

ARRET DU 16 JUIN 2026

**Tribunal cantonal du Valais
Cour de droit public**

Composition : Frédéric Fellay, juge président ; Dr Thierry Schnyder et Matthieu Sartoretti, juges ; Raquel Rio, greffière ;

en la cause

X _____, recourant, représenté par Maître Amandine Francey, avocate à Martigny,

contre

CONSEIL D'ETAT DU VALAIS, autorité attaquée, et **COMMUNE DE Y** _____,
autre autorité, représentée par Maître Blaise Marmy, avocat à Martigny.

(voie publique)

recours de droit administratif contre la décision du 16 juillet 2025

Faits

A. Par avis publié le xx.xx.xxxx dans la version électronique du Bulletin officiel (B.O.), le Conseil communal de Y _____ (ci-après : le Conseil communal) a, sous l'intitulé « Demande d'autorisation de construire – Projet de la A _____, Y _____ », mis à l'enquête publique un projet consistant à réaménager cette voie publique ainsi que les rues B _____ et C _____ et une partie de la rue D _____ en zone de rencontre (zone limitée à 20 km/h). Une réorganisation des places de stationnement et une mise en conformité du réseau de collecte et d'évacuation des eaux claires étaient également prévues.

B. Cette publication a suscité plusieurs oppositions, dont celle de X _____, le 14 mars 2024. Ce dernier est propriétaire des parts de PPE n^{os} xxxx, xxxx1, xxxx2 et xxxx3 de l'immeuble de base n° xxx situé en bordure de la A _____. X _____ s'est tout d'abord plaint d'une mise à l'enquête publique erronée, l'avis ne mentionnant pas l'instauration d'une zone de rencontre et n'énumérant pas les parcelles privées touchées par le projet. Il a ensuite estimé que la commune se trouvait en situation de conflits d'intérêts et que le projet devait, dès lors, être approuvé par la Commission cantonale des constructions (CCC). Il a également considéré que le dossier était lacunaire, car il ne comportait pas d'extrait du registre foncier et les préavis des services cantonaux concernés. De plus, il a invoqué une violation des art. 26 et 39 LR et 2a al. 5, 22b al. 1 et 108 OSR et reproché au projet de contrevenir au principe de la proportionnalité. Enfin, il a relevé que la Commission cantonale de signalisation routière (CCSR) était compétente pour « approuver la réglementation du trafic sur les routes et chemins communaux décidée par le conseil municipal » et que celle-ci n'avait pas rendu de décision.

C. Le 19 juin 2024, la commune a transmis au Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement (DMTE) son dossier pour approbation par le Conseil d'Etat en proposant le rejet des oppositions. De son point de vue, la publication intervenue au B.O. était régulière et le dossier déposé complet. Le projet n'était pas soumis à l'approbation de la CCC, car il relevait de la LR et non de la LC. Les informations relatives aux propriétaires privés ne figuraient pas dans le dossier, car le projet ne prévoyait pas d'expropriations. Le réaménagement routier était au surplus proportionné et conforme aux art. 26 et 39 LR et à l'OSR. Enfin, elle a relevé que le projet routier devait d'abord être approuvé par le Conseil d'Etat avant de l'être, sous l'angle de la signalisation, par la CCSR.

Le 15 juillet 2024, le dossier a été soumis à différents services cantonaux, pour préavis.

Le 22 juillet 2024, la CCSR a rendu un préavis positif assorti de plusieurs remarques. Sous la rubrique « *Conditions* », elle a mentionné ce qui suit :

« Ce préavis sur la signalisation routière dans le cadre d'un projet d'exécution routier est rendu à titre informatif. Dès l'adoption du projet routier par le Conseil d'Etat, un plan de signalisation et de marquage sera transmis à la Commission cantonale de signalisation routière pour homologation. L'approbation par la CCSR demeure réservée. »

D. Le 16 juillet 2025, le Conseil d'Etat a approuvé les plans routiers et rejeté l'opposition de X _____. Il a relevé que la publication au B.O. était correcte et que le dossier était complet et conforme aux réquisits légaux. Le projet était soumis à la LR et relevait de la compétence du Conseil d'Etat, conformément à l'art. 35 al. 2 aLC. S'agissant des propriétaires privés, il a affirmé qu'« une éventuelle expropriation future, tant matérielle que formelle, (...) sera examinée ultérieurement une fois le projet dont il est question approuvé et en force. En effet, la présente procédure est vouée exclusivement à l'approbation du dossier technique relatif à l'aménagement voulu et n'est pas prévue pour allouer d'éventuelles indemnisations. Celles-ci devront être formulées lors du passage d'une commission d'expropriation qui sera au besoin (...) mise sur pied à cet effet. (...) A ce titre, les droits de chaque propriétaire ou de tiers touchés demeurent réservés ». Le Conseil d'Etat a également jugé le projet conforme à l'art. 26 LR. Il s'est notamment référé aux projets routiers réalisés à la E _____ à F _____ et à G _____ à H _____, lesquels démontraient, selon lui, qu'une zone de rencontre ne suscitait pas de problèmes particuliers en termes de sécurité. S'agissant de l'OSR, il a relevé que les art. 2a al. 5 et 22b al. 1 OSR étaient respectés et qu'il n'y avait pas lieu de « s'étendre » sur le respect de l'OSR, car il appartenait à la CCSR d'examiner ce grief une fois le projet routier approuvé.

