ne respectent pas les principes constitutionnels de proportionnalité et de garantie de la propriété.

Mon opposition porte essentiellement sur le projet de route cantonale de déviation ouest mais également sur celui de modification de la route communale (amélioration et changement de classification) dans la mesure où les deux projets sont liés de manière fonctionnelle (uniformisation du gabarit de la chaussée), la route communale dépendant de l’acceptation de celle cantonale.

A) ABSENCE D’INTERÊT PUBLIC ET DE JUSTIFICATION

1. Absence de nécessité technique et économique du trafic (art. 25 al. 1 1ère phrase LR)

a) Exigences légales

- Aux termes de l’art. 25 al. 1 1ère phrase LR, «  Les voies publiques doivent être construites et aménagées conformément aux nécessités techniques et économiques du trafic et d’une manière appropriée à leur classement. »

- La traversée de Savièse et son projet de route de contournement ont fait en particulier l’objet du rapport d’examen de la Confédération (Office fédéral du développement territorial, OFDT) du 26 février 2014 dans le cadre du Projet d’agglomération Sion 2ème génération (ci-après AggloSion), dont les extraits suivants :

. Mesure « 6266.2.018 ; R18 ; Saint-Germain Roumaz, réaménagement de la traversée des villages, priorité A, coût 5.40 millions » (prestations assumées entièrement par l’agglomération et non pas cofinancées par le fonds d’infrastructure ; point 5.2.2).

. Modification de la priorité A, B, C par la Confédération (point 5.4) :

Mesure « A->C ; 6266.2.019 ; R19 ; nouvelle route d'évitement de Roumaz et Saint-Germain, coût 22 millions de francs, **Rapport coût-utilité : insuffisant.**

**Au vu des charges de trafic attendues peu élevées et du nombre restreint de personnes concernées,** **l’efficacité de la mesure proposée est jugée insuffisante.** En outre, les points suivants sont à relever :

• L’analyse relève que les traversées des localités concernées présentent **avant tout un problème relatif au bruit et non aux engorgements.** **La requalification des traversées constitue ainsi une solution à privilégier,** en cohérence avec la définition de St-Germain comme centralité périphérique.

• **L’amélioration de l’accessibilité automobile des hauts de la commune de Savièse, en-dehors des secteurs compacts de densification et à la périphérie de l’agglomération, n’est pas souhaitable.**

• La nouvelle infrastructure traverse des zones de protection du paysage et des zones agricoles soumise à de fortes pressions. »

b) Application dans le cas d’espèce

- Tant le rapport technique (points 1 et 2.1) que le rapport d’impact (point 4.1.3.1) reportent de façon erronée le contenu du rapport AggloSion précité :

. Ce n’est pas la fiche no R19 de ce rapport qui a «conduit la commune de Savièse et le Service ces routes, transports et cours d’eau (SRCE) à planifier la construction d’une route de contournement » ni permis au bureau mandaté de conclure, dans le cadre de l’Agglo Sion que le projet de route de déviation était justifié (« Cette route est une opportunité du projet d’agglomération Agglo-Sion … Le projet d’agglomération vise également à améliorer la sécurité… . Le réaménagement proposé contribuera à atteindre ces objectifs.» Point 1, 3ème paragraphe, p.1 du rapport technique).

. Au contraire, la Confédération a considéré que ni la route de déviation ni celle communale de desserte de Savièse n’étaient justifiées, la solution (priorité A) se trouvant dans un réaménagement phonique des traversées des villages de Roumaz et Saint-Germain, respectivement dans le renoncement à améliorer l’actuelle route de Belvédère-Binii.

L’OFDT a également affirmé que les coûts du projet de la nouvelle route de déviation de près de 23 millions (dont 1,5 pour les indemnisations des expropriations) étaient trop élevés par rapport à l’utilité de la nouvelle infrastructure.

. L’appréciation de ce rapport AggloSion qui en a été faite par les deux bureaux mandatés est donc mensongère. L’organe d’instruction du Conseil d’Etat doit par conséquent proposer à celui-ci le rejet pur et simple des demandes d’approbation des deux projets routiers (et des demandes spéciales qui y sont liées). A défaut, il doit renvoyer le dossier à ces bureaux pour correction dans le sens du rapport de l’autorité fédérale et nouvelles conclusions.

