

Par arrêt du 4 mars 2022 (1C_565/2020), le Tribunal fédéral a rejeté le recours en matière de droit public interjeté par X_ contre ce jugement.

A1 20 70

ARRÊT DU 31 AOÛT 2020

Tribunal cantonal du Valais Cour de droit public

Composition : Christophe Joris, président ; Jean-Bernard Fournier et Thomas Brunner, juges ; Ferdinand Vanay, greffier

en la cause

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

contre

CONSEIL D'ÉTAT DU CANTON DU VALAIS, autorité attaquée, et COMMUNE DE Z _____, autre autorité, représentée par Maître N _____

(aménagement du territoire ; modification partielle du PAZ et du PAD du domaine skiable de A _____ SA – secteur « B _____ – C _____ » ; télémix)

recours de droit administratif contre les décisions du 4 mars 2020

Faits

A. Le territoire de la commune de Z _____ est régi par un plan d'affectation des zones (ci-après : PAZ) et un règlement communal de construction (ci-après : RCC) votés en conseil général, le 23 octobre 2000, et approuvés en Conseil d'Etat, le 25 juin 2003. Sur les hauts de la station de D _____, les surfaces sont pour l'essentiel rangées en zone agricole 2 (art. 112 RCC) et en zone destinée à la pratique des activités sportives pour le domaine skiable (art. 120a RCC), quand elles ne font pas partie de l'aire forestière.

Le domaine skiable de A _____ SA s'étend sur les territoires de quatre communes, dont celle de Z _____, et fait l'objet d'un plan d'aménagement détaillé (ci-après : PAD). Dans le cadre de sa restructuration et conformément aux principes fixés dans le plan directeur cantonal, A _____ SA a réalisé une planification globale de son domaine skiable pour la période 2005-2020. Cette planification nécessitait une modification partielle des PAZ des quatre communes concernées qui a été mise à l'enquête, les 19 octobre 2007 et 17 avril 2009. Elle a fait l'objet de recours devant le Tribunal cantonal. A ce stade, l'objet de la contestation était cependant très localisé et limité au tracé d'une piste de ski reliant E _____ à B _____, dans le secteur de D _____. Pour cette raison, d'entente avec les parties, l'effet suspensif des recours a été restreint à l'objet précis que ceux-ci contestaient (cf. décisions incidentes des 17 mai 2013, 18 octobre 2013 et 17 avril 2014 dans les affaires A1 13 231 et A1 13 233), de sorte que la planification globale précitée, approuvée en Conseil d'Etat le 6 février 2013, est pour l'essentiel entrée en force.

B. Au cours de la procédure d'approbation de cette planification globale, il a été décidé de modifier les projets de PAZ et de PAD dans le secteur « B _____ - C _____ », sur territoire de la commune de Z _____, et d'ouvrir une procédure de planification *ad hoc* pour ledit secteur. L'autorité communale a ainsi fait publier au Bulletin officiel (B. O.) n° xxx du xxx 2011 (p. xxx) une modification de ces projets de plans, laquelle visait notamment à déplacer la station de départ d'une installation de remontée mécanique et à aménager une piste de liaison. L'installation à câble était un télémix composé de deux tronçons ; elle devait permettre de relier B _____, sur les hauts de la station de D _____, à C _____ (liaison avec F _____), avec une station intermédiaire à E _____. Situé dans l'aire forestière, ce projet permettait en outre la suppression de la télécabine reliant G _____ à C _____, les skieurs pouvant ainsi atteindre C _____ depuis D _____ sans devoir prendre un bus dans la station. Une demande de défrichement a été mise à l'enquête le même jour.

Cette publication a suscité, le 17 mai 2011, l'opposition de X _____ et Y _____, copropriétaires de la parcelle n° xxx sise en zone à bâtir T3 à D _____, au lieu dit « B _____ », en aval de la route xxx, à environ 80 m du nouveau périmètre, à 100 m du pylône le plus proche et à 140 m de la gare de départ. Les opposants se plaignaient notamment des nuisances sonores que cette nouvelle installation allait engendrer, contestaient le défrichement lié à ce projet et pointaient les lacunes du rapport d'impact sur l'environnement (ci-après : RIE). Dite opposition a été rejetée le 15 juin 2011 par le Conseil général de Z _____.

La demande de concession et d'approbation des plans pour le télémix a été déposée en 2012 auprès de l'Office fédéral des transports (ci-après : OFT).

Le recours administratif que X _____ et Y _____ ont déposé devant le Conseil d'Etat a été rejeté, le 30 octobre 2013. Par décision du même jour, dite autorité a en outre approuvé la modification partielle du PAZ et du PAD, sous réserve de l'approbation par l'OFT des plans du télémix et de tous les défrichements y relatifs. Cette décision a été publiée au B. O. n° xx du xxx 2013 (p. xxx).

Le 18 septembre 2014, la Cour de céans a rejeté le recours que les susnommés avaient formé contre ces décisions du Conseil d'Etat (ACDP A1 13 409). Elle a retenu, en particulier, que les impacts environnementaux ne pouvaient pas tous être évalués au stade de la planification, que la procédure décisive était celle d'approbation des plans (ci-après : PAP) par l'OFT, que le RIE ne présentait pas de lacunes quant au télémix et à sa justification et que les incidences de cette nouvelle installation en termes de trafic et de bruit – de même que les questions de protection des sols et du paysage ainsi que les dangers naturels – seraient examinés au cours de la PAP, respectivement au stade de l'autorisation de construire. En outre, le rapport de conformité selon l'article 47 de l'ordonnance du 28 juin 2000 sur l'aménagement du territoire (OAT ; RS 700.1 ; ci-après : le rapport de conformité ou le rapport 47 OAT) était suffisamment complet et la coordination matérielle allait être réalisée à un stade ultérieur, de même que la pesée complète des intérêts en présence. La question des défrichements serait elle aussi examinée définitivement dans le cadre de la procédure fédérale par l'OFT.

