

A1 24 206

ARRET DU 26 JUIN 2026

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

Composition : Christophe Joris, président ; Frédéric Fellay et Matthieu Sartoretti, juges ;
Raquel Rio, greffière ;

en la cause

**COMMUNAUTE DES PROPRIETAIRES D'ETAGES DE L'IMMEUBLE SIS SUR LA
PARCELLE DE BASE N° XXX, R _____ SA, S _____ SA et T _____
SA, et U _____, V _____, W _____, X _____ et Y _____,**
recourants, tous représentés par Maître Damien Bender, avocat à Monthey,

contre

CONSEIL D'ETAT DU VALAIS, autorité attaquée, et **COMMUNE DE Z _____**,
autre autorité.

(voie publique)

recours de droit administratif contre la décision du 21 août 2024

Faits

A. La parcelle de base n° xxx de la commune de Z _____ (ci-après : la commune), sise à l'Avenue A _____, est constituée en propriété par étages (ci-après : la PPE). R _____ SA, T _____ SA et U _____, V _____, W _____, X _____ et Y _____ en sont notamment copropriétaires. S _____ SA occupe, en qualité de locataire, des surfaces commerciales au rez-de-chaussée de l'immeuble.

B. Le 13 février 2023, le Conseil municipal de la commune a décidé d'« accept[er] la réalisation des aménagements nécessaires à diminuer le phénomène du parking sauvage sur l'avenue A _____ et la rue B _____ [...] validant ainsi la suppression de 9 places de parc dans le cadre de ces aménagements ».

Par publication au Bulletin officiel (B.O.) du xx.xx.xxxx, la Commission cantonale de signalisation routière (CCSR) a, « en vertu des art. 3 LCR et 107 OSR », porté à la connaissance des usagers diverses modifications de la signalisation routière décidées par la commune, soit en particulier le « marquage de places de stationnement en jaune (livraisons et handicapés) » sur l'Avenue A _____.

Par courrier du 5 septembre 2023 intitulé « Travaux de réaménagement de la Rue B _____ et de l'Avenue A _____ », la commune a informé les intéressés qu'elle allait entreprendre des travaux de « réfection » des axes routiers précités à partir du 25 septembre 2023. Un plan des réaménagements était joint en annexe.

Le 18 septembre 2023, d'autres voisins concernés par la modification de la signalisation du xx.xx.xxxx ont recouru à son encontre, sollicitant l'annulation de la décision y relative et le renvoi du dossier à la CCSR « avec interdiction de rendre une nouvelle décision de signalisation aussi longtemps que les aménagements prévus par la commune de Z _____ n'aur[aient] pas fait l'objet d'une procédure de régularisation ou d'autorisation » conforme à la LR.

Le 19 septembre 2023, ces mêmes voisins ont saisi le Conseil d'Etat d'une plainte tendant à la mise en œuvre d'une procédure conforme à la LR et à ce qu'il soit fait interdiction à la commune de commencer les travaux dans l'intervalle.

Par décision du 20 septembre 2023, le Département de la mobilité, du territoire et de l'environnement (DMTE) a interdit aux autorités communales d'entamer les travaux, leur

impartissant par ailleurs un délai pour se déterminer sur la nature de ceux-ci et la conformité au droit de la procédure suivie.

Dans sa réponse du 28 septembre 2023, le Conseil municipal a principalement rappelé le contexte dans lequel s'inscrivaient les réaménagements prévus, exposant qu'ils concrétisaient une simple adaptation de l'état existant afin d'éviter le parcage sauvage, de sécuriser le secteur et d'y intégrer des îlots de fraîcheur, de sorte qu'il s'agissait d'un projet de peu d'importance. Concernant les places de stationnement à supprimer sur l'Avenue A _____, il a précisé qu'elles n'avaient « jamais fait l'objet d'une mise à l'enquête publique », car elles avaient été « installées provisoirement en attendant l'ouverture du parking C _____, lequel a[vait] été inauguré en date du 29 mars 2022 et cont[enait] 74 places de parc. » Sur cette base, le Conseil municipal a sollicité l'annulation de la décision du 20 septembre 2023 lui interdisant de commencer les travaux.

A la suite d'échanges entre les autorités communales et cantonales, le Conseil municipal a, par décision du 4 décembre 2023, confirmé sa volonté de réaliser les aménagements litigieux, ce qui incluait la suppression des places de stationnement sur les deux tronçons concernés, et décidé « d'entamer la procédure simplifiée, conformément à l'art. 42 de la loi cantonale sur les routes ».

La commune ayant informé la CCSR qu'elle renonçait à la modification de la signalisation routière, le Conseil d'Etat a, par décision du 20 décembre 2023, constaté que le recours interjeté à son encontre était devenu sans objet et a rayé la cause du rôle.

Le 24 janvier 2024, le Conseil d'Etat est entré en matière sur la plainte du 19 septembre 2023 et a ordonné à la commune de soumettre les travaux litigieux à la procédure prévue par la LR.

C. Dans l'intervalle, soit le 29 décembre 2023, le Conseil municipal avait déjà adressé un avis personnel aux intéressés, marquant ainsi le début de la procédure simplifiée de l'art. 42 al. 3 LR. Selon cet avis, la commune projetait de « valoriser les aménagements de l'avenue A _____ et la rue B _____ [...], d'y améliorer la biodiversité en y créant de nouveaux espaces végétalisés et d'y installer du mobilier urbain ». L'avis précisait encore que le dossier du projet était consultable dans les locaux communaux et que les éventuelles oppositions pouvaient être formées jusqu'au 9 février 2024. Le dossier déposé contenait, entre autres, un rapport intitulé « 468 VÉGÉTALISATION B _____ – A _____, Commune de Z _____ – Rapport LR – Projet routier »

établi le 1^{er} décembre 2023 par D _____ SA (ci-après : le rapport 468), auquel étaient annexés divers plans.

D. Le 8 avril 2024, après avoir constaté que R _____ SA avait aménagé cinq places de parc devant la façade nord du bâtiment situé sur la parcelle n° xxx, le Conseil municipal l'a sommée de supprimer ces places de parc, créées selon lui sans droit, et de remettre en état les lieux. Le 13 mai 2024, R _____ SA a déposé un recours contre ce prononcé communal devant le Conseil d'Etat, qui l'a rejeté par décision du 30 avril 2025. Le 4 juin 2025, R _____ SA a contesté cette décision cénans (cause A1 2025 99).