- Comme l’affirme le rapport AggloSion, la route de contournement ne constitue pas la bonne solution pour résoudre le problème de la traversée des villages de Roumaz et Saint-Germain :

. la charge de trafic dans les villages de Roumaz et Saint-Germain est considérée comme trop peu élevée pour justifier de la reporter sur une nouvelle route de déviation ;

. Cette disproportion s’avère d’autant plus grave que la route de déviation projetée ne desservira pas les villages de Roumaz et Savièse. Leurs usagers ne vont certainement pas utiliser cette route pour devoir ensuite redescendre de Granois dans les villages du bas : ils vont continuer à emprunter la route actuelle. La nouvelle route projetée ne servira donc en fait qu’aux seuls habitants de Granois. Ce projet serait alors démesuré pour le faible nombre d’usagers entrant réellement en considération.

. Les seules mesures réellement justifiées doivent porter sur une amélioration de la circulation dans les villages de Roumaz et Saint-Germain par un réaménagement de la chaussée permettant essentiellement une diminution des nuisances sonores.

- Quant au projet de renforcement de la route communale existante de Belvédère-Binii, les exigences de la législation sur l’aménagement du territoire, récemment révisée, s’y opposent clairement : le redimensionnement des zones à bâtir excessives et la densification du bâti existant interdisent de renforcer l’équipement du secteur des Hauts de Savièse justement visés par ces obligations légales. Cette incompatibilité est d’autant plus grande qu’il est prévu de classer la route communale existante en route cantonale de montagne. Il faut au contraire attendre le prochain réexamen du plan d’affectation des zones de la commune de Savièse à la lumière des deux législations fédérale et cantonale modifiées (y compris le plan directeur).

- Les deux projets de route vont se limiter à relier Savièse à Savièse et ne desservent aucun autre axe routier. Faute d'avantages pour les autres communes du Valais, leur classement en route cantonale, même de montagne, ne se justifie donc pas.

1. Absence de prise en compte de la capacité financière du maître de l’œuvre (art. 25 al. 1, 2ème phrase LR)

a) Exigences légales

- Aux termes de l’art. 25 al. 1, 2ème phrase LR, «  La capacité financière du maître de l’œuvre sera également prise en considération. »

La répartition générale des frais de constructions fixée à l’article 89 LR prévoit que le Canton doit prendre à sa charge 70 % des coûts de construction d’une nouvelle route cantonale.

b) Application dans le cas d’espèce

- Au vu de l’estimation des coûts à presque 23 millions, de l’affirmation de l’inutilité du projet par l’autorité fédérale, des critères d'établissement des priorités pour la construction des voies publiques fixés dans la décision du Grand Conseil du 29 septembre 1993 et surtout de l’état actuel des finances cantonales, il ne fait pas de doute que le projet de route de déviation de Savièse doit être colloqué tout en bas de la liste des priorités budgétaires de l’Etat du Valais.

- La capacité financière du maître de l’ouvrage, qui n’est pas la Commune, doit empêcher en soi de réaliser un tel projet.

1. Absence de prise en compte des autres intérêts publics (art. 26 LR)

Aux termes de l’art. 26 LR et de la jurisprudence usuelle, doivent être pris en compte les intérêts légaux et les principes juridiques de droit public entrant en ligne de compte, soit en particulier l’aménagement du territoire, la protection de l’environnement, les forêts, la protection de la nature et du paysage.

Il en va de même des intérêts privés relevant du droit public.

a) Aménagement du territoire

- Un plan routier constituant un élément d’équipement ainsi que, selon la jurisprudence, un plan d’affectation spécial au sens de la législation sur l’aménagement du territoire, il doit répondre à un intérêt public et à une justification. A teneur de l’article 19 alinéa 1 LAT, « Un terrain est équipé lorsqu’il est desservi d’une manière adaptée à l’utilisation prévue par des voies d’accès … ».

- En l’occurrence, ainsi qu’il a été relevé plus haut, le projet de route de déviation ne répond pas du tout à un besoin de circulation routière, l’accent devant être mis sur le réaménagement de la traversée des villages de Roumaz et Savièse.

De plus, le dossier ne mentionne nulle part (point 4.3.1 du rapport d’impact) que le projet de nouvelle route remplit la condition de la clause du besoin exigée dans la fiche C.6/2 du plan directeur cantonal. Aucune justification n’a été donnée par le service cantonal du développement territorial (point 1 de la marche à suivre, page 2 de la fiche).

Le rapport technique ne contient d’ailleurs pas de référence à la planification cantonale exigée par cette fiche du plan directeur ni au fait que le plan général (art. 38 LR) ait été élaboré et transmis au Conseil d’Etat pour approbation, avant la procédure de mise à l’enquête publique du projet d’exécution.

Quant à la nouvelle route cantonale de Belvédère-Binii, il a également été affirmé que ce secteur des Hauts de Savièse entrait en contradiction avec les exigences nouvellement réaffirmées de la législation sur l’aménagement du territoire (redimensionnement des zones à bâtir et densification des secteurs déjà bâtis).