Dans un arrêt 1C_515/2014 du 22 juin 2016, le Tribunal fédéral a admis partiellement le recours en matière de droit public déposé par X _____ et Y _____, a annulé l'ACDP A1 13 409 précité et a renvoyé l'affaire à la Cour de céans pour nouvelle décision dans le sens des considérants. Il a notamment considéré que le projet de télémix était suffisamment défini quant à son objet (consid. 4.2) mais qu'en revanche, sa justification

était problématique à plusieurs égards (consid. 4.3). Il a aussi relevé qu'au stade de la planification, l'étude d'impact sur l'environnement (ci-après : EIE) devait en principe porter non seulement sur les installations accessoires à l'installation de remontée mécanique (pistes de descente et canons à neige), mais également sur les nuisances indirectement liées à ladite installation, notamment le trafic routier que celle-ci allait induire, point qui n'avait pas été analysé dans le RIE ; il en résultait des insuffisances de l'EIE en ce qui concernait la question du trafic routier, y compris le stationnement des véhicules, et les nuisances y relatives (consid. 5.3). Le Tribunal fédéral en a déduit que l'adoption prématurée des plans d'aménagement avait entraîné un défaut de coordination matérielle avec la procédure fédérale d'approbation des plans ; il était dès lors nécessaire de faire procéder à un complément de l'EIE (consid. 9). Il n'était par contre pas contraire au droit fédéral de renvoyer l'examen des nuisances résultant des installations d'enneigement technique au stade de la demande de permis de construire (consid. 6). En outre, les demandes de défrichement – sur lesquelles l'OFT allait devoir se prononcer dans le cadre de la PAP – avaient fait l'objet d'un examen matériel suffisant au niveau cantonal (consid. 7). Enfin, les autres objections formulées en lien avec la protection du paysage naturel, les chemins pédestres et les dangers naturels devaient être écartées, car elles seraient examinées dans le cadre de l'EIE effectuée dans la procédure fédérale devant l'OFT (consid. 8).

Après avoir entendu les opposants et la commune de Z _____ au sujet des procédures connexes toujours ouvertes céans (A1 13 231 et A1 13 233), la Cour a décidé, le 13 janvier 2017, d'annuler les deux décisions du Conseil d'Etat du 30 octobre 2013 et de renvoyer le dossier à cette autorité, à charge pour elle de faire procéder aux compléments requis par l'instance fédérale (ACDP A1 16 209).

C. Le Service des affaires intérieures et communales (ci-après : SAIC), organe d'instruction du Conseil d'Etat, a ainsi requis de la commune de Z _____ qu'elle dépose lesdits compléments, le 16 février 2017.

Le 11 mai suivant, l'autorité communale a produit un rapport daté du 20 février 2017, émanant de A _____ SA et portant sur la justification du télémix. Elle a également versé au dossier une notice de trafic et de bruit du mois de mars 2017, établie par le bureau d'ingénieurs I _____ SA.

Six jours plus tard, ces documents ont été transmis au Service du développement territorial (ci-après : SDT) qui, après avoir consulté les services cantonaux intéressés, a établi un rapport de synthèse, le 22 janvier 2018 (rapport complémentaire à celui qu'il

avait émis le 17 juin 2013). Le SDT a ainsi d'abord examiné la justification du besoin et de la localisation du télémix, sur la base du dossier d'homologation d'avril 2011 et du rapport de A _____ SA du 20 février 2017. Il a exposé que le besoin de remplacer la télécabine reliant G _____ à C _____ était établi, celle-ci étant obsolète, son débit étant insuffisant et l'emplacement de sa station de départ n'étant plus adéquat compte tenu du développement de la station de D _____. Il a ajouté que cette liaison entre les secteurs « D _____ – J _____ » et « C _____ – F _____ » constituait un raccordement prioritaire pour l'exploitant du domaine skiable qui, dans son rapport précité, avait analysé onze variantes différentes et posé les constats suivants :

- la nouvelle installation devait fonctionner à la fois comme lift d'entrée sur les pistes du secteur « C _____ – F _____ » pour les clients en provenance de D _____ et comme moyen de transport de personnes depuis F _____ jusqu'à D _____ ;
- la station de départ de cette installation devait être atteignable à skis tant en provenant du secteur « C _____ – F _____ » que de celui « D _____ – J _____ » ;
- si l'installation ne se situait pas dans la station, elle devait être reliée par une piste à une ou plusieurs autres installations prenant en charge les skieurs en station ;
- cette nouvelle installation devait éviter les zones construites (en raison des nuisances de bruit) et les zones de protection des sources et de protection de la nature (implantation de pylônes et survol) ; en outre, sa station de départ ne devait pas se situer en zones de danger d'avalanches rouge ou bleue.

Parmi les onze variantes analysées dans le rapport du 20 février 2017, celle retenue (variante n° 11) était identique à celle qui avait fait l'objet de la procédure jusque devant le Tribunal fédéral, avec une gare de départ au lieu dit « B _____ », en-dessous de la route xxx. Elle présentait nombre d'avantages liés aux critères précités. En effet, sa gare de départ était située hors des zones de danger d'avalanches et à proximité immédiate d'une desserte en bus. En outre, les liaisons étaient optimales avec les secteurs « D _____ – J _____ » et « C _____ – F _____ » ainsi qu'avec le télésiège K _____. Il n'y avait aucun survol de zones construites ou de zones de protection de la nature d'importance nationale et un seul pylône devait être

implanté en zone de protection des eaux souterraines S2. De plus, l'impact visuel depuis la station était faible, l'implantation du garage à cabines était facilitée et la maîtrise foncière assurée. Cette variante comportait, certes, des inconvénients, notamment le défrichement de 7 970 m² pour la création de la piste d'accès au départ de l'installation, le survol d'une zone de protection des zones souterraines S2 et la proximité de chalets privés avec la gare de départ (1 chalet à env. 70 m), respectivement avec la ligne du télémix (6 chalets à env. 100 m). Elle avait cependant été préavisée positivement par le Service de la mobilité (ci-après : SDM), par le Service de l'environnement (ci-après : SEN) et par le Service des forêts, des cours d'eau et du paysage. D'après le SDT, cette variante n° 11 avait été choisie au terme d'une juste pesée des intérêts en présence et elle était conforme aux bases légales fédérales et cantonales, ainsi qu'aux principes fixés dans les fiches du plan directeur cantonal relatives aux domaines skiables. Dans ces conditions, la clause du besoin avait été démontrée et la localisation du projet était justifiée sous l'angle de l'aménagement du territoire. Ensuite, s'agissant du trafic et du bruit induit par le télémix, le SDT s'est référé au préavis du SEN, pour qui la variante retenue était acceptable et conforme aux exigences légales en matière de protection contre le bruit, et à celui du SDM, qui pronostiquait en particulier une faible augmentation du trafic routier qui était déjà réduit à cet endroit. Le SDT a ainsi conclu que le projet de modification partielle du PAZ et du PAD était conforme au droit et l'a préavisé positivement.

