

Par arrêt du 12 novembre 2020 (1C_578/2020), le Tribunal fédéral a déclaré irrecevable le recours en matière de droit public interjeté par X_ et Y_ contre ce jugement.

A1 19 78

ARRÊT DU 14 SEPTEMBRE 2020

Tribunal cantonal du Valais Cour de droit public

Composition : Christophe Joris, président, Thomas Brunner, juge, Frédéric Fellay, juge suppléant, Patrizia Pochon, greffière,

en la cause

X _____ et Y _____, recourants, représentés par Maître M _____

contre

CONSEIL D'ETAT DU VALAIS, autorité attaquée, **CONSEIL COMMUNAL DE A _____**, autre autorité, et **COMMUNAUTÉ DES PROPRIÉTAIRES D'ÉTAGES DE L'IMMEUBLE « B _____ »**, par son administratrice, Bureau commercial C _____ SA, tiers concerné, représentée par Maître N _____

(Construction & urbanisme)

recours de droit administratif contre la décision du 27 février 2019

Faits

A. Le 13 juin 2016, X _____ et Y _____ ont déposé une demande d'autorisation de bâtir pour la démolition de deux chalets et la construction d'un immeuble avec parking, ainsi que la création de forages géothermiques, sur la parcelle n° 996, plan n° 122, au lieu dit « D _____ », à E _____, sur commune de A _____, et dont ils sont copropriétaires. Selon le plan de situation, le n° 122 touche, à l'ouest, un chemin communal dit « F _____ ».

La requête a suscité plusieurs oppositions lors de sa publication au Bulletin officiel (B.O.) n° xxx du xxx 2016 (p. xxx), dont celle de la communauté des propriétaires d'étages de l'immeuble « B _____ » (ci-après : CPPE « B _____ ») du 25 juillet 2016.

Le 7 février 2017, le conseil communal de A _____ a levé les oppositions et accordé l'autorisation requise.

B.a Le 20 février 2017, la CPPE « B _____ » a déposé une requête d'octroi de l'effet suspensif auprès du Conseil d'Etat avant de recourir, le 10 mars suivant, à l'encontre de la décision communale.

Le 29 mai 2017, le conseil communal s'est déterminé et a proposé le rejet du recours, tout comme l'ont fait les époux X-Y _____, le même jour.

Le 31 août 2017, la CPPE « B _____ » a maintenu ses conclusions.

Le 16 octobre 2017, les époux X-Y _____ se sont déterminés.

B.b Interpellé par le Service des affaires intérieures et communales (ci-après : SAIC), le Service de la mobilité (ci-après : SDM) a, le 20 octobre 2017, rendu un préavis négatif par rapport à la rampe d'accès au parking souterrain telle qu'envisagée en raison de « ruptures de pente de l'ordre de 40 à 45 % à l'axe de la rampe », ce qui n'était pas admissible. De plus, les conditions de visibilité, ainsi que « la pente requise sur les 5 premiers mètres » n'étaient pas respectées. Ce dernier élément était toutefois « moins important au vu de la pente de la route communale ». Le SDM a encore précisé que « la valeur de la pente à l'axe de la rampe [ne] pos[ait pas] problème (env. 20 %), la route communale étant de pente équivalente en valeur absolue ».

Le 4 décembre 2017, le conseil communal a proposé le rejet du recours étant donné que l'accès au garage projeté avait fait l'objet d'une analyse par le service communal « route

et cours d'eau » sans qu'il n'y ait eu de remarques particulières formulées à son encontre.

A la suite du préavis négatif du SDM, les époux X-Y _____ ont, le 31 janvier 2018, déposé en cause un nouveau plan d'aménagement de la sortie du garage daté du 16 janvier 2018.

La CPPE « B _____ », respectivement les époux X-Y _____, se sont déterminés les 15 février et 28 mars 2018.

B.c Le 19 avril 2018, le SAIC a requis du SDM un préavis complémentaire, auquel il a été donné suite le 18 mai suivant. Ce service, se fondant sur les plans datés du 16 janvier 2018, a retenu que « [l]e profil à l'axe ne conv[enai]t pas (env. 20 % de différence de pente avec la route communale) et le profil amont non plus (23 % de différence de pente). Pour ces deux cas, une insertion du rayon minimal de 20 m exigé par les normes VSS [normes de l'association des professionnels suisses de la route] n'[était] pas possible compte tenu des longueurs de raccordement trop courtes, même en prenant en compte un dévers favorable de la route communale », si bien que le projet envisagé, contraire aux normes précitées, ne pouvait être accepté en l'état.

Le 12 juin 2018 (date du sceau postal), la CPPE « B _____ » a présenté des observations, tout comme l'ont fait le conseil communal et les époux X-Y _____, les 11 et 20 juin 2018. Ces derniers ont remis à cette occasion des « plans techniques rectificatifs » datés des 15 et 18 juin 2018.

Le 21 juin 2018, le SAIC a interpellé le SDM sur l'impact du dépôt de ces nouveaux plans.