E. Le 16 avril 2024, R _____ SA, T _____ SA, S _____ SA et U _____, V _____, W _____, X _____ et Y _____ (ci-après : les recourants), ainsi que d'autres opposants, se sont plaints au Conseil d'Etat des réaménagements d'ores et déjà effectués par la commune, alors même que la procédure y relative était toujours pendante. Ils ont requis l'exécutif cantonal d'ordonner à la commune de retirer les bacs de plantations mis en place devant leur parcelle.

Le 18 avril 2024, le Conseil municipal a informé le DMTE qu'il avait favorablement préavisé le projet de réaménagement, par décision du 8 avril 2024, et lui a transmis le dossier, y compris les neuf oppositions formées à son encontre, pour homologation par le Conseil d'Etat. Dans leur opposition du 9 février 2024, les parties précitées soutenaient que le projet contrevenait à plusieurs intérêts à prendre en considération en vertu de l'art. 26 al. 1 LR (protection de la population, de son milieu naturel et bâti [let. a] ; sécurité du trafic [let. b] ; protection des utilisateurs, particulièrement les piétons, les cyclistes et les handicapés [let. c]). Le projet routier restreignait par ailleurs à l'excès leur droit de propriété et leur liberté économique.

Dans le cadre de la procédure d'homologation, le DMTE a, le 14 mai 2024, sollicité les préavis de divers services cantonaux et celui de la CCSR. Le 8 juillet 2024, cette dernière a indiqué ne pas être en mesure d'émettre de préavis, faute de plan de signalisation et de marquage au dossier, ce qui n'empêchait pas la procédure LR d'être menée à son terme. Ayant toutefois constaté que le projet prévoyait la création de places de parc réservées aux personnes en situation de handicap et à la livraison, la CCSR a exigé leur marquage au sol correct et l'ajout de la signalisation verticale correspondante, conformément aux normes applicables. Sous la rubrique « Conditions », la CCSR a encore mentionné ce qui suit :

« Un 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. »

Par décision du 21 août 2024, le Conseil d'Etat a ordonné la jonction des procédures de plainte du 16 avril 2024 et d'homologation du dossier routier, levé les oppositions, approuvé le projet d'exécution routier selon les plans au dossier, déclaré les travaux y relatifs d'utilité publique et préventivement retiré l'effet suspensif aux éventuels recours qui pourraient être interjetés contre sa décision. Le Conseil d'Etat a assorti par ailleurs cette dernière de diverses conditions impératives dont l'une, sous ch. 5.1 du dispositif, relative à la signalisation routière et au marquage, libellée comme suit : « Dès l'adoption du projet routier par le Conseil d'Etat, un plan de signalisation et de marquage sera transmis à la CCSR pour homologation. L'approbation de la CCSR demeure réservée ».

F. Le 12 septembre 2024, les recourants ont déposé un recours de droit administratif dirigé contre le seul retrait de l'effet suspensif (cause A1 24 188). Après avoir converti cet acte en requête de restitution de l'effet suspensif, le Tribunal cantonal l'a rejetée par arrêt du 26 novembre 2024, sans frais ni dépens. Saisi d'un recours en matière de droit public, le Tribunal fédéral l'a admis dans la mesure de sa recevabilité et ainsi restitué l'effet suspensif au recours en tant qu'il portait sur les aménagements prévus devant la parcelle n° xxx (arrêt du Tribunal fédéral 1C_11/2025 du 18 février 2025).

Parallèlement, soit le 2 octobre 2024, les recourants ont, sur le fond cette fois, entrepris la décision du 21 août 2024 devant le Tribunal cantonal (cause A1 24 206) en concluant, sous suite de frais et dépens, à son annulation. En substance, ils dénoncent une violation de leur droit d'être entendus et une constatation inexacte des faits, motif pris que l'autorité précédente n'aurait pas statué à l'égard des bacs de plantations installés sans autorisation par la commune ni, par voie de conséquence, constaté qu'ils représentaient un danger pour la sécurité du trafic. Sur le fond, ils estiment que la procédure simplifiée prévue par l'art. 42 al. 3 LR, prévoyant une consultation individuelle en lieu et place d'une enquête publique, était inapplicable vu l'importance du projet en cause. De même, ils reprochent aux autorités précédentes d'avoir méconnu les art. 163 LR et 34 LC en renonçant à soumettre l'installation de bacs de plantations à l'obtention d'une autorisation de construire. De manière générale enfin, ils réitèrent le grief pris d'une violation de divers intérêts dont l'art. 26 LR exige la prise en compte lors de l'élaboration d'un projet routier. A l'appui de leur recours, les intéressés sollicitent l'édition du dossier de plainte et d'homologation du projet routier ainsi qu'une inspection des lieux.

Le Conseil d'Etat a déposé sa réponse le 27 novembre 2024, accompagnée d'un bordereau correspondant à la liste des pièces déjà produites dans la cause A1 24 188. Se déterminant brièvement sur le bien-fondé de la procédure simplifiée suivie et rappelant que l'absence de risque pour la sécurité du trafic était notamment fondée sur le préavis positif du Service de la mobilité (SDM), le Conseil d'Etat a conclu au rejet du recours, sous suite de frais.

Le 3 décembre 2024, la commune a proposé le rejet du recours. Elle a relevé que la procédure d'approbation était conforme à l'art. 42 al. 3 LR et que l'installation des bacs de plantations n'était pas soumise à autorisation de construire. Elle a également affirmé que le projet respectait les divers intérêts protégés par l'art. 26 LR.

Le 16 décembre 2024, les recourants ont répliqué en produisant un rapport du bureau d'architecture E _____ SA mentionnant notamment que l'accès aux places de stationnement privées n'est pas garanti et que le projet est dangereux pour les piétons.

Transmise aux autres participants à la procédure le 17 décembre 2024, cette détermination n'a pas suscité de réaction de leur part.