Ces préavis ainsi que les deux documents déposés par la commune de Z _____ ont été communiqués à X _____ et Y _____, lesquels se sont déterminés le 29 mai 2018. Les intéressés ont notamment conclu à l'admission de leur recours administratif et au refus de la demande d'homologation relative à la modification partielle précitée du PAZ et du PAD. Ils ont indiqué que le rapport du 20 février 2017 visant à justifier le projet de télémix était dénué de toute validité, notamment parce que son contenu ne correspondait pas aux exigences légales d'un rapport 47 OAT et ne suffisait pas à combler les lacunes que le Tribunal fédéral avait constatées dans son arrêt 1C_515/2014. Ils ont également critiqué la notice de trafic et de bruit produite par l'autorité communale, qui ne répondait ni aux prescriptions légales en matière d'EIE, ni aux demandes de compléments requises par l'instance fédérale. Enfin, ils ont relevé que les services cantonaux consultés s'étaient bornés à commenter superficiellement ces deux compléments, sans véritablement les étudier. Ils ont appuyé leurs arguments en joignant à leur détermination un rapport du bureau d'urbanisme L _____ du 28 mai 2018, qui se penchait à la fois sur la justification du projet et sur les conclusions de la notice de trafic et de bruit, et deux rapports de mai 2018 émanant respectivement du

bureau d'ingénieurs O _____ et du bureau P _____, qui examinaient tous deux uniquement ladite notice.

Le 26 juillet 2018, la commune de Z _____ s'est déterminée sur chacun des arguments des opposants et les a discutés.

X _____ et Y _____ ont répliqué, le 30 août suivant.

A la demande du SAIC, le SDT a soumis les déterminations des opposants et leurs annexes aux services cantonaux intéressés. Dans le cadre de cette consultation, des compléments ont été demandés à la commune de Z _____, qui les a déposés le 2 avril 2019. Il s'agissait notamment d'un complément établi en janvier 2019 par le bureau I _____ SA, à propos du trafic routier et du bruit générés par la nouvelle installation projetée. A cette occasion, l'autorité communale s'est en outre déterminée sur la réplique des opposants. A l'issue de cette consultation, le SDT a produit un rapport de synthèse complémentaire, le 29 août 2019. Il a observé, d'une part, que même si les documents produits ne correspondaient pas à la forme usuelle d'un rapport 47 OAT, ils comportaient tous les éléments permettant d'analyser la conformité du projet au droit de l'aménagement du territoire et d'effectuer une pesée des intérêts en présence. D'autre part, le SDT a considéré que le projet respectait les exigences légales en matière de protection contre le bruit, sous réserve du respect de certaines conditions liées à l'augmentation du trafic routier engendré par le télémix (limitation à deux places de dépose pour véhicules légers au droit de l'installation, maintien des interdictions de stationner le long de la route xxx, adaptation de l'offre des bus navettes). Il s'est référé à ce propos aux préavis complémentaires émis respectivement par le SDM, le 14 mai 2019, et par le SEN, le 11 juin suivant. Le SDT a ainsi une nouvelle fois préavisé positivement le projet de modification partielle du PAZ et du PAD.

X _____ et Y _____ se sont à nouveau déterminés, le 7 octobre 2019. Ils ont notamment maintenu que les exigences fixées par le Tribunal fédéral en termes de justification du projet et d'évaluation des nuisances de bruit n'étaient toujours pas remplies.

Dix jours plus tard, la commune de Z _____ a indiqué qu'elle se ralliait intégralement aux préavis du SDT et des autres services consultés.

Les susommés se sont encore déterminés, le 21 novembre 2019, à propos d'un complément apporté par le SEN, le 13 novembre précédent, en lien avec le respect de charges et de conditions que ce service avait émises. Ils ont invoqué à cette occasion

une violation de leur droit d'être entendus et requis que le projet fasse l'objet d'une nouvelle mise à l'enquête publique.

D. Le 4 mars 2020, le Conseil d'Etat a rejeté le recours de X _____ et de Y _____. A la forme, il a d'abord écarté le grief de violation du droit d'être entendu que les susnommés invoquaient en arguant qu'ils n'avaient pas pu appréhender l'affaire de manière complète, notamment les questions environnementales, en raison de la multiplication des pièces et compléments constituant le dossier. Il a fait remarquer que les intéressés avaient produit des expertises qui remettaient en cause le respect des prescriptions environnementales, ce qui avait nécessité une nouvelle consultation des services spécialisés et des compléments de la part de ceux-ci et de l'autorité communale. Il a souligné que les actes d'instruction, les préavis des services cantonaux et les déterminations communales avaient été communiqués aux opposants, lesquels avaient pu se déterminer et consulter l'ensemble du dossier. Ceux-ci avaient donc eu connaissance de tous les éléments en main du Conseil d'Etat et pu faire valoir leurs observations avant que des décisions ne soient rendues. Ensuite, s'agissant de la justification du projet, le Conseil d'Etat a considéré que le rapport 47 OAT était conforme aux prescriptions légales tant formelles que matérielles. En effet, onze variantes avaient été étudiées sur la base de vingt-six critères liés à des intérêts publics ou privés : il s'agissait notamment de l'emplacement de la nouvelle gare de départ, des zones de sources S2, de la circulation au centre de la station, de l'aménagement d'un parking, des connections avec les lignes de bus, du débit de l'installation, de la présence de chalets proches, des connexions possibles entre les parties du domaine skiable et du confort et de la sécurité des skieurs. Contrairement à ce que concluait le rapport du bureau L _____ déposé par les opposants, l'étude de ces variantes n'avait pas été qu'une simple formalité, mais avait démontré les enjeux globaux du projet litigieux pour les skieurs, les habitants et l'exploitant du domaine skiable. Le SDT avait d'ailleurs indiqué que le projet avait été justifié au moyen de suffisamment d'éléments qui permettaient d'analyser sa conformité aux différentes bases légales et d'effectuer une juste pesée des intérêts, conformément à l'article 3 OAT. Ainsi, la variante n° 11 qui avait été retenue par la commune de Z _____ et préavisée positivement par le SDT, le SEN et le SDM, comportait plusieurs avantages, en particulier un accès à proximité d'une desserte de bus vers la station, une connexion entre les secteurs « C _____ – F _____ » et « D _____ – J _____ » par une nouvelle piste de ski à aménager et l'absence de survol de la zone de protection de la nature d'importance nationale et de la zone d'habitation. De plus, même si la réalisation de la gare de départ du télémix nécessitait un défrichement, celle-ci se situait hors de la zone rouge de danger

d'avalanches et son impact visuel et sonore restait faible pour le voisinage. En conséquence, le choix de cette variante était le fruit d'une analyse globale, tel que cela avait été requis par les autorités judiciaires. Enfin, le Conseil d'Etat a estimé que les critiques formulées à l'encontre de l'analyse du bruit lié au trafic routier généré par la nouvelle installation étaient infondées. En effet, la notice de trafic et de bruit de mars 2017 permettait de comprendre les enjeux routiers actuels et futurs, la question de la signalisation, l'offre des bus navettes et les nuisances sonores attendues à cet endroit. Des compléments (comptages de trafic sur plusieurs routes) avaient été en outre apportés à la demande du SEN. Dans son préavis du 11 juin 2019, ce service s'était fondé sur des comptages en haute saison et en basse saison et il avait considéré, moyennant le respect de certaines conditions intégrées à la décision d'homologation (cf. *infra*, consid. E), que le trafic induit par le télémix sur la route xxx était conforme à l'article 25 de la loi fédérale du 7 octobre 1983 sur la protection de l'environnement (LPE ; RS 814.01) et ne provoquait ni un dépassement des valeurs limites d'immissions (ci-après : VLI ; art. 9 let. a de l'ordonnance fédérale du 15 décembre 1986 sur la protection contre le bruit – OPB ; RS 814.41), ni une perception d'immissions de bruit plus élevées pour les récepteurs déjà en dépassement des VLI (art. 9 let. b OPB).