B.d Le 17 juillet 2018, le SDM a conclu que « les pentes projetées [figurant sur les nouveaux plans datés des 15 et 18 juin 2016] ne respect[ai]ent toujours pas les normes VSS » et que « [l]es niveaux mentionnés ne correspond[ai]ent pas à ceux qu'on devait avoir avec un rayon de 20 m ».

Le 2 août 2018, les époux X-Y _____ ont contesté le bien-fondé de cette analyse, tout en joignant à leur courrier un plan du 15 juin 2018, comportant une « nouvelle indication », datée du 27 juillet 2018. A suivre les époux X-Y _____, ce nouveau plan mettait en exergue une « représentation graphique différente et comport[ai]t uniquement, à une plus grande échelle, des indications complémentaires au projet

déposé [...] ». Ce document n'a pas été transmis au SDM pour nouvelle prise de position.

Le 9 août 2018, la CPPE « B _____ » a maintenu ses conclusions.

C. Le 27 février 2019, le Conseil d'Etat a rejeté le recours. En substance, il a retenu que le projet envisagé se heurtait tant à l'article 214 al. 1 de la loi du 3 septembre 1965 sur les routes (LR ; RS/VS 725.1) qu'aux « normes adoptées par l'Association suisse des professionnels de la route et des transports ». Le Conseil d'Etat a souligné que le SDM disposait « davantage d'expérience et de connaissances que les autorités de décision et de recours », si bien qu'il n'y avait pas lieu de s'écarter des « données présentées par [ce dernier] », lesquelles étaient à même de démontrer que « seule une nouvelle implantation du projet permettrait d'assurer des conditions de visibilité suffisante pour la sécurité des utilisateurs ».

D. En mars 2019, le bureau d'ingénieurs G _____ SA (ci-après : G _____ SA) a rendu un rapport technique aux termes duquel le projet litigieux, quand bien même « il ne rempli[ssai]t pas strictement les normes en matière d'accès à un parking privé et de visibilité dans le carrefour de raccordement », demeurerait « praticable et fonctionnel ». Toutefois, « pour des questions de sécurité du trafic et des piétons », les auteurs de ce rapport préconisaient « d'analyser les possibilités de mettre le tronçon en amont de l'accès projeté en sens unique montant, voire de l'interdire au trafic motorisé pour garantir la sécurité de la mobilité douce ».

E.a Le 1^{er} avril 2019, excipant notamment de ce rapport, X _____ et Y _____ ont recouru céans en concluant, sous suite de frais et de dépens, à titre principal à l'annulation de la décision querellée, et à titre subsidiaire, au renvoi de la cause au Conseil d'Etat pour nouvelle décision dans le sens des considérants.

Le Conseil d'Etat a déposé son dossier, le 1^{er} mai 2019, et a proposé de rejeter le recours.

Le 7 mai 2019, le conseil communal a proposé l'admission du recours et a renvoyé « pour le surplus » à ses écritures des 4 décembre 2017, 11 juin et 7 août 2018.

Le 3 juin 2019, la CPPE « B _____ » a conclu, sous suite de frais et de dépens, principalement au rejet du recours et, subsidiairement, au renvoi de la cause devant le Conseil d'Etat afin que celui-ci statue sur l'ensemble des griefs invoqués devant lui.

Le 9 juillet 2019, les époux X-Y _____ ont présenté leurs observations tout en requérant que le dossier soit à nouveau transmis au SDM avec le rapport de G _____ SA, subsidiairement à ce que H _____, ingénieur auprès de ce service, soit entendu en qualité de témoin.

Le 27 décembre 2019, la Cour de céans a interpellé le SDM sur le rapport établi par G _____ SA.

Le 28 janvier 2020, le SDM a requis l'obtention du « nouveau plan d'architecte modifié lors de la procédure pendante par devant [la Cour de droit public] », inconnu de son service et qui avait servi de base pour la rédaction dudit rapport.

Le 3 février 2020, les époux X-Y _____ ont indiqué que les plans datés des 15 et 18 juin 2018, transmis par le SAIC au SDM le 21 juin 2018, avaient servi à l'établissement du rapport de G _____ SA en mars 2019, ce qui a été confirmé par I _____, architecte en charge du projet, le 4 février 2020.

E.b Le 5 février 2020, la Cour de céans a adressé au SDM un exemplaire du plan établi le 27 juillet 2019 [*recte* : 2018] par le Bureau d'architecture I _____, ainsi que trois plans des 15 juin et 18 juin 2018 établis par ce même bureau.