Le 14 janvier 2026, le Tribunal a porté à la connaissance des parties qu'une affaire portant sur le même projet de réaménagement que celui litigieux avait été tranchée par arrêt A1 24 199 du 6 octobre 2025, en force et librement consultable sur le site <https://jurisprudence.vs.ch>. Dans la mesure où les deux causes (A1 24 199 et A1 24 206) présentaient *a priori* des problématiques connexes, il a imparti aux recourants un délai de dix jours pour qu'ils lui communiquent le maintien ou le retrait de leurs recours, respectivement l'abandon de certains griefs.

Le 28 janvier 2026, les recourants ont informé le Tribunal qu'ils maintenaient intégralement leur recours.

Considérant en droit

1.

1.1 Selon l'art. 44 al. 3 LPJA, la qualité pour recourir est examinée d'office par l'autorité saisie.

1.2 En l'occurrence, la qualité pour recourir de la CPPE apparaît douteuse, dans la mesure où seule une procuration signée de l'administrateur a été déposée en cause (cf. dossier du TC, p. 28) alors qu'il doit disposer d'une autorisation préalable de l'assemblée des copropriétaires (cf. art. 712^t al. 2 CC ; cf. ég. ACDP A1 21 261 du 29 juillet 2022 consid. 1.2 et les références citées). Cette question peut toutefois demeurer indécise, dans la mesure où les autres recourants disposent incontestablement de la qualité pour recourir.

1.3 Pour le surplus, le recours a été déposé en temps utile, étant relevé que la décision litigieuse a été réceptionnée par les recourants le 2 septembre 2024 (cf. dossier du TC, p. 76), et respecte les autres réquisits légaux (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). Partant, il convient d'entrer en matière.

2. A titre de moyens de preuve, les recourants ont requis l'édition par le Conseil d'Etat « du dossier relatif à la décision du 21 août 2024 d'approbation de plans routiers et du traitement des plaintes liées [au] [r]éaménagement av. A _____ et Rue B _____ Commune de Z _____ ». Ils ont également sollicité la mise en œuvre d'une inspection des lieux et se sont réservés « tout autre moyen 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 II 73 consid. 5.2.2).

2.2 En l'occurrence, le Conseil d'Etat a produit le dossier de la cause, qui correspond à celui constitué dans la cause A1 24 188. La requête correspondante des recourants est donc satisfaite. Quant à l'inspection des lieux, elle est sollicitée de manière toute générale, sous l'intitulé « MOYENS DE PREUVE ». Elle n'est en revanche proposée à

l'appui d'aucun des 48 allégués constituant la partie factuelle du mémoire, lesquels sont pourtant systématiquement assortis d'une offre de preuve. Faute de servir concrètement à l'établissement des faits, on distingue mal la pertinence d'une telle mesure d'instruction. Par ailleurs, sur la base du dossier, le Tribunal de céans s'estime suffisamment renseigné pour statuer en connaissance de cause. Une inspection des lieux n'apparaît ainsi pas susceptible d'apporter des éléments déterminants de nature à influencer sur le sort du litige. Il ne sera donc pas donné suite à cette offre de preuve par appréciation anticipée de son utilité. Enfin, le fait de se « réserver un moyen de preuve » constitue une clause de style prohibée par la LPJA et le CPC (arrêt du Tribunal fédéral 1C_415/2022 du 11 juin 2024 consid. 4.4 ; ACDP A1 25 79 du 10 septembre 2025 consid. 2.2).

3. Dans un grief formel qu'il se justifie d'examiner en premier lieu, les recourants reprochent au Conseil d'Etat une violation de leur droit d'être entendus. Ils rappellent que cette autorité avait été saisie de la plainte du 16 avril 2024 relative à l'installation sans droit des bacs de plantations. Or, la décision litigieuse se limitait à indiquer que l'emplacement du mobilier urbain pourrait être discuté sur place entre les recourants et un membre du service communal concerné et souligné encore que leur adaptation pourrait, au besoin, avoir lieu ultérieurement. Ce faisant, le Conseil d'Etat n'aurait pas statué sur l'installation dénoncée. Les recourants considèrent également que la décision entreprise n'exposerait pas en quoi le projet serait de peu d'importance au sens de l'art. 42 al. 3 LR. A leur sens, ces différents manquements seraient constitutifs d'un déni de justice.

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, le Conseil d'Etat a considéré que les bacs de plantations ne représentaient pas un élément essentiel de la procédure d'approbation et étaient, de surcroît, dispensés de mise à l'enquête publique (cf. dossier du TC, p. 54). Il s'est donc déterminé à ce propos, contrairement à ce qu'affirment les recourants. En outre, le fait que ces derniers ne partagent pas le raisonnement juridique de l'autorité précédente, fût-il erroné, ne constituerait pas un déni de justice ; cette problématique relèverait du droit matériel. En tout état de cause, dans la mesure où les plantations litigieuses ont été enlevées par la commune, il n'y a plus d'intérêt à ce qu'il soit statué à cet égard. Quant au bien-fondé du recours à l'art. 42 al. 3 LR, le Conseil d'Etat a retenu que le projet prévoyait « d'installer des îlots de fraîcheur (arbres, gazon stabilisé, massifs plantés) ainsi que du mobilier urbain amovible (bacs à fleurs et bancs), sans modifier le gabarit de la route ni sa géométrie » et avait une « implication somme toute limitée (gabarit semblable de la route, végétalisation et mobilier amovible) » (cf. dossier du TC, pp. 41 et 50), de sorte qu'il pouvait bénéficier de la procédure simplifiée de l'art. 42 al. 3 LR. Certes brève, cette motivation satisfaisait néanmoins aux standards minimaux du droit d'être entendu, ce qui exclut tout déni de justice.

3.3 Partant, ce grief s'avère mal fondé.

4. Dans un deuxième grief, les recourants se plaignent d'une violation de l'art. 42 LR. Ils estiment que le projet routier, devisé à environ 320'000 fr., portant de surcroît sur des axes routiers réaménagés récemment et impliquant la suppression de places de stationnement dans le centre-ville déjà moribond, était d'envergure, notamment en termes de coûts, et exigeait que l'ensemble de la population Z _____ soit consultée par la voie de l'enquête publique. Aussi le recours indu à la procédure simplifiée de l'art. 42 al. 3 LR devait entraîner l'annulation de la décision entreprise.