E. Le 27 août 2025, X _____ a recouru céans en concluant, sous suite de frais et dépens, à l'annulation de ce prononcé. Il a reproché au Conseil d'Etat d'avoir violé son droit d'être entendu, car il aurait omis d'examiner les art. 2a al. 5, 22b al. 1 et 108 OSR invoqués dans son opposition du 14 mars 2024. Il a également persisté à critiquer la publication au B.O., en tant qu'elle se référait à une autorisation de construire, et maintenu que le dossier était lacunaire, dans la mesure où il ne comprenait pas les informations relatives aux propriétaires fonciers touchés par le projet, comme exigé par l'art. 39 al. 2 let. a LR. De plus, il a considéré que le projet allait entraîner des problèmes de sécurité, qu'il contrevenait à l'art. 26 LR et ne respectait pas le principe de la proportionnalité. Enfin, il a estimé que la CCSR devait l'examiner « avant ou en même temps que le Conseil

d'Etat ». A titre de moyen de preuve, X _____ a requis l'édition du dossier par le Conseil d'Etat. Il s'est également réservé « d'autres moyens de preuve ».

Le 24 septembre 2025, le Conseil d'Etat a transmis son dossier et proposé le rejet du recours en renvoyant à sa décision.

Le 3 octobre 2025, la commune a conclu au rejet du recours en se référant à la décision contestée.

Portées à la connaissance de X _____ le 6 octobre 2025, ces écritures n'ont pas suscité de remarques complémentaires de sa part.

Considérant en droit

1. Le recours est recevable (art. 47 al. 2 LR ; art. 72, 78 al. 1 let. a, 80 al. 1 let. a, b et c, 44 al. 1 let. a, 46 et 48 LPJA).

2. A titre de moyen de preuve, le recourant a requis l'édition du dossier par le Conseil d'Etat et s'est réservé « d'autres moyens de preuve ».

2.1 Le droit d'être entendu garanti par l'art. 29 al. 2 Cst. comprend notamment le droit pour un justiciable de produire des preuves pertinentes et d'obtenir qu'il soit donné suite à ses offres de preuves pertinentes, lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre (ATF 149 I 91 consid. 3.2 ; cf. ég. art. 17 al. 2 LPJA applicable par renvoi des art. 80 al. 1 let. d et 56 al. 1 LPJA). L'autorité peut cependant renoncer à procéder à des mesures d'instruction, lorsque les preuves administrées lui ont permis de forger sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves qui lui sont encore proposées, elle a la certitude que ces dernières ne pourraient l'amener à modifier son opinion (ATF 146 III 73 consid. 5.2.2).

2.2 En l'occurrence, le Conseil d'Etat a produit son dossier complet, ce qui satisfait à la demande du recourant. Le fait de se « réserver » un moyen de preuve constitue une clause de style prohibée par la LPJA et le CPC, de sorte que ce moyen est irrecevable (arrêt du Tribunal fédéral 1C_415/2022 du 11 juin 2024 consid. 4.4 ; ACDP A1 24 116 du 18 mars 2025 consid. 2).

3. Dans un grief formel incidemment soulevé dans un moyen de fond et qu'il convient d'examiner en premier lieu, le recourant reproche au Conseil d'Etat d'avoir violé son droit d'être entendu, car il aurait omis d'examiner les art. 2a al. 5, 22b al. 1 et 108 OSR invoqués dans l'opposition du 14 mars 2024.

3.1 De jurisprudence constante, le droit d'être entendu – garanti par les art. 29 al. 2 Cst. et 19 LPJA – impose à l'autorité de motiver sa décision afin que le justiciable puisse la comprendre, la contester utilement s'il y a lieu et exercer son droit de recours à bon escient. Pour répondre à ces exigences, l'autorité doit mentionner, au moins brièvement, les motifs qui l'ont guidée et sur lesquels elle a fondé sa décision, de manière à ce que l'intéressé puisse se rendre compte de la portée de celle-ci et l'attaquer en connaissance de cause. Elle n'a toutefois pas l'obligation d'exposer et de discuter tous les faits, moyens de preuve et griefs invoqués par les parties, mais peut au contraire se limiter à l'examen des questions décisives pour l'issue du litige. Dès lors que l'on peut discerner les motifs qui ont guidé la décision de l'autorité, le droit à une décision motivée est respecté même si la motivation présentée est erronée. La motivation peut d'ailleurs être implicite et résulter des différents considérants de la décision. En revanche, une autorité se rend coupable d'un déni de justice formel prohibé par l'art. 29 al. 2 Cst. si elle omet de se prononcer sur des griefs qui présentent une certaine pertinence ou de prendre en considération des allégués et arguments importants pour la décision à rendre (ATF 141 V 557 consid. 3.2.1 ; arrêt du Tribunal fédéral 9C_94/2023 du 29 janvier 2024 consid. 4.1 ; ACDP A1 24 222 du 30 juillet 2025 consid. 3.1).