F. Le 3 mars 2020, le SDM a confirmé que « les plans datés des 15 et 18 juin 2018 [n'étaient] pas conformes, le profil amont ne respectant pas les valeurs normatives ». En particulier, « le dessin d'un rayon de 20m passant largement au-dessus des cotes de projet montr[ait] bien que le profil dessiné par le projecteur ne respect[ait] pas ces valeurs normatives ». Cela étant, ce service a ensuite retenu que « [l]e plan modifié le 27 juillet 2018 n'[était] pas identique aux précédents et n'était pas en [leur] possession en date du 17 juillet 2018, date de leur dernier préavis. Ce plan apport[ait] deux informations importantes : Deux profils en long aval et amont avec un rayon vertical de 20m. Les indications des niveaux futurs [étaient] mentionnées en rouge. Un extrait en plan de la rampe avec mention des niveaux figurant déjà sur les plans des 15 et 18 juin, écrits en noir, et qui ne correspond[ai]ent pas aux niveaux mentionnés sur les profils en long. Les pentes transversales mentionnées [n'étaient] pas celles qu'on aura[it], nettement plus importantes, avec les nouveaux profils en long ». En définitive, ce service a émis « [s]ur la base des profils en long dessinés sur le document du 27 juillet 2018 (et non pas sur les niveaux mentionnés en vue en plan) », un préavis positif en relation avec les normes VSS concernant l'accès à la route communale, tout en signalant que la pente transversale, proche de 25 %, était très importante même pour un accès peu utilisé.

Les époux X-Y _____, ainsi que la CPPE « B _____ », se sont encore déterminés les 23 avril et 11 mai 2020.

Considérant en droit

1.1 Le recours est recevable (art. 72, 78 let. a, 80 al. 1 let. a-c, 44 al. 1 let. a, 46 et 48 de la loi du 6 octobre 1976 sur la procédure et la juridiction administratives – LPJA ; RS/VS 172.6).

1.2.1 L'autorité attaquée a déposé le dossier de la cause, la demande des recourants en ce sens est ainsi satisfaite (art. 80 al. 1 let. d, 56 al. 1 et 17 al. 2 LPJA). Ces derniers requièrent également l'interrogatoire des parties, ainsi qu'une inspection des lieux. En sus, ils se réservent le droit de requérir une expertise.

1.2.2 Les parties ont le droit de participer à la procédure et de présenter leurs moyens de preuve (art. 80 al. 1 let. d, 56 al. 1 et 17 al. 2 LPJA). Le droit de faire administrer les preuves, composante du droit d'être entendu que garantit l'article 29 al. 2 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999 (Cst. ; RS 101), n'est pas absolu. La prise en considération de moyens de preuve suppose que ceux-ci apparaissent utiles à l'établissement des faits pertinents. L'autorité de décision peut donc se livrer à une appréciation anticipée de l'utilité du moyen de preuve offert et renoncer à l'administrer lorsque le fait dont les parties veulent établir la réalité n'est pas important pour la solution du cas, lorsque sa preuve résulte déjà de constatations versées au dossier ou lorsqu'elle arrive à la conclusion que ces preuves ne sont pas décisives pour la solution du litige, voire qu'elles ne pourraient l'amener à modifier son opinion (ATF 145 I 167 consid. 4.1). Néanmoins, l'article 29 al. 2 Cst., à l'instar de l'article 19 al. 1 LPJA, ne confère aucun droit d'être entendu oralement (ATF 140 I 68 consid. 9.6.1 ; RVJ 2009 p. 49 consid. 3b ; Regina Kiener et al., *Öffentliches Verfahrensrecht*, 2^e éd. 2015, n. 290, p. 80 ; Giovanni Biaggini et al., *Verwaltungsrecht*, Zurich/ Bâle/Genève 2015, n. 24.91, p. 991 ; Benoît Bovay, *Procédure administrative*, 2^e éd. 2015, p. 262).

1.2.3 En l'espèce, la Cour estime que les pièces au dossier permettent de trancher le litige à la lumière des faits pertinents, si bien qu'il n'y a pas lieu d'administrer les moyens de preuve proposés qui apparaissent superflus. Il n'est ainsi pas indispensable de procéder à l'interrogatoire des parties, celles-ci ayant eu à plusieurs reprises l'occasion de s'exprimer par écrit et d'exposer par ce biais tous les faits et arguments qu'elles

jugeaient utiles à la résolution du cas. En outre, de nombreux plans, orthophotographies et photographies permettant de se représenter les lieux ont été déposés en cause, si bien qu'il n'y a pas lieu d'ordonner une inspection des lieux. Enfin, il en va de même pour une éventuelle expertise. En effet, les recourants ne démontrent pas quelles circonstances particulières et importantes pour l'issue du litige cette demande, laquelle s'apparente davantage à une clause de style prohibée qu'à une véritable requête de moyen de preuve, permettrait d'établir. Partant, il n'y a pas lieu d'y donner suite.

2. Les recourants reprochent au Conseil d'Etat d'avoir « faussement ignoré l'avis favorable du service communal des routes, transports et cours d'eau » et de ne pas avoir tenu compte du fait que le chemin communal présentait une pente de 22.36 %, laquelle créait, à elle seule, une « situation particulière difficilement compatible avec les normes VSS ».