4.1 En vertu de l'art. 42 LR, le plan général et le projet d'exécution sont déposés publiquement pendant trente jours, par les soins du département compétent ou de la commune au bureau communal où tout intéressé peut en prendre connaissance (al. 1). Ce dépôt est rendu notoire par un avis de l'autorité précitée inséré dans le Bulletin officiel et publié aux criées ordinaires ou affiché dans la ou les communes de situation de la voie publique (al. 2). Cette enquête peut néanmoins être supprimée lorsqu'il s'agit d'un

projet de peu d'importance ou de simples modifications et si les propriétaires intéressés ont donné leur accord par écrit ou si l'occasion leur a été donnée d'en prendre connaissance et d'y faire opposition (al. 3).

La loi ne définit pas la notion de « projet de peu d'importance » pas plus que celle de « simples modifications ». Contrairement à ce qu'il a fait pour la procédure allégée prévue par la loi du 10 juin 2022 sur les dangers naturels et l'aménagement des cours d'eau ([LDNACE] ; cf. art. 33 al. 2, 65 al. 2 let. g LDNACE et art. 29 de l'ordonnance du 17 juillet 2024 sur les dangers naturels et l'aménagement des cours d'eau [ODNACE] intitulé « Projets de peu d'importance »), le législateur n'a par ailleurs pas expressément chargé le Conseil d'Etat de préciser les notions utilisées par l'art. 42 al. 3 LR. Il s'agit donc de notions juridiques indéterminées dans l'interprétation desquelles les autorités administratives de première instance bénéficient d'une certaine latitude de jugement (ACDP A1 24 199 précité consid. 3.1 et les références citées).

4.2

4.2.1 En l'occurrence, il ressort de la décision entreprise et du dossier, en particulier du rapport 468 et des plans y relatifs, que le projet consistera à réaménager deux tronçons de la voie publique, soit environ 120 m pour l'Avenue A _____ et 90 m pour la Rue B _____. Les travaux impliqueront le découpage de l'enrobé sur 445 m², c'est-à-dire approximativement 15 % de la surface des deux tronçons. Afin d'en assurer la perméabilité, cette surface sera remplacée par du gravier collé (traversées piétonnes : 51 m²), du gazon stabilisé (accès aux véhicules d'urgence : 57 m²), du dallage en béton (places de livraison : 61 m²), ainsi que des plantations (massifs de vivaces et persistants : 275 m²). Dans le but de remédier au parcage sauvage tout en évitant que les véhicules n'empiètent sur les surfaces plantées, les végétaux sont prévus en hauteur et des butes seront réalisées. Ces aménagements seront encore complétés par l'installation de 40 assises rondes préfabriquées sur les trottoirs (30 d'un diamètre de 60 cm pour 300 kg ; 9 pour un diamètre de 90 cm pour 565 kg ; 1 de 120 cm de diamètre pour 892 kg) et de deux arbres en pot. Trois places de stationnement dont deux réservées à la livraison et une à l'usage de personnes en situation de handicap remplaceront enfin les douze places de stationnement existantes. La durée des travaux est estimée à trois mois et leur coût à environ 320'000 fr. (± 10 %).

La lecture des plans « Etat existant » et « Etat projeté » révèle que l'intégralité des surfaces qui seront soustraites à la chaussée sont actuellement dédiées au stationnement, respectivement à la circulation des piétons. C'est dire qu'elles sont, à l'heure actuelle déjà, exclues des « voies » de circulation concernées, définies comme

les subdivisions de la chaussée suffisamment larges pour permettre la circulation d'une file de véhicules, délimitées ou non par un marquage (art. 1 al. 5 OCR ; art. 79 al. 2 OSR ; JEANNERET/KUHN/MIZEL/RISKE, Code suisse de la circulation routière commenté, 5^e éd. 2024, n° 4.5 *ad* art. 1 LCR et n° 1 *ad* art. 44 LCR). Ces espaces appartiennent en revanche à la chaussée, c'est-à-dire à la partie de la route servant à la circulation des véhicules (art. 1 al. 4 OCR), comprise comme la surface aménagée pour le trafic des véhicules en mouvement ou à l'arrêt, ce qui inclut les zones de parcage (JEANNERET / KUHN / RISKE, *op. cit.*, n°s 4.1 et 4.6 *ad* art. 1 LCR et n° 1 *ad* art. 79 OSR). Techniquement, c'est donc bien la chaussée – et quelques rares portions du trottoir – qui sera partiellement réduite, mais non les voies de circulation en elles-mêmes. Pratiquement, les aménagements litigieux n'auront donc aucune influence sur l'écoulement et la fluidité du trafic, mais uniquement sur les possibilités de stationnement. Du point de vue de la circulation routière, il s'agit donc bien d'un projet de peu d'importance. On soulignera par ailleurs qu'on ne peut conclure, du point de vue de la LR, qu'un projet est important du seul fait que sa réalisation entraînera la suppression de places de stationnement, comme en l'espèce. Ce serait en effet perdre de vue que, sous réserve des travaux qu'elle pourrait impliquer sous l'angle de la LR et dont il sera question au paragraphe suivant, la suppression de places de stationnement est soumise à l'OSR, singulièrement à la procédure de l'art. 107 OSR (sur cette question, cf. ég. *infra* consid. 8.2).

4.2.2 Quant aux travaux d'aménagement proprement dits, ils concerneront un peu moins de 450 m², soit une surface qui, si elle n'est pas négligeable, s'avère néanmoins peu importante à l'échelle d'un projet routier. De plus, les travaux consisteront essentiellement à découper l'enrobé existant pour le remplacer par des surfaces perméables, aménagées de manière à éviter le stationnement sauvage (végétalisation ; massifs ; mobilier urbain déplaçable). Il s'agit donc de travaux touchant à l'aménagement superficiel et non structurel de la route. A ce titre, ces travaux pouvaient encore être qualifiés de peu d'importance. La qualification des voies publiques objets du projet – décrites par les recourants comme des « axes centraux » – n'apparaît pas déterminante à elle seule. Quoi qu'il en soit, pour les motifs déjà exposés, les travaux n'auront pas d'incidence sur le trafic, de sorte que le caractère prétendument central des axes concernés est en l'occurrence indifférent. S'agissant des coûts des travaux (devisés à 320'000 fr.) pointés par les recourants, ils ne sont, dans le contexte de l'art. 42 al. 3 LR, que des indices qui, avec d'autres, permettent d'évaluer l'importance d'un projet. Or, ces coûts ne sont en l'occurrence pas suffisamment importants pour remettre en question l'appréciation qui précède. Ce d'autant moins qu'il est ici question de la modification