3.2 En l'espèce, au consid. 4.2 de la décision litigieuse, le Conseil d'Etat a précisé qu'« il n'y a pas de violation de l'art. 2a al. 5 OSR relatif à la signalisation par zones, puisqu'il ne s'agit pas d'une route principale. Il n'y a également pas de violation de l'art. 22b al. 1 OSR (zone de rencontre) puisque le projet se situe dans un secteur résidentiel ou commercial » (cf. dossier du TC, p. 19). Le Conseil d'Etat a pour le reste mentionné que la conformité à l'OSR serait examinée par la CCSR lors de sa décision, qui interviendrait ultérieurement (cf. dossier du TC, p. 19). Force est ainsi de constater que l'autorité précédente s'est prononcée sur les griefs du recourant relatifs à l'OSR.

3.3 Le moyen pris d'une violation du droit d'être entendu tombe donc à faux, étant rappelé que le point de savoir si le raisonnement juridique de l'autorité précédente est bien fondé relève du fond (cf. *infra* consid. 8.).

4. Dans un second grief de forme, le recourant se prévaut de l'irrégularité de la mise à l'enquête publique du xx.xx.xxxx, vice qui devrait mener, de son point de vue, à

l'annulation de la décision contestée. Il considère en effet que la référence à une « autorisation de construire » et l'absence de mention de la « mise en zone de rencontre » ont eu pour conséquence de tromper les administrés.

4.1 La recevabilité de ce grief apparaît douteuse, car ce dernier a été repris de l'opposition du 14 mars 2024 sans que le recourant ne discute le raisonnement de l'autorité précédente à cet égard (cf. art. 80 al. 1 let. c et 48 LPJA ; cf. dossier du CE, pièce n° 4 ; cf. ég. dossier du TC, p. 4). Le recourant se contente en effet d'affirmer, sur un mode appellatoire, que « le Conseil d'Etat ne pouvait pas considérer que les droits de l'opposant et ceux des administrés ont été totalement sauvegardés » (cf. dossier du TC, pp. 4 et 17).

4.2 En toute hypothèse, le grief devrait être rejeté. Il convient en effet de rappeler que la mise à l'enquête a notamment pour but de renseigner les intéressés de façon complète sur le projet au sens large du terme, afin de garantir leur droit d'être entendu. Les défauts pouvant l'affecter ne peuvent être invoqués à l'encontre d'une décision que s'ils ont pour conséquence de gêner l'administré dans l'exercice de ses droits et qu'il en subit un préjudice (ACDP A1 23 145 du 12 mars 2024 consid. 4.1 ; cf. ég. ZEN-RUFFINEN, Droit administratif et procédure administrative – Traité, Vol. II : Procédure et justice administratives, 2025, n° 831, p. 267). Or, la simple mention – bien qu'inexacte – d'une « autorisation de construire » n'était pas de nature à induire en erreur les administrés quant à la nature réelle du projet, qui consiste manifestement en un réaménagement routier soumis à la LR. D'ailleurs, la publication se référait expressément aux art. 39 ss LR. Cette appréciation s'impose d'autant plus que le recourant, assisté par un mandataire professionnel dès le début de la procédure, a parfaitement compris la portée du projet, comme en attestent son opposition du 14 mars 2024 et son recours du 27 août 2025. Concernant l'absence de mention de la zone de rencontre, il n'était pas nécessaire que celle-ci figure dans l'avis d'enquête, puisque la décision d'approbation routière ne concernait formellement que les plans routiers et non les éléments relatifs à la signalisation (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_417/2011 du 4 juin 2012 consid. 2.3).

5. Dans un troisième grief, le recourant invoque une violation de l'art. 39 al. 2 LR, au motif que le dossier ne comprendrait pas les indications nécessaires concernant les rapports de voisinage entre les propriétaires de la voie publique et les propriétaires fonciers touchés. Selon lui, « des travaux sont prévus sur la parcelle n° xxx et [il] n'a jamais donné son accord pour que de tels travaux s'effectuent sur son fond ». Il relève également que le « Conseil d'Etat ne pouvait pas considérer ce vice comme étant corrigé

sur le simple fait qu'aucune expropriation n'est prévue et que des séances d'informations aux propriétaires et des ateliers de travail ont eu lieu sur convocation nominative écrite ».

5.1 L'art. 39 al. 2 let. a LR indique qu'un projet d'exécution routier doit contenir les indications nécessaires concernant les rapports de voisinage entre les propriétaires de la voie publique et les propriétaires fonciers touchés directement ou indirectement par la construction, la correction ou la réfection de celle-ci.

L'expropriation formelle est un acte administratif par lequel une personne est contrainte, pour cause d'intérêt public et moyennant une pleine indemnité, de céder, en tout ou en partie, son droit de propriété ou tout autre droit réel ou personnel sur un bien mobilier ou immobilier, ou de supporter une restriction dans l'exercice de ces droits (art. 2 al. 1 LcEX). Selon la jurisprudence, il y a expropriation matérielle au sens des art. 26 al. 2 Cst. et 5 al. 2 LAT lorsque l'usage actuel d'une chose ou son usage futur prévisible est interdit ou restreint de manière particulièrement grave, de sorte que l'intéressé se trouve privé d'un attribut essentiel de son droit de propriété. Une atteinte de moindre importance peut aussi constituer une expropriation matérielle si elle frappe un ou plusieurs propriétaires de manière telle qu'ils devraient supporter un sacrifice trop considérable, incompatible avec le principe de l'égalité de traitement (ATF 131 II 151 consid. 2.1 cité par ex. *in* arrêt du Tribunal fédéral 1C_125/2025 du 16 février 2026 consid. 3.1).