2.1 Selon le principe de maxime inquisitoire, l'autorité doit constater les faits d'office, sans être limitée par les allégations et les offres de preuve des parties (art. 56 al. 1 et 17 al. 1 LPJA). Ce principe est toutefois contrebalancé par le devoir de collaboration des parties (art. 56 al. 1 et 18 al. 1 let. a LPJA), qui sont tenues de participer à la constatation des faits dans une procédure qu'elles introduisent elles-mêmes (arrêt du Tribunal fédéral 2C_284/2019 du 16 septembre 2019 consid. 4.3 ; ACDP A1 19 102 du 6 mai 2020 consid. 4.1).

2.2 En l'occurrence, le prononcé attaqué se réfère à la décision du 7 février 2017, dont la synthèse des services techniques communaux fait partie intégrante (ch. 41, dos. p. 52), si bien que la constatation des faits n'apparaît pas inexacte pour ce motif déjà. Elle ne l'est pas davantage en ce qui concerne « la situation particulière [pente de 22.36 % du chemin communal] » du présent cas étant donné que le Conseil d'Etat s'est fondé sur les préavis du SDM des 20 octobre 2017, 18 mai 2018 et 17 juillet 2018, desquels il ressort notamment que la « route communale monte selon les indications du plan à près de 21 % » et qu'initialement la pente requise sur les cinq premiers mètres n'était pas respectée, mais que ceci était « un élément moins important au vu de la pente de la route communale ». Il s'ensuit que l'autorité attaquée a pris en considération la pente du chemin « F _____ » pour apprécier le projet envisagé. Partant, le grief tiré d'une constatation inexacte des faits (art. 78 al. 1 let. a LPJA) doit être rejeté.

3. Sur le fond, les recourants contestent l'existence d'une violation de l'article 214 LR.

3.1 Aux termes de l'article 214 LR, les accès doivent être construits et aménagés selon les exigences de la technique et les instructions de l'autorité de surveillance de la voie

publique, de telle sorte que leur emplacement et leur utilisation ne constituent ni un danger ni une entrave importante à la circulation sur la voie publique. Ils doivent être dotés d'une fondation suffisante et, au besoin, d'un revêtement (al. 1). En règle générale, les sorties de garages sur les voies publiques ne doivent pas avoir une déclivité supérieure à 15 %. Elles devront comporter un secteur horizontal d'au moins 3 mètres avant la limite de la chaussée et d'au moins 1 mètre avant celle du trottoir. Si la sécurité du trafic l'exige, ce palier sera plus long. En règle générale, la visibilité devra être complète des deux côtés à une distance de 3 mètres de la chaussée et sous un angle de 45 degrés (al. 2). Pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic, l'autorité de surveillance peut prendre toute mesure utile concernant l'emplacement, le genre et l'exécution des accès le long des voies publiques à trafic de transit (al. 3). Les frais d'établissement de nouveaux accès, y compris ceux qui sont occasionnés par l'adaptation de la voie publique, l'abaissement ou le renforcement du trottoir ou de la banquette, sont à la charge du bénéficiaire de l'accès (al. 4).

Cet article vise, avec les articles 166 à 213 LR, à réglementer l'utilisation des fonds bordant les routes de manière à protéger la chaussée et à assurer la sécurité de la circulation en élargissant la zone de protection des routes et en soumettant son utilisation à des conditions strictes. Une attention toute particulière a notamment été accordée aux entrées de garages qui, suivant le cas, peuvent constituer un réel danger pour la circulation (Bulletin de séances du Grand Conseil [BSGC], Session extraordinaire de janvier 1965, p. 299).

3.2 En l'espèce, le Conseil d'Etat s'est fondé sur l'article 214 al. 1 LR et les normes VSS pour retenir que l'accès au garage envisagé constituait un danger pour la circulation. A cet égard, les recourants estiment que le respect de cette disposition, dans son ensemble, serait « désuet » et se fondent sur l'avis du SDM du 27 octobre 2017. Ce faisant, ils passent volontairement sous silence que ce service, quand bien même il a estimé que les conditions de l'article 214 al. 2 LR (pente maximale de 15 % ; secteur horizontal de 3 m avant la limite de la chaussée, respectivement d'au moins 1 m avec celle du trottoir) n'étaient plus représentatives des exigences géométriques pour des raccordements, a précisé que le projet envisagé devait être examiné à l'aune de l'article 214 al. 1 LR. Or, le projet était inadmissible sur cette base en raison notamment du non respect des conditions de visibilité, ce que les recourants ne contestent pas valablement. Dans ces circonstances, l'on cherche en vain l'existence d'une éventuelle violation de l'article 214 al. 1 LR, ce qui conduit au rejet du recours pour ce motif déjà.