d'aménagements routiers qui, par nature, impliquent des travaux d'une certaine durée et d'un certain coût, même lorsqu'ils sont de faible ampleur. L'argument des recourants selon lequel les routes litigieuses auraient été récemment aménagées et devraient faire l'objet de nouveaux travaux dans trois ou quatre ans, entraînant ainsi des coûts importants, n'est pas davantage pertinent. En effet, ces allégations, de nature purement appellatoire, ne sont pas étayées (cf. dossier du TC, p. 18). Même à supposer qu'elles soient fondées, elles ne seraient pas déterminantes dans l'appréciation de la qualification des travaux et relèveraient de l'examen de la proportionnalité analysé plus loin (cf. *infra* consid. 7.2). Enfin, le grief selon lequel la suppression des places de stationnement entraînerait la disparition des commerces avoisinants et, par voie de conséquence, le « dépérissement du centre-ville », relève également de l'examen de la proportionnalité (cf. *infra* consid. 7.2 ; cf. ég. dossier du TC, p. 17).

4.3 A la lumière des considérants qui précèdent, la qualification de projet de peu d'importance ne prête pas le flanc à la critique, de sorte que le grief de violation de l'art. 42 al. 3 LR est rejeté.

5. Les recourants se prévalent ensuite d'une violation des art. 163 al. 1 LR et 34 LC. En vertu de ces dispositions, ils considèrent que les bacs de plantations auraient dû être autorisés en application de la LR ou de la LC avant leur installation par la commune début avril 2024, ce d'autant qu'ils entraîneraient, selon les recourants, des problèmes de sécurité.

5.1 Il convient de relever qu'une nouvelle version de la LC et l'OC est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2026. S'agissant du droit transitoire, l'art. T1-2 al. 1 LC précise que les procédures de recours sont régies par le droit en vigueur au moment où la décision de première instance a été rendue, soit en l'occurrence la décision du Conseil d'Etat du 21 août 2024 (cf. art. T1-1 al. 3 OC ; cf. ég. Message du Conseil d'Etat du 24 avril 2024 accompagnant le projet de révision totale de la loi sur les constructions [LC], p. 39). Partant, l'on se référera aux versions de la LC et de l'OC en vigueur du 1^{er} février 2023 au 31 décembre 2024.

5.2

5.2.1 D'emblée, le Tribunal relève que l'art. 34 aLC définit certes les travaux assujettis à autorisation de construire. Il n'est toutefois pas nécessaire d'examiner plus avant si les bacs litigieux entrent dans le champ d'application de cette disposition, comme le soutiennent les recourants. Ces derniers omettent en effet de considérer que l'art. 35 al. 2 aLC dispense d'autorisation de construire « les constructions et installations dont

l'autorisation fait l'objet d'une procédure spéciale selon la législation cantonale, en particulier les routes publiques [...] ». Or, les éléments litigieux font partie de la zone routière (cf. art. 2 al. 3 LR) et figuraient dans le projet d'exécution de l'art. 39 LR, si bien qu'une autorisation de construire additionnelle n'était pas nécessaire (cf. dossier du CE, pièce n° 1, « rapport 468 », p. 9 et « Plan no 468/208 »).

5.2.2 L'argument n'est pas mieux fondé en tant qu'il porte sur l'absence d'autorisation au sens de l'art. 163 LR.

Intégrés au ch. 3.1.2 de la LR intitulé « Utilisation des voies publiques », les art. 149 à 165 LR régissent spécifiquement l'utilisation des voies publiques – puisque ces dernières font en réalité partie du domaine public artificiel et seraient, à défaut, soumises aux art. 137 ss LR – en fixant « les droits et obligations des usagers » (Message du 20 octobre 1964 concernant le projet de loi sur les routes [ci-après : Message de la LR], n° 19). Or, à l'instar de l'art. 138 al. 2 LR, l'art. 163 al. 1 LR soumet à autorisation ou concession les ouvrages qui prennent place dans la zone routière et dont la réalisation a pour effet de limiter l'usage commun auquel les voies publiques sont en principe destinées. Quoi qu'il en soit, l'ensemble de ces dispositions encadre l'utilisation du domaine public et des voies publiques « par les particuliers », lorsqu'elle excède l'usage commun (Message de la LR, *op. cit.*, n°s 18 ss). Elles n'ont en revanche pas vocation à régir la réalisation d'aménagements routiers – fût-ce sous la forme de bacs de plantations « mobiliers » comme en l'espèce – par l'autorité exerçant la maîtrise juridique des voies publiques concernées. De tels aménagements ressortissent à la procédure de construction, de correction et de réfection des voies publiques régie par les art. 25 ss LR.

A toutes fins utiles, on relèvera enfin que l'installation anticipée des bacs de plantations, c'est-à-dire avant l'aboutissement de la procédure des art. 25 ss LR a d'ores et déjà été traitée par arrêt du Tribunal fédéral 1C_11/2025 du 18 février 2025. Or, s'il est pour le moins étonnant que la commune n'ait pas spontanément retiré les bacs litigieux à réception de l'arrêt précité et n'y ait procédé qu'une fois le Conseil d'Etat saisi en sa qualité d'autorité de surveillance, la question de l'assujettissement de ces aménagements à une autorisation doit être distinguée de celle de leur mise en place anticipée.