Ces deux projets d’équipement sont également contraires aux principes fondamentaux de l’aménagement du territoire (art. 1ss LAT) visant notamment l’économie du sol et le maintien de surfaces agricoles en évitant toute utilisation inutile de terrains (cf. aussi l’art. 26 let. g LR). Or, c’est une surface de 58'000 m2 de terrains agricoles et de surfaces d’assolement (vignes, verger, prairies) qui disparaîtra à tout jamais, malgré la compensation de ces surfaces agricoles expropriées et celles d’assolement par des surfaces sur d’autres parties du territoire communal. Parmi ces terrains figurent les Prés St-Jean qui représentent des biotopes uniques et qui seront définitivement dénaturés.

b) Protection de l’environnement

- Aux termes de l’art. 25 (construction d’installations fixes) de la loi fédérale sur la protection de l’environnement du 7 octobre 1983 (LPE), « 1 De nouvelles installations fixes ne peuvent être construites que si les immissions causées par le bruit de ces seules installations ne dépassent pas les valeurs de planification dans le voisinage; l’autorité qui délivre l’autorisation peut exiger un pronostic de bruit.

2 Des allégements peuvent être accordés si l’observation des valeurs de planification constitue une charge disproportionnée pour une installation présentant un **intérêt public prépondérant, relevant notamment de l’aménagement du territoire.** Les valeurs limites d’immission ne doivent cependant pas être dépassées. ».

L’art. 7 (limitation des émissions de nouvelles installations fixes) de l’Ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB), reprend ce principe en le détaillant :

« 1 Les émissions de bruit d’une nouvelle installation fixe seront limitées conformément aux dispositions de l’autorité d’exécution:

a. dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l’exploitation et économiquement supportable, et

b. de telle façon que les immissions de bruit dues exclusivement à l’installation

en cause ne dépassent pas les valeurs de planification.

2 L’autorité d’exécution accorde des allégements dans la mesure où le respect des valeurs de planification constituerait une charge disproportionnée pour l’installation et que cette dernière présente un **intérêt public prépondérant, notamment sur le plan de l’aménagement du territoire.** Les valeurs limites d’immission ne doivent cependant pas être dépassées. ».

Les exigences d’un allègement s’appliquent également pour la modification notable d’une installation fixe au sens de l’art. 8 al. 3 OPB (respect des valeurs limites d’immission), par application de l’art. 25 al. 2 LPE.

- Dans le cas d’espèce, la construction de la nouvelle route de déviation de Savièse ne présente **aucun intérêt public du tout**, ainsi qu’il a été démontré précédemment, faute de besoin la justifiant et de respect des exigences légales en matière d’aménagement du territoire.

Il en va de même de la modification notable de l’actuelle route communale de Belvédère-Binii. La condition fondamentale pour l’octroi d’un allègement au respect des valeurs-limites fixées par la législation sur la protection de l’environnement n’étant pas remplie, un tel allègement ne peut pas être octroyé. Par voie de conséquence, comme les valeurs-limites ne peuvent pas être respectées, le projet d’installation ne peut pas être autorisé également sous l’angle de la protection de l’environnement.

- Comme le rapport AggloSion le préconise, il faut plutôt diminuer le bruit existant dans les villages de Roumaz et Saint-Germain par différents réaménagements permettant diminuer les nuisances sonores liées au trafic actuel, au lieu de reporter le problème ailleurs en créant de nouvelles nuisances avec dépassement valeurs-limites et dérogations.

Encore une fois, le contenu du rapport d’impact sur l’environnement est mensonger et ne peut pas être accepté dans sa teneur actuelle.

c) Droit forestier

- Selon l’art. 5 (Interdiction de défricher; dérogations) de la loi fédérale sur les forêts

du 4 octobre 1991 (LFo), « 1 Les défrichements sont interdits. 2 Une autorisation peut être accordée à titre exceptionnel au requérant qui démontre que le défrichement répond à des **exigences primant l’intérêt à la conservation de la forêt** à condition que: a. l’ouvrage pour lequel le défrichement est sollicité ne puisse être réalisé qu’à l’endroit prévu; b. l’ouvrage remplisse, du point de vue matériel, les **conditions posées en matière d’aménagement du territoire;**

c. le défrichement ne présente **pas de sérieux dangers pour l’environnement.**

3 Ne sont pas considérés comme raisons importantes les motifs financiers, tels que le souhait de tirer du sol le plus gros profit possible ou la volonté de se procurer du terrain bon marché à des fins non forestières.3bis … .4 Les **exigences de la protection de la nature et du paysage doivent être respectées**. 5 … . »

- En l’espèce, comme pour les allègements en matière de bruit, le défrichement nécessité par le projet de route de déviation ne représente aucun intérêt public. Il ne peut donc être supérieur à celui public au maintien de l’aire forestière. De plus, le projet de route ne remplit pas les conditions posées par la législation sur l’aménagement du territoire, ni par celles de la législation sur la protection de la nature et du paysage (voir plus-bas) et de surcroît celles de la protection de l’environnement en matière de bruit.