Le même jour, l'exécutif cantonal a homologué la modification partielle du PAZ de la commune de Z _____ et du PAD du domaine skiable de A _____ SA (secteur « B _____ – C _____ »), tels qu'approuvés par le conseil général de Z _____ le 15 juin 2011 et sous réserve de l'approbation des plans du télémix par l'OFT ainsi que de tous les défrichements y relatifs. Cette homologation était assortie des conditions suivantes :

- Seules deux places de dépose pour véhicules légers peuvent être créées au droit du télémix. Aucune autre place de dépose ne doit être réalisée.
- Les interdictions de s'arrêter le long de la route xxx ne doivent pas être supprimées.
- L'offre en transports publics (bus navettes) doit être adaptée, comme inscrit dans la pièce 7 du bordereau communal (réponses aux demandes du SEN de janvier 2019), à savoir :
 - de 1 arrêt actuellement à 3 arrêts dans le futur pour rejoindre le télémix (xxx, xxx, xxx) ;
 - une augmentation de la cadence jusqu'à 5 courses.
- Les installations prévues dans cette zone doivent être équipées des mesures techniques et d'exploitation nécessaires de manière à respecter les valeurs limites de bruit selon l'OPB, ainsi que le principe de prévention. La preuve du respect des exigences légales doit être apportée pour chaque installation dans le cadre des procédures à suivre.

Cette décision a été publiée au B. O. n° xxx du xxx 2020 (p. xxx).

E. Le 20 avril 2020, X _____ et Y _____ ont conclu céans, sous suite de dépens, à l'annulation de ces deux décisions rendues par le Conseil d'Etat et au renvoi de l'affaire à la commune de Z _____ pour nouvelle mise à l'enquête publique. A la forme, ils ont maintenu que leur droit d'être entendus avait été violé, dès lors qu'ils n'avaient pas été en mesure de connaître la réalité complète du dossier, principalement sur les questions environnementales, en raison des préavis, rapports, compléments et études qui s'étaient multipliés au point de rendre ledit dossier inextricable. Selon eux, il était donc nécessaire de recommencer la procédure d'homologation *ab initio*, avec une nouvelle mise à l'enquête publique comprenant un rapport de conformité et un RIE complets, sur lesquels les services cantonaux devaient se prononcer. Sur le fond, les susnommés ont invoqué une violation de l'article 47 OAT, réitérant leurs critiques à l'encontre de la validité formelle et matérielle du rapport émis selon cette disposition, document qu'ils ont qualifié de lacunaire et d'insuffisant à plusieurs égards, notamment en lien avec les exigences posées par l'arrêt fédéral de renvoi 1C_515/2014. Ils ont aussi maintenu que la notice de trafic et de bruit de I _____ SA de mars 2017 et le complément apporté par ce bureau en janvier 2019 étaient incomplets, invoquant à ce titre la violation de plusieurs dispositions du droit fédéral. Les intéressés ont requis, à titre de moyen de preuve, le dépôt du dossier de la cause et ont joint à leur mémoire les copies de pièces figurant déjà audit dossier.

Le Conseil d'Etat a produit ce dossier, le 6 mai 2020, et conclu au rejet du recours.

Le 20 mai suivant, la commune de Z _____ a pris la même conclusion et a requis des dépens.

X _____ et Y _____ ont répliqué, le 30 juin 2020, en maintenant leurs motifs et conclusions.

L'instruction s'est close le 1^{er} juillet suivant, avec la communication de cette dernière écriture à la commune de Z _____ et au Conseil d'Etat, pour information.

Considérant en droit

1.1 L'affaire concerne l'homologation de la modification partielle du PAZ de la commune de Z _____ et du PAD du domaine skiable de A _____ SA, pour le secteur « B _____ – C _____ ». Aux termes de la loi, la voie du recours de droit

administratif céans est ouverte tant contre la décision du Conseil d'Etat qui statue sur un recours des opposants à la planification (art. 37 al. 4 *in fine* LcAT) que contre la décision d'homologation (art. 38 al. 3 LcAT). Ces procédures sont connexes, de sorte que le sort réservé au recours ouvert selon l'article 37 LcAT a les mêmes incidences, pour les questions traitées, sur la décision d'homologation dont la force obligatoire est conditionnée par l'issue du recours relatif à l'issue de l'opposition (cf. p. ex. ACDP A1 15 59 / A1 15 60 du 30 septembre 2016 consid. 1.1).

1.2 Le recours est recevable (art. 72, 78 let. a, 79a al. 1 let. a, 80 al. 1 let. a-c, 44 al.1, 46 et 48 de la loi du 6 octobre 1976 sur la procédure et la juridiction administratives – LPJA ; RS/VS 172.6 ; art. 1 al. 1 de l'ordonnance fédérale du 20 mars 2020 sur la suspension des délais dans les procédures civiles et administratives pour assurer le maintien de la justice en lien avec le coronavirus [COVID-19] ; RS 173.110.4).

1.3 Le Conseil d'Etat a déposé céans le dossier complet de la cause, de sorte que la demande des recourants en ce sens est satisfaite (art. 17 al. 2 LPJA, applicable par renvoi des art. 80 al. 1 let. d et 56 al. 1 LPJA).

2.1 Dans un premier moyen, les recourants invoquent une violation de leur droit d'être entendus. Ils se plaignent de la multiplication des préavis, rapports, compléments et études tout au long de la procédure, ce qui aurait rendu le dossier d'homologation inextricable au point qu'il leur était pratiquement impossible d'en avoir une connaissance claire, notamment sur les questions environnementales. A les suivre, il était nécessaire de recommencer la procédure d'homologation *ab initio*, conformément aux articles 33 et 34 de la loi du 23 janvier 1987 d'application de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LcAT ; RS/VS 701.1), avec une nouvelle mise à l'enquête publique comprenant un rapport 47 OAT et un RIE complets, sur lesquels les services cantonaux devaient se prononcer.

L'autorité précédente a, quant à elle, relevé que les intéressés avaient produit des expertises qui remettaient en cause le respect des prescriptions environnementales, ce qui avait nécessité une nouvelle consultation des services spécialisés et des compléments de la part de ceux-ci et de l'autorité communale. Elle a souligné que les actes d'instruction, les préavis des services cantonaux et les déterminations communales avaient été communiqués aux recourants, lesquels avaient pu se déterminer et consulter l'ensemble du dossier. Ceux-ci avaient donc eu connaissance de tous les éléments en main du Conseil d'Etat et pu faire valoir leurs observations avant

que des décisions ne soient rendues, si bien que leur droit d'être entendus avait été respecté.