5.2 En l'occurrence, le dossier comprend une série de plans qui illustrent en détail l'emprise et les caractéristiques des aménagements projetés. Il ne comporte, certes, pas de document détaillant les numéros des parcelles voisines et les propriétaires « touchés » (cf. dossier du CE, pièce n° 7). Cela se comprend toutefois puisque le projet ne nécessite aucune expropriation (cf. dossier du CE, pièce n° 7, Notice technique mobilité, p. 9 et pièce n° 5, p. 3 ; cf. ég. dossier du TC, p. 18). Dès lors, le dossier renferme les informations nécessaires pour que tout tiers intéressé saisisse la portée du projet, ainsi que l'exige l'art. 39 al. 2 LR. Ce nonobstant, il est vrai que des aménagements, soit la pose d'un enrobé percolé, sont prévus sur les cinq places de stationnement aménagées devant l'entrée du bâtiment sis sur la parcelle n° xxx, sans qu'un accord formel de la PPE n'ait été donné à teneur du dossier (pour l'emprise des places de stationnement sur fonds privé : cf. site internet www.vsgis.ch > Y _____ > parcelle n° xxx > Photo aérienne 2023, consulté pour la dernière fois le 8 juin 2026 ; cf. dossier du CE, pièce n° 7, Plan « Revêtements – état futur »). Une telle intervention est susceptible de constituer une atteinte à la propriété, une collectivité publique ne pouvant intervenir sur une parcelle privée sans l'accord du propriétaire concerné. Cela étant, elle ne saurait être assimilée à une expropriation formelle ou à une expropriation

matérielle. En effet, bien qu'il soit prévu d'intégrer ces places de stationnement au projet en les revêtant du même matériau que celui de la chaussée, celles-ci demeureront la propriété des particuliers et leur accès sera garanti (cf. dossier du CE, pièce n° 7, Notice technique mobilité, p. 9). Par ailleurs, il s'agit d'une mesure de faible ampleur, dont les coûts seront financés par la commune, et le recourant n'établit pas en quoi elle lui serait défavorable (cf. dossier du CE, pièce n° 5, p. 3). Surtout, la commune a expressément indiqué que si le projet impliquait « une emprise sur le domaine privé », le désaccord d'un propriétaire conduirait à une adaptation pour « contourner sa parcelle » (cf. dossier du CE, pièce n° 5, p. 3). Au demeurant, la commune a confirmé au recourant qu'il n'y aurait pas de changement de revêtement sur sa parcelle, conformément à sa demande (cf. dossier du TC, p. 49). Dès lors, cet argument n'est pas de nature à remettre en cause l'approbation cantonale du projet.

5.3 Le grief doit donc être rejeté.

6. Dans un quatrième grief, le recourant se prévaut d'une violation de l'art. 26 LR (Protection des intérêts divers). Il considère tout d'abord que l'instauration d'une zone de rencontre, qui n'est admise que sur les routes secondaires non affectées à la circulation générale au sens de l'art. 2a al. 5 OSR, est incompatible avec l'affectation en « route principale » de la A _____. Il affirme ensuite qu'« il n'existe aucun besoin d'aménager une telle zone de rencontre à la A _____ », car celle-ci ne desservirait que deux restaurants et deux commerces, qui ne généreraient pas un important trafic piéton. De plus, il relève que la A _____ connaît un important trafic automobile, compte tenu de la présence de plusieurs immeubles d'habitation, et estime que la circulation bidirectionnelle et l'absence de marquage au sol envisagés porteront atteinte à la sécurité des usagers (piétons, cyclistes et automobilistes), en particulier lors des manœuvres de stationnement. Dans ce contexte, il soutient que la commune devait analyser le nombre de passages de véhicules par jour et « d'autres options de réaménagement de la A _____ ». Enfin, il estime que le Conseil d'Etat ne pouvait pas assimiler le projet litigieux à ceux réalisés à la E _____, à F _____, et à G _____, à H _____, puisque ceux-ci présentaient de larges trottoirs surélevés de part et d'autre de la chaussée et ne comprenaient pas de places de stationnement.

6.1 Lors de la construction de voies publiques, il faut tenir compte des principes reconnus en la matière, notamment de la protection de la population ainsi que de son milieu naturel et bâti, de la sécurité du trafic, de la protection des utilisateurs (particulièrement piétons, cyclistes et handicapés), des transports publics, de la protection des sites et du patrimoine, de la protection de la nature et du paysage et d'une

utilisation mesurée du sol (art. 26 LR). Les communes disposent d'un large pouvoir d'appréciation quant au tracé des voies publiques qui sont de leur compétence. C'est à elles qu'il appartient en particulier de décider s'il se justifie de maintenir une voie publique communale en l'état, de la transformer, de la redimensionner ou d'en construire une nouvelle en fonction des besoins actuels et futurs prévisibles (ACDP A1 25 89 du 7 mai 2026 consid. 7.1).