4. Mais il y a plus. Les recourants se fondent sur le rapport établi par G _____ SA, postérieurement à la décision attaquée, pour soutenir que leur projet serait « praticable et fonctionnel ». A les suivre, le raccord convexe de 40 mètres de rayon tel qu'envisagé respecterait la norme VSS 640 110 en garantissant une garde au sol suffisante. De plus, conformément à la norme VSS 640 050, la « pente maximale ne dépasse[rait] pas -8% dans le tronçon en question » et la construction projetée n'augmenterait « ni la circulation ni le danger sur ce chemin communal dont la largeur n'excède pas 3 mètres ». En outre, les « recommandations de la norme VSS 640 219A [seraient respectées] s'agissant du rayon extérieur de la voie de liaison », la seule partie de la rampe qui ne remplirait pas ses exigences serait la conséquence de la déclivité induite par la pente du chemin communal. Ensuite, le profil en long de la route serait en adéquation avec la norme VSS 640 110. Puis, s'agissant de la visibilité, la distance minimale prescrite par la norme VSS 640 273 serait remplie côté sud alors que, côté nord, la pose d'un miroir permettrait de remédier à un éventuel manque de visibilité. Enfin, les normes VSS n'auraient pas force obligatoire, si bien qu'il convient d'appliquer ces recommandations en fonction de la situation propre de chaque cas (cf. art. 1.4 de la norme VSS 640 303).

4.1 Conformément à la norme VSS 40 110 laquelle a remplacé, le 29 février 2020, la norme VSS 640 110, le profil en long est la projection de l'axe de la route sur un plan vertical développé (élévation). Sa représentation est définie par la norme VSS 40 033 (ch. 4). Lors des changements de déclivité (Δ), les tronçons à déclivité constante sont raccordés par des arcs de cercles verticaux (rayon R_v) (voir figure 1). On distingue les raccordements convexes (centre du cercle au-dessous de la route) des raccordements concaves (centre du cercle au-dessus de la route) (ch. 7). Le choix des éléments des éléments du profil en long dépend de la fonction de la route, de sa configuration, du régime de vitesse et des contraintes topographiques locales. Il dépend également du tracé en situation, dont la géométrie combinée à celle du profil en long doit répondre aux conditions de sécurité et de confort [...] (ch. 8).

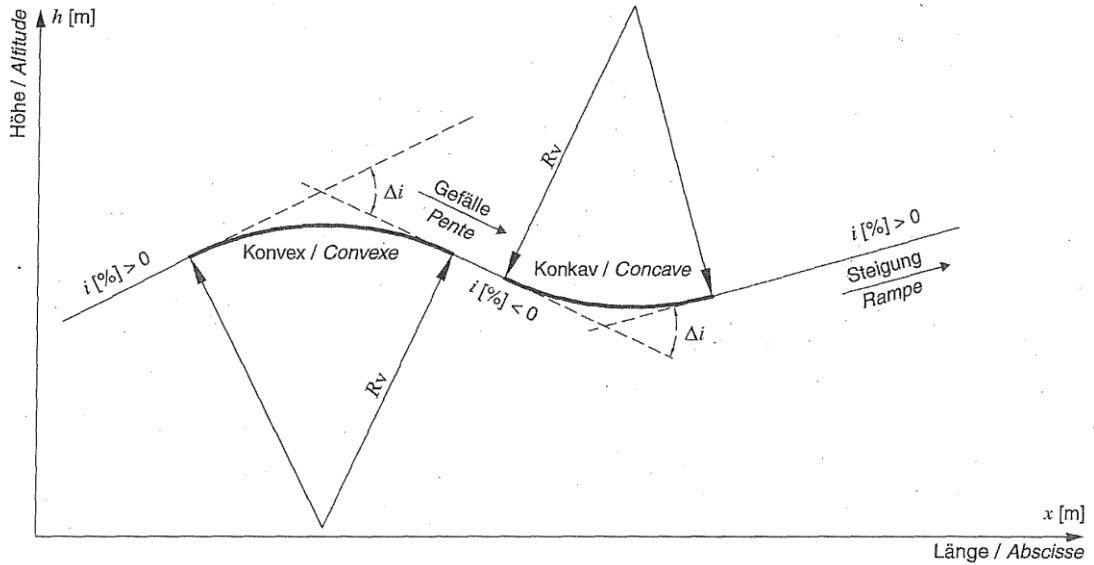


Abb. 1
Vertikale Ausrundungen

Fig. 1
Raccordements verticaux

Le chiffre 17 de la norme précitée prévoit que dans les aménagements qui ne sont parcourus qu'à une vitesse réduite (accès aux propriétés, rampes de garages, etc.), les raccordements verticaux sont utilisés pour éviter que les véhicules n'entrent en contact avec le sol. Pour des changements de déclivité Δi (changement de déclivité [%]) supérieurs à 6 %, les rayons minimaux suivants pour les voitures de tourisme doivent être respectés :

- « - raccordement convexe R_v (rayon de raccordement vertical [m]) au minimum = 20 m
- raccordement concave R_v au minimum = 40 m »