5.3 Partant, ce grief est rejeté.

6. Dans un quatrième grief, les recourants soutiennent que l'autorité précédente a constaté les faits de manière incomplète et inexacte à plusieurs égards

(art. 78 al. 1 let. a LPJA). Ils lui reprochent de ne pas avoir examiné les problèmes de sécurité générés selon eux par l'« installation d'un arbre, [...] d'un bac en béton à fleurs ainsi que [...] d'un bac devant l'accès [à leurs] places de parc » (cf. dossier du TC, p. 20). En se référant à la pièce n° 14 de leur opposition du 9 février 2024, ils estiment que ces aménagements compromettraient l'accès à leurs places de parc et en rendraient l'utilisation dangereuse. Ils considèrent que le projet contreviendrait aux normes VSS 40050 et 40273a. En somme, les recourants reprochent à l'autorité précédente d'avoir approuvé le projet sans examiner les enjeux sécuritaires liés aux aménagements prévus. Or, il s'agit là d'une question de droit matériel, qui sera examinée ci-après au consid. 7.2, et non d'une constatation prétendument incomplète ou inexacte des faits (sur cette notion cf. ACDP A1 25 86 du 10 mars 2026 consid. 2.1 et les références citées). Partant, le grief fondé sur une constatation inexacte ou incomplète des faits n'a pas de portée propre.

7. Dans un cinquième grief, les recourants invoquent une violation de l'art. 26 LR. Selon eux, le projet entraverait l'accès à leurs places de parc, ce qui reviendrait à les supprimer, et générerait des problèmes de sécurité (cf. dossier du TC, p. 23). Ils considèrent également que la suppression des places de stationnement publiques ainsi que le maintien d'une seule place de livraison ne reposent sur aucune justification. En outre, ils se plaignent que le dossier ne comporte pas de « rapport justificatif, [...] mais [...] une simple étude de faisabilité » qu'ils jugent insuffisante (cf. dossier du TC, p. 23). De plus, ils estiment que le comportement de la commune est « constitutif de violation du principe d'interdiction de l'arbitraire », car les plans routiers annexés aux courriers des 5 septembre et 29 décembre 2023 ne sont pas strictement identiques (ajout de « deux plots de béton gigantesques » ; cf. dossier du TC, p. 23). Enfin, ils soutiennent que le projet porte atteinte à la garantie de la propriété ainsi qu'à la liberté économique et ne repose pas sur un intérêt public suffisant.

7.1 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 personnes en situation de handicap), 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 al. 1 LR). Cette disposition concourt à l'application de l'art. 26 Cst. féd. dont il résulte que les restrictions imposées par l'Etat au droit de propriété doivent être justifiées par l'intérêt public et, conformément au principe de la proportionnalité, ne pas aller au-delà de ce qu'exige

cet intérêt (ACDP A1 09 179 du 29 janvier 2010 consid. 3b et A1 24 78 du 3 février 2025 consid. 4.1). 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 16 256 du 28 avril 2017 consid. 2.3).

7.2 En l'occurrence, la question relative à la suppression des places de parc des recourants et aux éventuelles atteintes aux garanties de la propriété qui pourraient en découler est examinée dans le cadre d'une procédure distincte (cause A1 25 99). Cette dernière fait l'objet d'un arrêt séparé rendu ce jour confirmant le bien-fondé de la suppression des places de parc exigée par la commune, tout en reconnaissant l'existence de deux places de stationnement sur la parcelle n° xxx du côté de l'Avenue A _____, disposées parallèlement à la voie publique.

7.3 Le rapport 468 mentionne que « Tous les accès véhicules aux parcelles privées ainsi que les entrées piétonnes aux bâtiments seront préservés et demeureront inchangés. Les espaces de manœuvr[e] pour accéder aux places de parc autorisées seront assuré[s] pour l'ensemble des parcelles avoisinant le domaine public ». Les plans approuvés démontrent également que les accès aux parcelles privées, notamment la n° xxx, seront maintenus libres (cf. dossier du CE, pièce n° 1, « rapport 468 », p. 12 et « Plan no xx/xx »). En effet, le mobilier urbain projeté devant ladite parcelle, constitué de cinq blocs de béton de dimensions variées, est prévu sur le trottoir et disposé de manière à garantir l'accès aux places de stationnement des recourants. Il en va de même de l'arbre en pot placé sur la droite des assises en béton. La commune a d'ailleurs confirmé à plusieurs reprises que le projet avait été configuré afin de préserver l'accès aux places de parc privées, notamment celles autorisées sur la parcelle n° xxx du côté de l'Avenue A _____ (cf. détermination sur recours du 3 décembre 2024, réponses aux allégués n^{os} 14 et 33, dossier du TC, pp. 77 et 78). Il est vrai que l'accès aux deux places de stationnement autorisées du côté de l'Avenue A _____ nécessitera d'effectuer des manœuvres en raison des aménagements prévus (assises en béton et arbres en pot). Ce nonobstant, celles-ci ne se révèlent pas dangereuses, contrairement à ce qu'affirment les recourants. En effet, le préavis du SDM du 24 mai 2024 retient que le projet améliore la sécurité des accès riverains par rapport à la situation actuelle en termes de visibilité d'accès et qu'il répond aux dimensions normatives des largeurs d'accès riverains à la voie publique, étant précisé que son analyse tient compte des normes VSS 40050 et 40273a (accès des riverains et conditions de visibilité) (cf. dossier

du CE, pièce n° 6, préavis du SDM du 24 mai 2024, p. 3). En outre, l'on rappellera que la garantie d'un accès ne suppose pas un accès idéal (sur la question de l'accès suffisant et non pas idéal à une parcelle sous l'angle de l'art. 19 LAT, applicable *mutatis mutandis*, cf. p. ex arrêt du Tribunal fédéral 1C_650/2023, 1C/652/2023 du 24 février 2026 consid. 12.2.1, étant précisé que les critères énoncés recensent pour partie ceux de l'art. 26 LR). Par ailleurs, la décision litigieuse mentionne à cet égard que l'emplacement des aménagements prévus « pourra être discuté sur place entre les opposants et un représentant du Service « Infrastructures, Mobilité & Environnement » [...] afin de faciliter les manœuvres pour accéder aux places homologuées », ce qui suggère qu'un accès encore plus aisé auxdites places de stationnement pourrait être envisagé (cf. consid. 4.1 de la décision attaquée, dossier du TC, p. 46). Les dimensions des places de livraison n'apparaissent pas non plus problématiques. En effet, celles-ci mesurent approximativement 12 mètres de long et 3 mètres de large, ce qui s'avère suffisant pour permettre les opérations de livraison sans empiéter sur la chaussée, contrairement à ce qu'affirment les recourants, puisque, selon l'art. 9 LCR, un véhicule automobile ne peut excéder une largeur de 2.55 mètres (cf. dossier du TC, p. 23 ; cf. ég. dossier du CE, pièce n° 1, « Plan no 468/208 »).