6.2 En l'espèce, la A _____ doit être qualifiée de « route secondaire non affectée à la circulation générale » au sens de l'art. 2a al. 5 OSR, contrairement à ce que suggère le recourant. En effet, cette route interne au village ne vise manifestement pas à assurer un écoulement efficace du trafic – fonction qui est assurée par la voie publique parallèle (route cantonale principale de plaine) – mais remplit une fonction de desserte locale. La mise en zone de rencontre apparaît dès lors pleinement cohérente avec le caractère résidentiel du lieu et la présence d'écoles et de nombreux commerces et services, comme l'atteste la notice technique (cf. DETEC, Révision partielle de l'OSR – Simplification de l'introduction des zones 30 et covoiturage – Commentaires sur le projet, Berne, 2022, commentaire *ad* art. 1 al. 9 et 2a al. 5 et 6, p. 1 ; cf. ATF 150 II 444 consid. 4.1 ss ; cf. ég. dossier du CE, pièce n° 7, Notice technique mobilité, pp. 4 et 8). Dans cette perspective, cette rue ne saurait être considérée comme faisant partie du réseau principal de la commune (cf. DETEC, *op. cit.*, commentaire *ad* art. 1 al. 9, p. 1). Au surplus, elle est actuellement soumise au régime de la zone 30, ce qui confirme son affectation. L'« important trafic automobile » allégué n'est pas non plus démontré. Dans tous les cas, cette circonstance n'apparaîtrait pas pertinente, dans la mesure où il est possible d'instaurer une zone de rencontre même lorsque le trafic journalier moyen (TJM) est important (cf. OFROU, Projet de recherche SVI 2019/001, Zone de rencontre dans les quartiers commerçants, Berne, 2022, p. 10). En outre, s'agissant du flux piétonnier, le recourant omet de considérer – en sus des deux restaurants et deux commerces qu'il cite – que plusieurs autres établissements fréquentés par des piétons bordent la A _____, en particulier une école primaire, des cabinets médicaux, une pharmacie et des immeubles d'habitation (cf. site internet Google Maps > A _____, Y _____ ; cf. ég. dossier du CE, pièce n° 7, Notice technique mobilité, p. 4). Dès lors, la configuration des lieux se prête à l'instauration d'une zone de rencontre (OFROU, *op. cit.*, p. 11). De plus, les craintes exprimées quant au fait que la sécurité des usagers serait compromise par les manœuvres de stationnement, elles sont générales et non étayées. Ce nonobstant, il convient de rappeler que les places de stationnement sont autorisées en zone de rencontre, pour autant qu'elles soient désignées par des signaux ou des marques (art. 22b al. 3 OSR). Elles doivent toutefois

respecter certaines conditions, soit ne pas compromettre la perméabilité piétonne, garantir la visibilité des usagers, ne pas diminuer la possibilité d'aménager des espaces appropriables, être positionnées de manière à éviter les manœuvres sur l'espace emprunté par les bus, ne pas gêner les autres usagers et comporter un espace pour les livraisons (OFROU, *op. cit.*, p. 82). Le recourant ne démontre pas en quoi ces conditions ne seraient pas respectées. Au demeurant, s'agissant de la sécurité routière, on peut encore relever que la zone de rencontre repose sur le concept sociologique de « *shared space* », qui découle lui-même de l'hypothèse – qui semble d'ailleurs se vérifier – que les conducteurs prêtent davantage attention à leur environnement lorsqu'ils ne peuvent pas se baser sur des règles précises de circulation routière (JEANNERET/KUHN/MIZEL/RISKE, Code suisse de la circulation routière commenté, 5^{ème} édition, n° 3 *ad art.* 22b OSR). Quant à la comparaison avec les réalisations effectuées à la E _____, à F _____, et à G _____, à H _____, elle n'apparaît pas forcément pertinente, dès lors que chaque projet présente des caractéristiques propres et que l'exigence de sécurité s'apprécie de manière individuelle. Enfin, dans la mesure où le projet apparaît conforme au droit, on ne voit pas pour quel motif la commune aurait dû analyser « d'autres options de réaménagement de la A _____ », ce d'autant qu'elle dispose en matière d'aménagement de son domaine public routier d'un large pouvoir d'appréciation.

6.3 Partant, ce grief doit être rejeté.

7. Dans un cinquième grief, le recourant invoque une violation du principe de la proportionnalité. Il soutient que les objectifs du projet – qu'il identifie comme étant l'amélioration de la sécurité routière, la modération du trafic et la réduction des nuisances environnementales – ne seront pas atteints, alors même que les coûts du projet seraient, selon lui, conséquents. Il estime que l'actuelle zone 30 est suffisante et que, pour « améliorer encore plus la sécurité routière », il suffirait de « créer des pistes cyclables, d'éventuellement aménager la chaussée pour réduire la vitesse ou encore d'instaurer un sens unique de circulation ».