4.2 En l'espèce, les recourants ont modifié à maintes reprises le projet d'accès au parking souterrain envisagé. Ainsi, une première mouture datée du 8 juin 2016 a été jointe à la demande d'autorisation de construire laquelle a été préavisée négativement le 20 octobre 2017 par le SDM en raison notamment de « ruptures de pente de l'ordre de 40 à 45 % à l'axe de la rampe » et du non respect de la pente requise sur les cinq premiers mètres, ainsi que des conditions de visibilité. Se fondant sur les nouveaux plans datés du 16 janvier 2018, le SDM a rendu, le 18 mai 2018, un second préavis négatif au motif que le profil à l'axe et le profil en amont ne convenaient pas. Pour ces deux cas, « une insertion du rayon minimal de 20 m exigé par les normes VSS n'[était] pas possible compte tenu des longueurs de raccordement trop courtes, même en prenant en compte un dévers favorable de la route communale ». Le 20 juin 2018, les recourants ont encore déposé un nouveau jeu de plans datés des 15 et 18 juin 2018. Se fondant sur ceux-ci, le SDM a retenu, le 17 juillet 2018, que « les pentes projetées ne respect[ai]ent toujours pas les normes VSS » et que « [l]es niveaux mentionnés ne correspond[ai]ent pas à ceux qu'on devait avoir avec un rayon de 20 m » si bien qu'il a préavisé négativement le

projet. Le 2 août 2018, les époux X-Y _____ ont contesté le bien-fondé de cette analyse en joignant à leur courrier un plan du 15 juin 2018, lequel comportait une « nouvelle indication » datée du 27 juillet 2018 mettant selon eux en exergue une « représentation graphique différente et comport[ai]nt uniquement, à une plus grande échelle, des indications complémentaires au projet déposé [...] ».

Le 3 mars 2020, le SDM a, d'une part, confirmé que « les plans datés du 15 et 18 juin 2018 [n'étaient] pas conformes, le profil amont ne respectant pas les valeurs normatives » et que « le dessin d'un rayon de 20m passant largement au-dessus des cotes de projet montr[ait] bien que le profil dessiné par le projecteur ne respect[ait] pas [lesdites] valeurs » et, d'autre part, préavisé favorablement le projet en se basant exclusivement sur « les profils en long dessinés sur le document du 27 juillet 2018 » dont il n'avait pas eu connaissance au préalable. Or, il ressort de ce document que, contrairement à ce que soutiennent les recourants, celui-ci ne comporte pas uniquement des « indications complémentaires », mais diverge largement des plans du 15 juin 2018 vu que les altitudes au rupture des pentes indiquées sur les profils en longs diffèrent entre les deux documents. En outre, les niveaux dessinés sur les profils en long sur le document du 27 juillet 2018 ne correspondent pas à ceux mentionnés en vue en plan sur le même document (profil amont : 1593.63, 1594.20, 1594.31, 1594.10, 1593.79, 1593.10, 1592.60 contre 1593.63, 1594.20, 1593.93, 1593.75, 1593.10 ; profil aval : 1593.31, 1593.53, 1593.72, 1593.67, 1593.59, 1593.10, 1592.60 contre 1593.31, 1593.70, 1593.84, 1593.67, 1593.59, 1593.10, 1592.60), ce qui conduit à une déclivité différente du tronçon. Les profils en long dessinés sur le plan du 27 juillet 2018 ne correspondent ainsi pas aux pentes transversales figurant sur les coupes de devers du même plan.

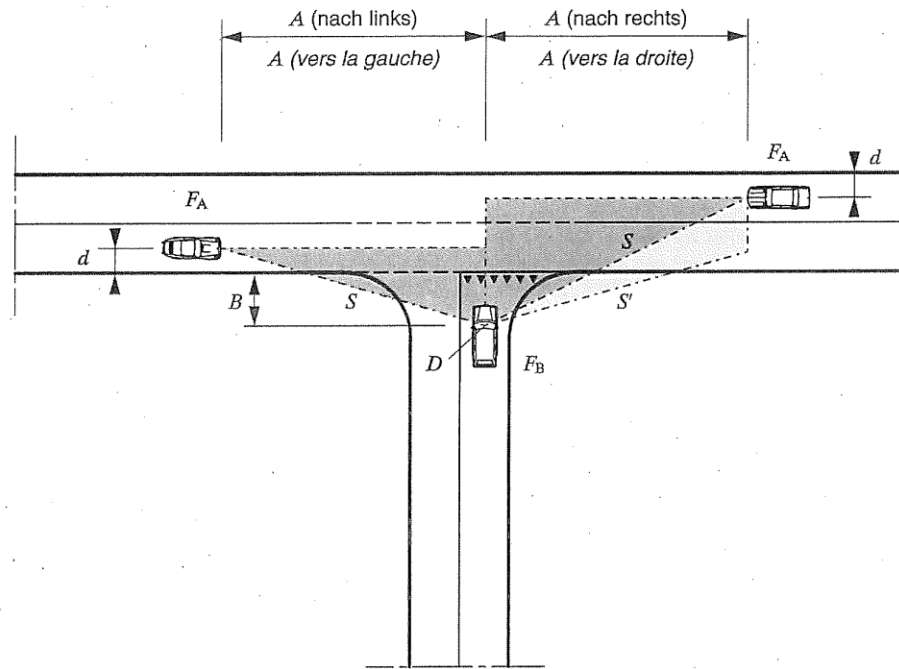
Dans ces circonstances, l'on ne peut suivre les recourants lorsqu'ils soutiennent que l'exigence d'un rayon minimal $R_v = 20$ pour des raccordements convexes serait remplie, l'analyse des plans des 15 et 18 juin 2018 permettant d'en inférer le contraire. Ainsi, quand bien même les normes VSS ne sauraient faire office de loi ou d'ordonnance, il n'en demeure pas moins que le Conseil d'Etat pouvait s'y référer pour nier l'existence d'un accès satisfaisant à la voie publique et censurer le projet sous l'angle de l'article 214 al. 1 LR. Les recourants ne sauraient valablement le contester puisqu'ils se basent essentiellement sur le rapport technique établi par G _____ SA, lequel renvoie largement à ces normes, pour justifier l'admissibilité de l'accès.