2.2 Garanti à l'article 29 alinéa 2 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999 (Cst. ; RS 101), le droit d'être entendu comprend en particulier celui de prendre connaissance du dossier et de faire valoir ses arguments dans le cadre de l'affaire en cours (ATF 145 I 167 consid. 4.1 et la jurisprudence citée). La partie au procès a donc le droit de prendre connaissance de toutes les pièces du dossier et de toute observation communiquée au tribunal et elle peut s'exprimer à leur propos, dans la mesure où elle l'estime nécessaire (ATF 142 III 48 consid. 4.1.1).

2.3 Les garanties de procédure ainsi reconnues supposent à l'évidence que le dossier ait été constitué et tenu de manière à ne pas empêcher le justiciable d'exercer ses droits de consulter les pièces, de se renseigner sur l'affaire qui le concerne et de se déterminer en toute connaissance de cause à ce propos. En l'occurrence, la Cour ne saurait considérer que les recourants n'ont pas été en mesure d'exercer les droits en question en raison des multiples préavis, rapports, compléments et études figurant au dossier. Elle relève, d'abord, que les demandes de compléments sollicitées par l'organe d'instruction du Conseil d'Etat auprès de l'autorité communale ou du SDT n'ont rien d'illégal et sont même relativement courantes dans des affaires de planification qui, comme celle de l'espèce, présentent une certaine complexité, notamment sous l'angle du droit de l'environnement. En soi, cette manière de faire n'impose aucunement de synthétiser les compléments obtenus dans un nouveau rapport de conformité ou un nouveau RIE qu'il conviendrait de remettre à l'enquête publique, du moment que le projet n'est pas notablement modifié. Les articles 33 ss LcAT ne prévoient d'ailleurs rien dans ce sens, de sorte que les recourants invoquent à tort la violation de ces dispositions. La Cour observe, ensuite, que les recourants ont contribué à la multiplication des pièces au dossier, en usant pleinement des garanties de procédure qui leur sont reconnues et en déposant des avis techniques émanant de bureaux spécialisés qui nécessitaient des déterminations complémentaires de la part de la commune de Z _____ et de certains services cantonaux. Elle fait également remarquer que les préavis des services cantonaux font l'objet d'une synthèse émise par le SDT à l'attention du SAIC, précisément dans un but de clarification et d'aide à la décision d'homologation. Partant, on ne saurait considérer que le dossier de planification est inextricable et que les recourants n'ont pas été en mesure de comprendre les tenants et les aboutissants de cette affaire, qui peut apparaître complexe en raison de sa nature (planification de domaine skiable), des questions de droit de l'environnement qu'elle soulève et du fait

qu'une procédure fédérale d'approbation de plans pour le télémix est menée en parallèle (cf. arrêt 1C_515/2014 précité consid. 3.5 *in initio*). D'ailleurs, les recourants ont formulé devant l'autorité précédente et devant la juridiction de céans toute une série d'arguments topiques qui démontrent qu'ils ont bien compris les enjeux (notamment en matière de protection contre le bruit) liés à l'homologation de la planification contestée, à la suite de l'arrêt fédéral de renvoi qui vient d'être cité. Dans ces conditions, le grief de violation du droit d'être entendu est rejeté.

2.4 Les recourants invoquent également la violation de ce droit en lien avec un défaut de motivation qu'ils tirent des lacunes du rapport de conformité. Ce grief est lui aussi à rejeter, dès lors que, comme cela ressort du considérant 3 ci-dessous, ledit rapport et ses compléments remplissent les exigences légales.

3.1 Sur le fond, les recourants critiquent à plusieurs égards le rapport de conformité, invoquant une violation de l'article 47 OAT.

3.2 Aux termes de cette disposition, l'autorité qui établit les plans d'affectation fournit à l'autorité cantonale chargée d'approuver ces plans (art. 26 al. 1 LAT), un rapport démontrant leur conformité aux buts et aux principes de l'aménagement du territoire (art. 1 et 3 LAT), ainsi que la prise en considération adéquate des observations émanant de la population (art. 4 al. 2 LAT), des conceptions et des plans sectoriels de la Confédération (art. 13 LAT), du plan directeur cantonal (art. 8 LAT) et des exigences découlant des autres dispositions du droit fédéral, notamment de la législation sur la protection de l'environnement.

Le rapport de conformité doit exposer la pesée des intérêts effectuée et fournir une motivation complète des options prises. Comme les plans d'affectation au sens de l'article 14 LAT peuvent répondre à des objectifs très variés (d'une simple modification du plan à une révision complète du règlement sur les constructions et l'aménagement), il est nécessaire, dans la pratique, de différencier les exigences auxquelles doit satisfaire le rapport de conformité. Celui-ci doit se limiter à l'essentiel et être adapté à l'importance et l'étendue du plan d'affectation. Il doit porter sur les points centraux et critiques de la révision. Le rapport de conformité doit aussi fournir des réponses aux conflits touchant à la gestion du territoire qui peuvent découler d'une mesure d'aménagement et indiquer les solutions qui permettront d'éviter les répercussions négatives (cf. Aemisseger/Moor/Ruch/Tschannen [éd.], Commentaire pratique LAT : Planifier l'affectation, Genève/Zurich/Bâle 2016, n^{os} 45, 48 et 49 p. 27 et 29 ainsi que les réf. cit.).

La fonction du rapport de conformité est en particulier de permettre aux autorités d'approbation de mieux comprendre la décision de planification et, surtout, la pesée des intérêts qui la fonde. Il sert en outre à répondre aux objectifs de l'article 4 LAT en matière d'information et de participation de la population et joue un rôle important lorsque le plan est contesté. Il doit favoriser la transparence des réflexions à la base de la planification et contribuer à améliorer la qualité des décisions d'aménagement (cf. Aemisseger/Moor/Ruch/Tschannen [éd.], *op. cit.*, n° 50 p. 30 et les réf. cit.).