7.1 L'activité de l'Etat doit répondre à un intérêt public et être proportionnée au but visé (art. 5 al. 2 Cst.). Ce principe de proportionnalité exige qu'une mesure envisagée par l'Etat soit apte à produire les résultats d'intérêt public escomptés (règle de l'aptitude) et que ceux-ci ne puissent être atteints par une mesure moins incisive (règle de la nécessité). En outre, il interdit toute limitation allant au-delà du but visé et postule un rapport raisonnable entre celui-ci et les intérêts publics ou privés compromis (principe

de la proportionnalité au sens étroit, impliquant une pesée des intérêts ; cf. ATF 151 I 165 consid. 5.2 ; RVJ 2025 p. 40 consid. 3.1).

7.2 En l'occurrence, les objectifs de la zone de rencontre sont exposés dans la notice technique (cf. dossier du CE, pièce n° 7, Notice technique mobilité, p. 8). Ils consistent à renforcer la fonction sociale par une réduction importante de la composante routière, à végétaliser l'espace public pour améliorer le confort et réduire les îlots de chaleur, à améliorer la sécurité et le confort des usagers les plus vulnérables (piétons et deux-roues légers) et à améliorer la qualité de vie des riverains par une réduction des nuisances environnementales. Ces objectifs ne sauraient pleinement être atteints par l'actuelle zone 30. En effet, à la différence de la zone de rencontre, celle-ci n'accorde pas la priorité aux piétons et ne permet pas la création d'un espace de rencontre et d'échange social. En outre, l'instauration d'une zone de rencontre augmente *a priori* la réduction des nuisances environnementales et le confort des usagers ainsi que la sécurité routière (cf. art. 108 al. 2 OSR ; cf. ég. OFROU, *op. cit.*, p. 32). La notice technique compare d'ailleurs les distances d'arrêt d'un véhicule entre une zone 30 et une zone de rencontre et conclut qu'elle « diminue avec la vitesse » (cf. dossier du CE, pièce n° 7, Notice technique mobilité, pp. 5 et 6). Au demeurant, le recourant ne démontre pas en quoi le projet ne permettrait pas d'atteindre les objectifs poursuivis et les mesures qu'il énumère (création d'une piste cyclable, réaménagement de la chaussée et instauration d'un sens unique de circulation) apparaissent insuffisantes. Quant aux coûts (devisés à 5393'700 fr. [TTC]) des travaux pointés par le recourant, ceux-ci sont détaillés poste par poste dans le rapport technique et s'avèrent cohérents, compte tenu de la portée du projet, qui consiste dans le réaménagement de 750 mètres de route avec réfection complète du revêtement, plantations d'arbres, mise en place de mobilier et d'éclairage urbains et mise en conformité du réseau de collecte et d'évacuation des eaux (cf. dossier du CE, pièce n° 7, Rapport technique). Du reste, le recourant se contente d'affirmer que les coûts sont « conséquents », sans démontrer en quoi ils s'avéreraient inexacts ou disproportionnés.

7.3 Partant, ce grief s'avère mal fondé.

8. Dans un dernier grief, le recourant se plaint à tout le moins implicitement d'une violation du principe de la coordination (art. 25a LAT). En effet, il estime que la CCSR devait approuver le projet « avant ou en même temps que le Conseil d'Etat ou à tout du moins rendre un préavis avant que le Conseil d'Etat ne statue » et soutient que le projet contrevient à plusieurs dispositions de la LCR (art. 3 al. 4) et de l'OSR (art. 2a al. 5 et 22b al. 1).

8.1

8.1.1 L'art. 230a LR, introduit le 26 avril 2011 et entièrement révisé le 1^{er} janvier 2012, dispose que lorsqu'un projet implique plusieurs autorisations relevant d'autorités distinctes, les décisions spéciales sont intégrées dans une décision globale rendue par l'autorité cantonale de la procédure décisive, contre laquelle une seule voie de recours est ouverte (al. 1), l'autorité de la procédure décisive étant compétente pour trancher en cas de contradictions et à défaut de conciliation (al. 2). Cette disposition cantonale va plus loin que l'art. 25a LAT en tant qu'elle prévoit une « *attraction de compétence* » (cf. art. 230a al. 1 et 2 LR et Message du 24 février 2010 accompagnant le projet de loi cantonale sur la protection de l'environnement, p. 14, disponible à l'adresse Internet : <https://parlement.vs.ch/app/fr/link/114247> ; cf. ég. à ce sujet, Message du 5 septembre 2012 accompagnant le projet de loi cantonale sur la protection des eaux [LcEaux], p. 7, disponible à l'adresse Internet : <https://parlement.vs.ch/app/fr/link/101515>, étant précisé que l'art. 8 LcEaux est strictement identique à l'art. 230a LR). L'art. 230a al. 3 LR prévoit encore que les décisions sont notifiées séparément, mais de manière simultanée, quand une attraction de compétences n'est pas réalisable, par exemple quand la décision de la procédure décisive est communale.

Même s'il va plus loin que la norme fédérale, l'art. 230a LR n'en constitue pas moins une expression des règles de coordination énoncées à l'art. 25a LAT (dans le même sens, cf. ACDP A1 24 80 du 27 septembre 2024 consid. 4.2 ; sur la question de l'assujettissement à la LAT des procédures d'autorisation et de planification de la LR, cf. RUCH, in Commentaire pratique LAT : Autorisation de construire, protection juridique et procédure, 2020, n° 45 ad art. 22 LAT ; JEANNERAT/MOOR, in Commentaire pratique LAT : Planifier l'affectation, 2016, n°s 29 ad art. 14 LAT et 11 ad art. 18 LAT). Le contenu de cette dernière disposition et la jurisprudence y relative s'avèrent par conséquent également pertinents pour circonscrire les contours de la coordination prévue par le droit cantonal.