Cela étant, il n'y a pas lieu de s'écarter des valeurs ressortant des plans et profils en long des 15 et 18 juin 2018, lesquelles coïncident avec celles figurants au niveau

mentionné en plan sur le document du 27 juillet 2018 et dont les recourants s'accordent à dire qu'ils constituent le fondement de leur projet. Les recourants échouent ainsi à démontrer que leur projet respecte les prescriptions pertinentes des normes VSS et que sa censure par le Conseil d'Etat, sous l'angle de l'article 214 LR, était illégale.

La prise de position du SDM du 3 mars 2020 ne change rien à cet égard. En effet, ce service ne pouvait se contenter des « profils en long dessinés sur le document du 27 juillet 2018 » pour préavis favorablement le projet tout en retenant que « les plans datés du 15 et 18 juin 2018 [n'étaient] pas conformes, le profil amont ne respectant pas les valeurs normatives » et que « le dessin d'un rayon de 20m passant largement au-dessus des cotes de projet montr[ait] bien que le profil dessiné par le projecteur ne respect[ait] pas [lesdites] valeurs ». A cela s'ajoute que ce nouveau préavis se heurte, sans la moindre justification, à la prise de position antérieure de ce service, selon laquelle le projet envisagé ne remplissait également pas les conditions de visibilité. Il incombait dès lors au SDM de s'assurer que ces exigences étaient remplies avant de préavis favorablement le projet, ce qu'il s'est abstenu de faire. Cela étant, il ressort du dossier que l'accès envisagé ne satisfait pas auxdites conditions pour les motifs qui vont suivre.

5.1 La norme VSS 640 273, remplacée, le 31 mars 2019, par la norme VSS 40 273a, définit les dimensions du champ de vision dans les carrefours pour permettre aux véhicules sans priorité de croiser le trafic prioritaire ou de s'y insérer (ch. 2). Les conditions de visibilité dans les carrefours sans piste cyclable y sont énumérées comme suit (figure 1 VSS 40 273a) :



- | | | | |
|----------------------|--|----------------------|---|
| <i>A</i> | Knotensichtweite | <i>A</i> | Distance de visibilité aux carrefours |
| <i>B</i> | Beobachtungsdistanz | <i>B</i> | Distance d'observation |
| <i>S</i> | Sichtlinie | <i>S</i> | Ligne de visibilité |
| <i>S'</i> | Sichtlinie bei Überholen | <i>S'</i> | Ligne de visibilité en cas de dépassement |
| <i>F_A</i> | Vortrittberechtigtes Fahrzeug | <i>F_A</i> | Véhicule prioritaire |
| <i>F_B</i> | Vortrittbelastetes Fahrzeug | <i>F_B</i> | Véhicule non prioritaire |
| <i>D</i> | Beobachtungspunkt | <i>D</i> | Point d'observation |
| <i>d</i> | Abstand von der Mitte des Fahrzeugs zum Fahrbahnrand | <i>d</i> | Distance entre l'axe médian du véhicule et le bord de la chaussée |
| | Sichtfeld | | Champ de vision |
| | Sichtfeld bei Überholen im Knotenbereich | | Champ de vision en cas de dépassement dans la zone du carrefour |

Selon le ch. 12.1, les distances de visibilité *A* aux carrefours, applicables aux véhicules automobiles, sont définies par les domaines de valeurs données au tableau ci-après :

Erforderliche Knotensichtweiten je nach Zufahrtsgeschwindigkeit der vortrittberechtigten Motorfahrzeuge Distances de visibilité aux carrefours nécessaires en fonction de la vitesse d'approche des véhicules automobiles prioritaires								
Zufahrtsgeschwindigkeit Vitesse d'approche	[km · h ⁻¹]	20	30	40	50	60	70	80
Knotensichtweite Distance de visibilité <i>A</i> aux carrefours	[m]	10...20	20...35	35...50	50...70	70...90	90...110	110...140