3.3 La première critique formulée par les recourants à l'endroit du rapport de conformité est d'ordre formel : ceux-ci soutiennent que ce rapport est vicié dès lors que le complément du 20 février 2017 n'a pas été établi par la commune de Z _____, mais par A _____ SA, l'exploitant du domaine skiable concerné par la planification contestée. Il est exact que l'article 47 alinéa 1 OAT dit que « l'autorité qui établit les plans d'affectation fournit à l'autorité cantonale chargée d'approuver ces plans [...] un rapport [...] ». Le texte en allemand prévoit quant à lui que « *Die Behörde, welche die Nutzungspläne erlässt, erstattet der kantonalen Genehmigungsbehörde [...] Bericht darüber [...]* ». Cette référence à l'autorité à l'origine des plans d'affectation – soit l'autorité communale – se comprend aisément, puisque c'est elle dont le législatif adopte formellement les plans en question (art. 36 al. 1 et 2 LcAT), avant de les soumettre pour homologation au Conseil d'Etat (art. 38 al. 1 LcAT). En pratique néanmoins, le rapport de conformité est un document dont l'élaboration est bien souvent confiée à des bureaux privés spécialisés en aménagement du territoire, en collaboration avec le service technique communal. On ne saurait voir dans cette manière de faire une quelconque illégalité, l'essentiel étant que soit établi un rapport répondant aux réquisits énoncés au considérant 3.2 ci-dessus.

Cela étant, dans le cas d'espèce, il aurait été à l'évidence problématique que A _____ SA ne soit pas à tout le moins associée à l'élaboration du rapport complémentaire du 20 février 2017, exigé à la suite de l'arrêt de renvoi 1C_515/2014, dès lors que les lacunes constatées par la juridiction fédérale ont notamment trait à la justification d'une installation de remontée mécanique. L'exploitant du domaine skiable est en effet le mieux à même d'expliquer à l'autorité de planification en quoi cette installation est nécessaire et justifiée à l'endroit projeté. Les recourants arguent que A _____ SA défend ses intérêts privés et qu'elle n'a pas pour vocation de défendre les intérêts publics de la commune de Z _____, notamment la protection de l'environnement et l'aménagement rationnel du territoire. Cette remarque pourrait être pertinente, si elle n'omettait pas de signaler que le complément en question a bien été

transmis au SAIC par la commune de Z _____, le 11 mai 2017 (cf. pièce n° 000543 du dossier du Conseil d'Etat) ; c'est dire que le contenu de ce complément a été avalisé par l'autorité communale, qui souscrivait manifestement à la solution proposée quant à la modification du PAZ et du PAD, laquelle n'était pas différente de celle votée par le législatif communal en 2011. Un rapport au contenu identique, portant l'en-tête de la commune de Z _____, a d'ailleurs été produit par la suite (cf. pièce n° 000677 du dossier du Conseil d'Etat). Enfin, quoi qu'en disent les recourants, le rapport en question n'ignore pas les intérêts publics, puisque l'étude des variantes tient notamment compte du bruit engendré par l'installation, du survol de zones habitées ou protégées (zone de protection de la nature et zone de source), des impératifs de sécurité (zones de danger), des surfaces à défricher et des impacts sur la circulation dans la station de D _____. Le grief doit ainsi être rejeté.

3.4 Sous l'angle matériel, les recourants formulent à l'encontre du rapport de conformité de nombreux griefs qu'ils invoquent, d'une part, sous un angle général (cf. *infra*, consid. 3.4.1), et d'autre part, en rapport avec les exigences tirées de l'arrêt de renvoi 1C_515/2014 (cf. *infra*, consid. 3.4.2).

3.4.1 De façon générale, les recourants soutiennent que le complément du 20 février 2017 au rapport 47 OAT, produit afin de justifier le projet de télémix, présente onze variantes dont huit ne seraient que des variantes « alibis » puisque la gare de départ de l'installation se situe en zone rouge de danger d'avalanches. Il est exact qu'une construction de ce genre ne peut pas être autorisée dans une telle zone, ce qui est rédhibitoire pour les huit variantes ainsi analysées. La Cour relève toutefois que ce constat n'enlève rien à la justification de la variante n° 11 qui a été homologuée. Elle signale également que l'étude de variantes en conflit avec la zone rouge de danger d'avalanches résulte manifestement de la configuration des lieux et de l'objectif visant à réaliser une liaison entre les secteurs « D _____ – J _____ » et « C _____ – F _____ ». En effet, cette zone de danger occupe un large périmètre au nord – nord-est de la station de D _____, dans le secteur des B _____ occupé par le golf. Or, au plan géographique, cet endroit constitue un point de départ *a priori* idéal pour une installation de remontée mécanique dont le but est de relier les deux secteurs précités.

Les recourants affirment aussi que la réelle justification du projet ne ressort pas du complément du 20 février 2017, que les divers intérêts pris en compte ne sont pas clairement définis et qu'il n'y a aucune pesée des intérêts, puisque seuls ceux de A _____ SA ont été mis en évidence. Ils ajoutent que ce document n'indique pas

quelle est la situation de base et quelle sera la situation future et les impacts des variantes analysées. Ces reproches ne sauraient être admis. En effet, la variante choisie est justifiée au moyen de quatorze avantages (cf. complément du 20 février 2017 p. 21), les intérêts pris en considération et leur pondération (avantages/inconvénients) ressortent manifestement de l'analyse des variantes (cf. *idem* p. 7 ss) et de nombreux intérêts considérés sont d'ordre public, notamment la protection du paysage et de la nature, la protection des sources et la sécurité publique. En outre, il est erroné de soutenir que la situation de base et celle résultant des différentes variantes analysées ne sont pas exposées (cf. *idem* p. 2 à 4 pour la situation de base et p. 7 ss pour les situations futures, en particulier p. 24 et 25 pour la situation future liée à la variante proposée).

Les recourants pointent encore une évaluation des variantes biaisée, puisque celles-ci n'auraient pas été analysées sur la base des mêmes critères. Cette critique est infondée, dès lors que le complément du 20 février 2017 présente en page 23 un tableau récapitulatif des vingt-six principaux critères pris en compte et leur appréciation pour chacune des onze variantes analysées. Il en ressort que la variante n° 11 est celle qui présente le plus d'avantages et le moins d'inconvénients.

Enfin, d'après les recourants, le complément du 20 février 2017 est lacunaire à plusieurs égards. Les manquements qu'ils citent en page 18 de leur mémoire de recours, en se référant au rapport du bureau L _____, semblent toutefois résulter d'une lecture partielle du complément au rapport de conformité. En effet, comme cela a déjà été dit, l'analyse qui a mené au choix de la variante n° 11 pour le télémix n'a aucunement ignoré les intérêts liés à la protection de l'environnement (protection du paysage, des forêts et des sources) et à la sécurité publique. A titre d'exemples, le complément du 20 février 2017 tient compte des conflits avec la zone de protection des sources (cf. *idem* p. 8, 9, 13 à 16, 20 à 24), avec les zones de protection de la nature d'importance nationale (cf. *idem* p. 11, 13 à 16, 20 à 24) et avec les zones de danger d'avalanches (cf. *idem* p. 8 ss) ; il mentionne également les impacts sur le paysage causés par l'implantation d'un garage pour les cabines et sièges (cf. *idem* p. 18 s. et 24) ou par une digue de protection (cf. *idem* p. 20 et 24), ainsi que les défrichements (cf. *idem* p. 21 s.) et les risques d'incendie causés par la proximité d'habitations privées (cf. *idem* p. 8). En outre, il est manifeste que la politique générale d'exploitation du domaine skiable, l'intérêt économique de la société de transport et la pertinence du projet dans le cadre d'une réflexion globale au niveau du domaine skiable dans son entier ont été eux aussi pris en considération (cf. *idem* p. 6, 15 et 16) ; il est rappelé qu'est ici en jeu une installation