La quasi-totalité des conditions liées à un défrichement n’étant pas remplies, une telle autorisation forestière ne peut pas être octroyée.

d) Protection de la nature et du paysage

- le tracé en tunnel et tranchées couvertes traverse l’extrémité est d’une zone de protection de la nature d’importance communale (colline de la Soie). Les autres atteintes se limitent à des cultures de vigne ainsi qu’aux espaces des prés St-Jean qui ne sont cependant pas classés comme biotopes à protéger mais seulement affectés en zone agricole.

- L’impact sur le paysage sera plus important : sans que le projet ne touche des objets classés et protégés, l’impact de l’ouvrage routier sera marqué sur tout son tronçon mais spécialement à l’emplacement du viaduc et aux secteurs où sont prévus de grands remblais ainsi que les portails du tunnel.

Le dossier ne contient que des plans de profils en long et en travers mais aucun autre document permettant de se représenter l’impact paysager, mis à part un peu plus d’une seule page dans le rapport d’impact. Une simulation est indispensable, à l’instar de ce qui est exigé dans tout dossier ordinaire de construction. Le dossier doit être renvoyé pour complément dans ce sens.

1. Violation de mes intérêts privés

En plus de l’absence de conformité aux exigences légales en matière de droit public dont l’absence d’intérêt public des deux projets routiers, je relève que ceux-ci portent également atteinte à mes intérêts privés par l’atteinte à ma propriété. Il est renvoyé aux arguments figurant au point suivant.

\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*

B) VIOLATION DES PRINCIPES DE LA PROPORTIONNALITE ET DE GARANTIE DE LA PROPRIETE

1. Violation du principe constitutionnel de la proportionnalité

- Le principe de proportionnalité se définit selon ses trois sous-principes de subsidiarité (garanti à l’article 5a Cst et selon lequel le moyen choisi doit être propre à atteindre le but visé), de nécessité (entre plusieurs moyens doit être choisi celui qui, tout en atteignant le but visé, porte l’atteinte la moins grave) et de proportionnalité stricte (balance entre la gravité des effets de la mesure choisie sur la situation de l’administré et le résultat escompté du point de vue de l’intérêt public.

- Dans le cas d’espèce, aucun de ces sous-principes n’est respecté par les deux projets de plans routiers : selon le rapport AggloSion, le rapport coût-utilité est insuffisant et, faute d’intérêt public et de justification, les projets ne sont ni adéquats ni subsidiaires. Ils sont ainsi contraires au principe de proportionnalité.

1. Violation de la garantie constitutionnelle de la propriété (art. 26 Cst)

- Selon la jurisprudence usuelle, une atteinte au droit fondamental de la garantie constitutionnelle n’est possible qu’à certaines conditions cumulatives dont surtout celles d’un intérêt public justifiant l’atteinte et du respect du principe de proportionnalité.

Selon l’art. 52 LR « 1 Tous les travaux prévus dans les projets d’exécution approuvés sont déclarés d’utilité publique. L’approbation de ces plans confère le droit d’exproprier …. ».

- Faute d’intérêt public justifiant les deux projets routiers et de proportionnalité de leurs impacts, le maintien de la propriété sur mes parcelles est garanti et ces projets ne doivent pas être déclarés d’utilité publique.

\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*

Toutes ces conditions de fond cumulatives n’étant pas remplies, les demandes d’approbation des plans routiers, du rapport d’impact sur l’environnement, d’octroi d’allègement au bruit et d’autorisation de défrichement doivent toutes être rejetées.

\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*

**III. CONCLUSIONS**

Il est demandé au Conseil d’Etat :

- d’admettre mon opposition;

- de refuser toutes les demandes d’approbation des plans routiers des deux projets de routes cantonale et communale, du rapport d’impact sur l’environnement, d’octroi d’allègement en matière de bruit pour les deux projets routiers et d’autorisation de défrichement ;

- de mettre tous les frais ainsi que des dépens équitables à la charge de la commune de Savièse.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

En vous remerciant d’avance, je vous prie de croire, Monsieur le Président, Mesdames les Conseillères municipales, Messieurs les Conseillers municipaux, à l’expression de ma considération la meilleure.

Prénom Nom ; Signature

Annexe : extrait in parte qua du rapport sur le Projet d’agglomération Sion de l’OFDT du 26 février 2014