5.2 In casu, il apparaît que le raccordement projeté est orienté vers le sud. Dans la mesure où il n'est pas contesté que la vitesse d'approche des véhicules empruntant le chemin communal se situe à 30 km/h, la distance de visibilité *A* aux carrefours doit être comprise entre 20 et 35 m, ce qui, au vu des plans déposés en cause n'est pas réalisé. Toutefois, même dans l'hypothèse favorable où une vitesse de circulation de 20 km/h devait être retenue en raison du gabarit et de la pente de la route (cf. rapport G _____ SA), ce qui permettrait de réduire la distance de visibilité à une mesure

comprise entre 10 et 20 m, il ressort du dossier et des plans versés en cause que les automobilistes sortant du garage souterrain ne disposeraient toujours pas d'une visibilité suffisante en amont, compte tenu du mur situé à l'est de la sortie, lequel constitue un obstacle indéniable de nature à masquer un véhicule ou un deux roues léger descendant le chemin communal. A cet égard, il paraît peu vraisemblable que la simple pose d'un miroir permettrait de pallier à ce problème. En effet, l'aval du/des propriétaire(s) du bien-fonds sur lequel celui-ci devrait être érigé ne figure pas au dossier. De plus, la norme VSS 40 273a préconise la mise en place d'un miroir « qu'en dernier recours » et proscrit même celui-ci pour de nouvelles constructions (ch. 13.2), ce dont les recourants ne soufflent mot. Cette solution n'est dès lors pas viable pour ce motif déjà. A cela s'ajoute qu'il ressort du rapport G _____ SA – sur lequel se fonde essentiellement les recourants – que le gabarit du chemin communal ne permet pas le croisement de véhicules et que la forte déclivité du tronçon situé en amont du raccordement constitue des « situations accidentogènes importantes », ce qui renforce la nécessité d'une visibilité suffisante tant à l'aval qu'en amont de la sortie du garage. Par ailleurs, les auteurs de ce rapport recommandent au conseil communal, « pour des questions de sécurité du trafic et des piétons [...] d'analyser les possibilités de mettre le tronçon en amont de l'accès projeté en sens unique montant, voire de l'interdire au trafic motorisé pour garantir la sécurité de la mobilité douce ». Ces éléments démontrent également que la conception envisagée n'est pas satisfaisante, car elle crée un danger pour la circulation. Il s'ensuit que le projet déposé ne saurait être autorisé en l'état compte tenu de son impact sur la sécurité du trafic et des usagers, intérêt qui prime celui, économique, des recourants à ériger un immeuble sur la parcelle n° 996, d'autant plus qu'ils n'ont pas démontré qu'une modification de la rampe d'accès permettant de respecter les impératifs sécuritaires routiers serait impossible. Ces considérations matérialisent une violation des exigences sécuritaires posées par l'article 214 al. 1 LR.

6.1 Au vu de ce qui précède, le recours doit être rejeté (art. 80 al. 1 let. e et 60 al. 1 LPJA) sans qu'il n'y ait lieu d'analyser si les réquisits des autres normes invoquées (VSS 640 050 modifiée le 31 août 2019 par la norme VSS 40 050 ; VSS 640 291a remplacée le 31 mars 2019 par la norme VSS 40 291a), non litigieuses céans, sont remplies.

6.2 X _____ et Y _____ supporteront, solidairement entre eux, les frais de justice (art. 88 al. 2 et 89 al. 1 LPJA), sans allocation de dépens (art. 91 al. 1 *a contrario* LPJA). Ils verseront, en outre, solidairement entre eux, des dépens à la CPPE « B _____ » qui en a expressément requis (art. 91 al. 1 LPJA).

6.3 Vu les critères et limites des articles 13 al. 1 et 25 de la loi du 11 février 2009 fixant le tarif des frais et dépens devant les autorités judiciaires ou administratives (LTar; RS/VS 173.8) et, en particulier, les principes de la couverture des frais et de l'équivalence des prestations, l'émolument de justice, qui comprend les frais de chancellerie (art. 3 al. 3 et 11 LTar), est fixé à 2 000 francs.

6.4 Les dépens dus par X _____ et Y _____ à la CPPE « B _____ » sont fixés à 2 500 fr. (TVA comprise ; art. 4, 27 et 39 LTar). En sus de l'indemnisation des débours de cette partie, fixés forfaitairement à 100 fr. (pour les frais de copies [50 cts par page : ATF 118 Ib 349 consid. 5] et de port [selon le tarif postal ; cf. à ce sujet, RVJ 2002 p. 315]), ce montant tient compte de l'activité déployée par le mandataire du recourant, qui a consisté essentiellement en la prise de connaissance du dossier, et en la rédaction d'une réplique de 16 pages et d'une détermination de 6 pages.

Par ces motifs, le Tribunal cantonal prononce

1. Le recours est rejeté.
2. Les frais, par 2 000 fr., sont mis à la charge de X _____ et de Y _____, solidairement entre eux.
3. X _____ et Y _____ verseront, solidairement entre eux, 2 500 fr. à titre de dépens, à la communauté des propriétaires d'étages de l'immeuble « B _____ ».
4. Les dépens sont refusés à X _____ et Y _____.
5. Le présent arrêt est communiqué à Maître M _____, pour X _____ et Y _____, à Maître N _____, pour la communauté des propriétaires d'étages de l'immeuble « B _____ », au conseil communal de A _____, et au Conseil d'Etat.

Sion, le 14 septembre 2020