assurant la seule liaison entre les secteurs « D _____ – J _____ » et « C _____s – F _____ » au sein du même domaine skiable. Les qualités nécessaires de la nouvelle installation ont, elles aussi, été prises en compte (notamment cabines dix places sur l'ensemble du tracé et ajout de sièges six places uniquement sur le tronçon supérieur ; cf. *idem* p. 16 à 18 et 25). Les aspects de protection contre les nuisances sonores n'ont pas non plus été ignorés, en lien avec la proximité et le survol de zones bâties (cf. *idem* p. 16, 20 à 24). Par ailleurs, les intérêts publics liés à la station de D _____ et à ses habitants, de même que les observations émanant de la population, ont pu être manifestement considérés par le biais de la mise à l'enquête publique du projet, ainsi que des débats et du vote de l'assemblée primaire approuvant la modification partielle du PAZ et du PAD. Il y a lieu de rappeler que la variante n° 11 retenue pour le tracé du télémix est identique à celle mise à l'enquête et votée par le législatif communal en 2011. Dans sa détermination du 26 juillet 2018 devant l'autorité précédente (p. 13 s.), la commune de Z _____ a en outre mis en évidence plusieurs avantages que la nouvelle installation procurera aux habitants de D _____ (nouvelles surfaces commerciales dans le secteur de l'ancienne télécabine, réduction du trafic routier dans la station), sans que les recourants ne formulent ceans de critiques ciblées à cet égard. Enfin, la conformité du projet aux bases légales fédérales et cantonales, au plan directeur cantonal en vigueur jusqu'au 1^{er} mai 2019 et aux objectifs d'aménagement du territoire ressort déjà du rapport de conformité de 2011 (p. 12 à 20). A noter que, comme l'a relevé le SDT dans ses préavis des 22 janvier 2018 (p. 5 s.) et 29 août 2019 (p. 1 s.), le projet est en outre conforme à la fiche de coordination B.4 « Domaines skiables » du nouveau plan directeur cantonal, point que les recourants s'abstiennent d'ailleurs de discuter au moyen d'arguments topiques.

3.4.2 Les recourants affirment aussi que le rapport 47 OAT ne répond pas aux exigences formulées par la juridiction fédérale dans son arrêt de renvoi 1C_515/2014.

3.4.2.1 Au considérant 4.3 de l'arrêt précité, le Tribunal fédéral a considéré que la justification du projet de télémix était problématique. Dans une large mesure, l'emplacement de la gare de départ de la nouvelle installation était justifié par la nécessité d'établir un lien direct avec l'arrivée du funiculaire « Q _____ – R _____ », projet qui avait été toutefois entre-temps abandonné. Le rôle de cette installation pouvait, certes, être assumé par le télésiège K _____, dont la gare d'arrivée était déplacée en conséquence, mais la question de l'accès à l'ensemble de ces installations n'avait pas été traitée dans la procédure.

Les recourants arguent que le complément du 20 février 2017 ne répond pas à ces exigences, en rappelant que la plupart des variantes étudiées sont des variantes « alibis » et que l'évaluation desdites variantes est biaisée. Ce grief est à rejeter pour les mêmes motifs que ceux exposés ci-dessus (cf. *supra*, consid. 3.4.1). Le projet de télémix est justifié dans le complément précité au moyen de nombreux arguments, indépendamment de l'abandon du projet de funiculaire « Q _____ – R _____ ». Contrairement à ce que soutiennent les recourants, la question des accès à cette nouvelle installation est exposée dans ce document et présentée comme comportant plusieurs avantages (desserte en bus depuis la station, piste d'accès depuis le Carrefour et le secteur J _____, accès depuis le téléski K _____ ; cf. complément du 20 février 2017 p. 21). La Cour constate ainsi que les possibilités de connections à la gare de départ du télémix sont variées et paraissent optimales, ce que le SDM a relevé dans son préavis du 8 juin 2017, en observant en particulier que l'accessibilité sera possible par « la porte d'entrée » du secteur sud qui est la station de S _____, via J _____. Elle relève, en outre, que l'accès en véhicules via la route xxx a fait l'objet d'analyses complémentaires dans la notice de trafic et de bruit de I _____ SA de mars 2017, de laquelle il ressort que les skieurs pourront accéder à la gare de départ en véhicules privés (parking limité à proximité, places de dépose minute) ou en bus navettes.

3.4.2.2 Le Tribunal fédéral a également estimé, au considérant 4.3 de son arrêt et en se référant à une étude de bruit réalisée le 22 octobre 2013, que la télécabine de C _____ permettait, en très haute saison, l'entrée de quelque 3 000 personnes par jour dans le domaine skiable, dont une partie devait se reporter sur la nouvelle installation, sans toutefois que l'on sache ni de quelle manière ce report allait s'effectuer, ni en quoi le nouveau télémix allait permettre d'offrir une entrée dans le domaine skiable différente de celle de S _____.

Selon les recourants, le complément du 20 février 2017 ne comble pas ces lacunes, notamment parce qu'il n'évalue pas avec précision le report des skieurs sur le nouveau télémix et qu'il n'expose pas en quoi cette installation pourrait constituer une alternative à l'entrée dans le domaine skiable par S _____. Ces critiques doivent elles aussi être écartées. En effet, comme déjà dit (cf. *supra*, consid. 3.4.2.1 *in fine*), les compléments déposés à la suite de l'arrêt fédéral de renvoi montrent de quelle manière les skieurs pourront entrer dans le domaine skiable en se rendant directement à la gare de départ du télémix (parking limité pour véhicules privés, places de dépose minute et bus navettes). Quant à la question du report des skieurs, force est de constater que la

nouvelle installation projetée disposera, à sa gare de départ, d'un débit horaire très supérieur à l'ancienne (1800 personnes par heure, contre 800 ; cf. complément du 20 février 2017 p. 2 et 25), ce qui apparaît très suffisant pour absorber le flux des skieurs entrant dans le domaine skiable directement à cet endroit ou transitant depuis d'autres secteurs ou installations (J _____, C _____, télési K _____). Dès lors, même si l'ampleur du report ne peut pas être concrètement évaluée en raison de la multiplicité des paramètres, cette incertitude n'est pas de nature à remettre en question la justification de l'installation projetée.