8.1.2 L'art. 25a LAT prévoit la désignation d'une autorité chargée de la coordination lorsque l'implantation ou la transformation d'une construction ou d'une installation nécessite des décisions émanant de plusieurs autorités (al. 1). Cette autorité doit en particulier veiller à ce que toutes les pièces du dossier de demande d'autorisation soient mises simultanément à l'enquête publique et à ce qu'il y ait une concordance matérielle des décisions ainsi que, en règle générale, une notification commune ou simultanée (al. 2 let. b et d). En outre, il s'agit d'éviter que des décisions contradictoires soient rendues (al. 3). Ces principes ont été conçus pour être mis en œuvre au stade de

l'autorisation de construire, mais la loi prévoit qu'ils sont applicables par analogie à la procédure des plans d'affectation (al. 4).

La loi ne tend pas à une coordination maximale, mais doit assurer une coordination suffisante, ce que précisent les textes allemand et italien de l'art. 25a al. 1 LAT (cf. arrêts du Tribunal fédéral 1C_674/2023 du 17 avril 2025 consid. 2.1, 1C_373/2021 du 26 janvier 2023 consid. 3.1 ; ACDP A1 24 199 précité consid. 6.1). Le contenu ou l'ampleur d'une coordination « suffisante » ressort des principes généraux (notamment de la nécessité d'effectuer une pesée globale des intérêts, dans la mesure où elle est exigée dans le droit de la construction et de l'aménagement) ou de prescriptions spéciales. Il n'y a pas lieu d'assurer la coordination entre des décisions qui, bien qu'elles concernent des projets en relation étroite l'un avec l'autre, n'ont pas d'incidence directe sur la réalisation de l'autre projet. Il en va de même si, pour des motifs objectifs, des décisions connexes et de moindre importance sont prises une fois le projet principal réalisé (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_288/2023 du 24 juin 2024 consid. 3.1 et les nombreuses références citées ; ACDP A1 24 199 précité consid. 6.1).

Sur le plan formel, il n'est pas nécessairement contraire à l'art. 25a LAT que deux décisions soumises à coordination en vertu de cette disposition soient rendues à des dates distinctes au point que les délais de recours ne se chevauchent plus. En effet, à titre exceptionnel, il peut être compatible avec le principe de coordination que les autorités statuent successivement et non simultanément lorsque la coordination matérielle est garantie dans une mesure suffisante, en particulier lorsqu'il n'existe aucun risque de décisions contradictoires (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C_242/2019 du 7 avril 2020 consid. 2.1 et les arrêts cités ; ACDP A1 24 199 précité consid. 6.1).

8.2 En l'espèce, le projet litigieux a été approuvé par le Conseil d'Etat sous l'angle de la LR. Ce dernier n'a pas examiné les dispositions de l'OSR, car il a considéré que celles-ci seraient analysées par la CCSR « seule compétente à ce sujet (...) une fois (...) le projet routier (...) approuvé » (cf. dossier du TC, p. 19). En vertu de l'art. 101 al. 2 OSR, l'instauration d'une zone de rencontre et la suppression et la création des places de stationnement doivent être autorisées conformément à la procédure de l'art. 107 OSR (cf. ACDP A1 24 199 précité consid. 5.1), qui ressortit à la compétence de la CCSR (art. 6 al. 1 let. b LALCR *cum* art. 5 al. 1 let. c RCCSR). Quand bien même une attraction de compétence par le Conseil d'Etat est inenvisageable dans une telle configuration – la CCSR est en effet un « *organe décisionnel indépendant* » (cf. art. 3 LALCR *cum* art. 3 RCCSR) –, l'obligation de coordination telle que circonscrite plus haut n'en doit pas moins être respectée. De fait, une part essentielle du projet relève de la procédure

prévue à l'art. 107 OSR. En effet, il ressort des plans approuvés que si le projet comprend la pose de différents revêtements (pavés grès, enrobé percolé, EPDM), une mise en conformité du réseau de collecte et d'évacuation des eaux claires, un aménagement paysager et l'installation d'éclairages et de mobilier urbains, son élément central réside dans l'instauration d'une zone de rencontre à la A _____, les rues B _____ et C _____ et une partie de la rue D _____ ainsi que la suppression et la création des places de stationnement, par la pose de panneaux de signalisation et un marquage au sol (cf. dossier du CE, pièce n° 7, Notice technique mobilité, p. 4 ; cf. dossier du CE, pièce n° 7, Plans « Revêtements », « Places de parc – état futur », « Circulation concept – état futur » et « Signalisation & Marquage – état futur »).