7.4 L'absence présumée de « rapport justificatif » a trait à l'art. 39 LR, qui énumère les indications qu'un projet d'exécution routier doit contenir, et non à l'art. 26 LR. Quoi qu'il en soit, ce reproche apparaît infondé. En effet, une simple lecture de l'art. 39 al. 2 LR révèle qu'aucun « rapport justificatif » n'est, en tant que tel, exigé de l'auteur d'un projet routier. Cela étant, l'on relève que le dossier comporte un document (le rapport 468) qui détaille le projet (historique, situation, état existant et projeté, etc.) et s'apparente à un tel rapport. De plus, la seule mention, dans le préambule dudit rapport, de la réalisation d'une « étude de faisabilité » en 2022 ne permet pas de réduire le rapport litigieux à une simple étude de ce type (cf. dossier du CE, pièce n° 1, « rapport 468 », p. 3).

La supposée différence entre les plans annexés aux courriers des 5 septembre et 29 décembre 2023 ne relève pas non plus de l'art. 26 LR. Cette critique s'avère, dans tous les cas, dénuée de pertinence. En effet, la Cour constate que les « plots de béton » ne sont pas identifiables sur la copie du plan annexé au courrier du 5 septembre 2023 produite par les recourants, en raison de la faible qualité de ce document (cf. allégué n° 22 du recours, dossier du TC, p. 7 ; cf. ég. dossier du CE, pièce n° 4, opposition du 9 février 2024, pièces n°s 13 et 14). Cependant, une copie de ce plan déposée par la commune illustre *a priori* les cinq blocs de béton projetés, nonobstant une qualité également insuffisante (cf. dossier A1 24 188, détermination du 19 septembre 2024,

pièce n° 11). Quoi qu'il en soit, même à supposer que les deux plans ne soient pas strictement identiques – ce qui n'est pas établi – cette différence ne s'avérerait pas problématique, puisque seul le plan transmis le 29 décembre 2023 – qui équivaut à celui présenté lors de la consultation individuelle, a été approuvé par le Conseil d'Etat et qui figure les plots litigieux – fait foi (cf. dossier du CE, pièce n° 1, « Plan no 468/202 » ; cf. allégué n° 32 du recours, dossier du TC, p. 9 ; cf. ég. dossier du CE, pièce n° 4, opposition du 9 février 2024, pièce n° 18).

La recourante se contente ensuite d'affirmer que « l[es] normes[s] VSS 40050 et 40274a [...] n[e] [sont] pas respectée[s] » (cf. dossier du TC, p. 20). Cette critique, de nature purement appellatoire, est irrecevable. Elle serait de toute façon rejetée, étant relevé que le respect desdites normes ressort du préavis du SDM du 24 mai 2024. Les reproches relatifs aux violations supposées de la garantie de la propriété et de la liberté économique sont également formulés de façon purement appellatoire et donc irrecevables (« le projet routier projeté prévoit des atteintes disproportionnées à la garantie de propriété et à la liberté économique [...], en particulier pour S _____ SA », cf. dossier du TC, p. 25). Dans tous les cas, ils s'avèrent dénués de fondement. En effet, il a été démontré *supra* que les places de stationnement des recourants ne seront pas supprimées et demeureront accessibles. Dès lors, les clients de S _____ SA pourront continuer à se garer devant ledit commerce. En outre, ces derniers disposent de plusieurs grands parkings publics à proximité (Parking F _____ et G _____ notamment). Pour tous ces motifs, le projet ne contrevient pas aux droits fondamentaux susmentionnés.

Par ailleurs, on ne discerne pas en quoi la suppression des places de stationnement sur l'Avenue A _____ serait de nature à rendre le centre-ville « moribond », étant relevé que cette mesure n'entraînera pas la fermeture des commerces concernés, lesquels disposent, comme exposé *supra*, de plusieurs possibilités de stationnement. Les recourants ne démontrent ainsi pas l'existence du lien de causalité qu'ils allèguent entre la suppression des places de stationnement sur l'Avenue A _____, la fermeture des commerces et le prétendu dépérissement du centre-ville. Par ailleurs, aucun élément du dossier ne suggère que les aménagements projetés seraient modifiés dans un délai de « trois ou quatre ans » et il convient, à cet égard, de rappeler que la commune dispose d'un large pouvoir d'appréciation en la matière (cf. *supra* consid. 7.1).

Pour tous ces motifs, le projet revêt manifestement un intérêt public, puisqu'il a pour but de supprimer le stationnement sauvage et de lutter contre les îlots de chaleur. Cet intérêt

apparaît prépondérant par rapport aux intérêts privés invoqués par les recourants, dont l'atteinte n'est au demeurant pas démontrée. Il s'avère donc également proportionné.

7.5 Partant, ce grief est également mal fondé.

7.6 S'agissant du bien-fondé de la suppression des places de stationnement publiques, cette question relève de la procédure prévue à l'art. 107 OSR et ressortit à la CCSR (cf. *infra* consid. 8). Ce grief excède dès lors le cadre du présent litige et n'a pas à être traité plus avant (cf. ACDP A1 24 199 du 6 octobre 2025 consid. 5).

8. Bien que les recourants ne s'en prévalent pas, la coexistence de deux procédures indispensables à la réalisation d'un seul et même projet, l'une en vertu de la LR et l'autre de l'OSR, pose toutefois la question de leur éventuelle coordination. Cela est d'autant plus évident vu les liens étroits que peuvent entretenir les aménagements routiers et la signalisation routière (ACDP A1 22 46 précité consid. 3.3.2 ; KEUSEN, Kapitel 10 – Verkehr : Strassenrecht, in : Fachhandbuch Verwaltungsrecht, 2015, n° 10.18 et pp. 452 s.).