Aussi, l'issue de la procédure de l'art. 107 OSR à venir – et dont il n'y a pas lieu de préjuger à ce stade – aura indéniablement un impact décisif non pas sur la réalisation d'un autre projet ou d'une partie seulement du projet litigieux, mais bien sur l'existence même de ce dernier. Un hypothétique refus portant sur ce volet, par la CCSR (qui, bien qu'ayant émis un préavis positif, a expressément réservé son approbation) ou sur recours, empêcherait purement et simplement la concrétisation du projet litigieux, nonobstant son homologation sous l'angle de la LR.

Force est donc de constater que le sort du projet routier est intrinsèquement et indissociablement lié à l'approbation de mesures de réglementation locale du trafic (art. 3 al. 4 LCR). Partant, les procédures (LR et OSR) y relatives devaient faire l'objet d'une coordination, à peine de contrevenir à l'art. 230a LR. Dans ce contexte, la seule réversibilité des travaux de réaménagement pour le cas où la CCSR n'approuverait ultérieurement pas l'instauration d'une zone de rencontre et la suppression et la création des places de stationnement ne suffit pas à garantir la coordination des procédures. En effet, un retour au *statu quo ante* entraînerait des coûts de remise en état importants, incompatibles avec le principe de proportionnalité. Cette solution serait d'autant moins admissible que la simple coordination des procédures – exigée par l'art. 230a LR – permettrait aisément d'éviter une telle situation. L'absence de coordination consacre ainsi, dans les circonstances concrètes du présent cas, une violation de l'art. 230a LR. Le grief du recourant se révèle donc bien fondé.

8.3 Ce constat ne conduit cependant pas à l'annulation de la décision entreprise, étant entendu qu'une coordination « *suffisante* » peut encore être garantie à ce stade de la procédure par la seule réforme de son dispositif. Le remplacement de l'actuel ch. 4 du dispositif par une interdiction de commencer les travaux avant que la décision de la

CCSR relative à l'instauration d'une zone de rencontre et à la suppression et la création des places de stationnement nécessaires au projet routier ne soit elle-même exécutoire.

Pragmatique, cette solution doit toutefois demeurer exceptionnelle. En effet, elle garantit une coordination – tout juste – suffisante, puisqu'elle empêche la réalisation du projet avant l'obtention des deux autorisations indispensables. Elle n'exclut toutefois pas le risque d'éventuelles décisions contradictoires, dans l'hypothèse où la CCSR n'approuverait pas les mesures litigieuses ou que cette approbation devrait être annulée sur recours, ce que la coordination tend pourtant à éviter. Cette solution s'accommode par ailleurs mal avec les principes d'économie de la procédure et de célérité. En effet, dans la mesure où l'instauration d'une zone de rencontre est au cœur du projet routier litigieux et en constitue une part prépondérante, il serait assurément plus rationnel que les autorités administratives et de recours ne se penchent qu'une seule fois sur l'ensemble du projet coordonné, plutôt qu'à l'occasion de deux procédures distinctes consacrées à la conformité du projet à la LR, respectivement à sa conformité à l'OSR. En d'autres termes, face à un tel projet, c'est à l'avenir aux autorités précédentes qu'il incombera d'assurer une coordination satisfaisante au stade de la procédure non contentieuse déjà et non au Tribunal de céans de remédier à un défaut de coordination au stade du recours de droit administratif.

9.

9.1 A la lumière des considérants qui précèdent, le recours doit être partiellement admis et la décision réformée au sens du considérant 8.3 du présent arrêt.

9.2 Le recourant n'obtenant que partiellement gain de cause, il se justifie de lui faire supporter la moitié des frais de la procédure, arrêtés à 1500 fr. en vertu notamment des principes de couverture des frais et d'équivalence des prestations, soit 750 fr. (art. 89 al. 1 LPJA). Le solde est remis (art. 89 al. 4 LPJA). Il convient en outre d'octroyer au recourant des dépens réduits dans la même proportion, à charge de l'Etat du Valais. Cette indemnité sera arrêtée à 900 fr. (débours et TVA compris) au vu notamment du travail réalisé par Maître Francey, qui a principalement consisté dans la rédaction d'un recours de 8 pages (art. 91 LPJA ; art. 27 et 29 LTar). Il n'est au surplus pas alloué de dépens à la commune de Y _____ (art. 91 al. 3 LPJA), qui n'en a d'ailleurs pas requis.

Par ces motifs, le Tribunal cantonal prononce :

1. Le recours est partiellement admis.
2. Le chiffre 4 du dispositif de la décision du Conseil d'Etat du 16 juillet 2025 est réformé comme suit :

« 4. Les travaux de réaménagement ne pourront être entrepris qu'une fois la décision de la CCSR approuvant l'instauration de la zone de rencontre ainsi que la suppression et la création des places de stationnement devenue exécutoire. »
3. La décision du Conseil d'Etat du 16 juillet 2025 est confirmée pour le surplus.
4. Les frais, arrêtés à 1500 fr., sont mis à la charge de X _____, à hauteur de 750 fr. Ils sont remis pour le solde.
5. L'Etat du Valais versera à X _____ une indemnité de 900 fr. à titre de dépens réduits pour la présente procédure.
6. Le présent arrêt est communiqué à Maître Amandine Francey, avocate à Martigny, pour X _____, à Maître Blaise Marmy, avocat à Martigny, pour la commune de Y _____, et au Conseil d'Etat du Valais, à Sion.

Sion, le 16 juin 2026