A cet égard, 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> ; v. 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 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. La suppression et la création de places de stationnement qu'il implique doivent toutefois être autorisées conformément à la procédure de l'art. 107 OSR (décision communale ; publication ; approbation ; cf. ACDP A1 24 199 précité consid. 5.1) qui ressortit à la compétence de la CCSR. 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. Or, les surfaces concernées par la procédure de l'art. 107 OSR, à savoir celles actuellement dévolues au stationnement et vouées à disparaître ou à être transformées en places de parc avec restrictions, englobent la majorité des espaces à réaménager selon le projet. A la lecture des plans, en effet, les réaménagements prévus sur d'autres surfaces que celles dévolues au stationnement s'avèrent clairement marginaux par rapport à l'ensemble du projet. Cela n'est au reste guère étonnant, puisque le rapport présente la suppression de « l'ensemble des places de stationnement sur ces deux rues, à l'exception d'une place PMR (personnes à mobilité réduite) qui sera conservée, ainsi que deux nouvelles places livraison » comme l'un des objectifs du projet (rapport 468, p. 10).

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 d'approbation de la CCSR empêcherait en effet purement et simplement la concrétisation du projet litigieux, nonobstant son homologation sous l'angle de la LR.

En définitive, 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) qui, de surcroît, constituent l'un des buts majeurs du projet en question. 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 la suppression et la création des places de stationnement ne suffit pas à garantir la coordination des procédures. Un retour au *statu*

quo ante des espaces de stationnement impliquerait en effet la remise en état de l'écrasante majorité des surfaces réaménagées, pour un coût dès lors proche de celui du projet litigieux. Incompatible avec le principe de la proportionnalité pour ce motif, 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.

8.3 Le Tribunal relève que le défaut de coordination se révèle en l'occurrence d'autant plus problématique que le retrait préventif de l'effet suspensif contre la décision d'homologation atteste la volonté des autorités communale et cantonale de procéder aux réaménagements litigieux sans attendre l'issue de la procédure routière ni, surtout, celle de la procédure de marquage et de signalisation de l'art. 107 OSR. Sur la base des documents au dossier, elles semblent même considérer, à tort comme on l'a vu, que seule la création des places de stationnement constituerait une mesure de réglementation locale du trafic soumise à la procédure de l'art. 107 OSR.

Or, la réalisation immédiate du projet homologué conduirait matériellement à supprimer les places de stationnement existantes, hors de toute procédure. Non seulement contraire au principe de coordination pour les motifs déjà évoqués, le procédé contreviendrait de plus au droit fédéral, singulièrement aux art. 101 al. 2 et 107 OSR qui n'autorisent en principe la mise en place ou l'enlèvement des marquages qu'une fois la décision fondée sur l'OSR exécutoire.

8.4 En définitive, bien que les procédures prévues par la LR et l'OSR ne doivent pas systématiquement être coordonnées (cf. ACDP A1 2011 7 du 26 août 2011 consid. 2e relatif à une procédure LR, confirmé par arrêt du Tribunal fédéral 1C_417/2011 du 4 juin 2012 consid. 2 et ACDP A1 2013 317 du 25 octobre 2013 relatif à la procédure OSR subséquente, confirmé par arrêt du Tribunal fédéral 1C_837/2013 du 11 avril 2014), l'absence de coordination consacre, dans les circonstances concrètes du présent cas, une violation de l'art. 230a LR.

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 la suppression et à la création des places de stationnement nécessaires au projet routier ne soit elle-même exécutoire permet de corriger cette irrégularité.

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, 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 la suppression des cases de stationnement 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. A la lumière des considérants qui précèdent, le recours doit être très partiellement admis et la décision réformée au sens du considérant 8.4 du présent arrêt.

Les recourants obtiennent gain de cause dans une très faible mesure sur la base d'un motif soulevé d'office, leurs griefs étant en effet rejetés. Ils sont par conséquent réputés succomber dans une large mesure.

Dans ces conditions, trois quarts des frais de la procédure, arrêtés à 1500 fr. en vertu notamment des principes de couverture des frais et d'équivalence des prestations, seront mis à leur charge, le quart restant étant remis (art. 89 al. 1 et 4 LPJA). Les mêmes motifs justifient d'octroyer aux recourants des dépens largement réduits, soit 500 fr. débours et TVA compris, correspondant approximativement au quart de l'indemnité qui leur aurait été octroyée s'ils avaient eu entièrement gain de cause (art. 91 LPJA ; art. 27 et 29 LTar ; sur la prise en compte de la pertinence des griefs pour fixer les dépens, cf. ACDP A1 23 12 du 10 novembre 2023 consid. 9 et arrêts du Tribunal fédéral 8C_80/2023 du 14 août 2023 consid. 6.2 et 2C_1010/2021 du 17 décembre 2021 consid. 8.5).

Par ces motifs, le Tribunal cantonal prononce :

1. Le recours est très partiellement admis.
2. Le chiffre 4. du dispositif de la décision du Conseil d'Etat du 21 août 2024 est réformé comme suit :

« 4. Les travaux de réaménagement ne pourront être entrepris qu'une fois la décision de la CCSR approuvant la suppression et la création des places de stationnement devenue exécutoire. »
3. La décision du Conseil d'Etat du 21 août 2024 est confirmée pour le surplus.
4. Les frais, arrêtés à 1500 fr., sont mis à la charge de la communauté des propriétaires d'étages de l'immeuble sis sur la parcelle de base n° xxx, de U _____, V _____, W _____, X _____ et Y _____, ainsi que des sociétés R _____ SA, T _____ SA et S _____ SA, débiteurs solidaires, à hauteur de 1125 fr. Ils sont remis pour le solde.
5. L'Etat du Valais versera à la communauté des propriétaires d'étages de l'immeuble sis sur la parcelle de base n° xxx, à U _____, V _____, W _____, X _____ et Y _____ ainsi qu'aux sociétés R _____ SA, T _____ SA et S _____ SA, créanciers solidaires, une indemnité de 500 fr. à titre de dépens réduits pour la présente procédure.
6. Le présent arrêt est communiqué à Maître Damien Bender, avocat à Monthey, pour la communauté des propriétaires d'étages de l'immeuble sis sur la parcelle de base n° xxx, U _____, V _____, W _____, X _____ et Y _____ ainsi que les sociétés R _____ SA, T _____ SA et S _____ SA, à la commune de Z _____, et au Conseil d'Etat du Valais, à Sion.

Sion, le 26 juin 2026