3.4.2.3 L'arrêt fédéral retient encore que l'emplacement de la nouvelle installation est justifié dans les documents produits « afin de répondre de manière optimale aux nouveaux projets de mobilité urbaine en cours à D _____ », sans que l'on sache toutefois en quoi consistent ces nouveaux projets et où réside l'adéquation avec le projet de télémix. De même, les avantages liés à la gestion du trafic étaient évoqués sans pour autant être précisés.

Les recourants en infèrent que l'autorité communale devait évaluer les incidences de la nouvelle installation sur le trafic routier dans l'ensemble de la station de D _____, ce qui n'avait pas été fait. Une telle déduction n'apparaît pas correcte, à la lecture du considérant 4.3 de l'arrêt 1C_515/2014. La juridiction fédérale a en effet relevé que la justification apportée en lien avec les nouveaux projets de mobilité urbaine en cours à D _____ n'était pas motivée. L'autorité communale a répondu en exposant que la nouvelle installation allait contribuer à désengorger la station en mettant l'accent sur les transports publics (cf. détermination du 26 juillet 2018 p. 16). Ainsi, aucun nouveau parking allait être créé à proximité de la gare de départ du télémix. L'hiver, celle-ci était accessible en ski via le télési K _____ (débit de 1000 pers./h.) pour les habitants du cœur de D _____ ou via J _____ pour les habitants de la zone « T _____ – Q _____ – S _____ ». Elle était également accessible au moyen des bus navettes, voire en véhicules privés, ce dernier moyen étant limité par les possibilités de parking restreintes le long de la route xxx (env. 70 places également utilisées par les randonneurs) et par la création de seulement deux places de dépose minute. La réaffectation du site de l'ancienne télécabine en un centre commercial allait aussi permettre de réduire le trafic dans la station, les quelque 10 000 habitants des hauts de D _____ pouvant faire leurs achats dans ce nouveau centre plutôt que de traverser toute la station pour gagner la zone commerciale existante (cf. complément du 20 février 2017 p. 26). Dans ces conditions, il y a lieu de considérer que la justification

liée à la mobilité urbaine et à la gestion du trafic à D _____ a été valablement exposée.

3.4.2.4 Toujours dans le même considérant 4.3 de son arrêt, le Tribunal fédéral observe en outre que l'emplacement du télémix est qualifié de « plus intéressant » au niveau forestier et paysager, mais que ces avantages n'étaient pourtant pas expliqués.

Sur ce point, les recourants relèvent d'abord que la variante retenue est l'une des deux seules qui implique un défrichement de 7 970 m², sans que cet aspect ne soit véritablement discuté. Le complément du 20 février 2017 mentionne expressément en page 22 ce défrichement en tant que premier inconvénient à la variante retenue. A l'instar de la juridiction fédérale, la Cour voit donc mal comment ladite variante serait celle qui pourrait « être plus intéressante » au niveau forestier. Cette justification figurant dans le rapport 47 OAT de 2011 (p. 10) semble ainsi avoir été abandonnée à juste titre par l'autorité communale. Quant au fait que les questions forestières n'ont pas été discutées dans le complément du 20 février 2017, il peut s'expliquer aisément : dans son arrêt 1C_515/2014, le Tribunal fédéral a considéré qu'en dépit des objections des recourants, un examen matériel suffisant des demandes de défrichement avait déjà eu lieu au niveau cantonal (consid. 7) ; il n'y avait dès lors pas lieu de compléter le dossier sur ces questions.

Les recourants ajoutent que la question de l'impact paysager n'est traitée que pour le tracé retenu et ignorée pour les dix autres variantes, ce qui empêchait toute comparaison. Ces critiques sont également infondées. En effet, la question de l'impact paysager a été abordée à chaque fois que les variantes impliquaient d'importants travaux, notamment de terrassement, que ceux-ci soient liés à l'aménagement d'une digue de protection contre les avalanches (cf. complément du 20 février 2017 p. 20) ou à la construction d'un garage pour les cabines et sièges dans un endroit éloigné de la station (cf. *idem* p. 18 s. et 24).

3.4.2.5 On peut également lire au considérant 4.3 de l'arrêt 1C_515/2014 que la justification d'un projet de remontée mécanique doit se fonder sur une approche d'ensemble de la conception du domaine skiable, qu'elle dépend notamment du développement souhaité pour le domaine en question et que, partant, elle incombe en premier lieu à l'autorité locale chargée de l'aménagement du territoire, laquelle ne saurait se décharger d'une responsabilité en la reportant sur l'autorité fédérale chargée de l'approbation des plans.

A ce sujet, les recourants affirment qu'aucune approche d'ensemble de la conception du domaine skiable ne figure dans le rapport de conformité (respectivement dans son complément du 20 février 2017). Il n'existerait, selon eux, aucune réflexion sur l'emplacement du télémix en relation avec les autres installations existantes, pas plus qu'un examen à plus grande échelle. La Cour ne partage pas ce point de vue. L'emplacement de la gare de départ et le tracé de cette nouvelle installation n'ont pas été choisis sans égards pour le reste du domaine skiable et le développement de celui-ci. L'objectif principal de ce nouveau télémix est d'assurer la liaison entre les secteurs « D _____ – J _____ » et « C _____ – F _____ », en remplacement de la télécabine G _____. Sur cet arrière-plan, plusieurs autres réflexions ont été développées afin de déterminer l'emplacement de la nouvelle installation : celle-ci devait fonctionner comme lift d'entrée sur les pistes du secteur « C _____ – F _____ » pour les clients en provenance de D _____, sa gare de départ devait être atteignable directement par les skieurs provenant tant du secteur précité que du secteur « D _____ – J _____ », elle devait aussi être reliée par une piste à une ou plusieurs installations prenant en charge les clients en station et éviter ou minimiser les conflits avec les zones bâties, les zones de protection des sources et de la nature et les zones de danger d'avalanches (cf. complément du 20 février 2017 p. 15 s.).

3.4.2.6 La juridiction fédérale indique, en outre, que doivent notamment faire l'objet d'une évaluation dans le cadre de la planification toutes les nuisances indirectement liées au télémix, dont celles causées par le trafic routier induit par l'installation. Or, le RIE du 22 avril 2011 n'étudiait pas cette question. Il s'agissait là d'un manquement auquel il fallait remédier car, même s'il était vraisemblable que la création du télémix allait avoir un impact négligeable sur la fréquentation de la station dans son ensemble, l'implantation de cette installation de liaison entraînera en revanche nécessairement des répercussions sensibles sur le trafic dans le secteur puisqu'il attirera une partie en tout cas des skieurs qui empruntaient jusqu'ici l'ancienne télécabine G _____ (cf. arrêt 1C_515/2014 consid. 5.1 et 5.2).

D'après les recourants, cette appréciation d'ensemble du trafic routier induit par le télémix n'aurait pas été effectuée dans les compléments produits à la suite de l'arrêt fédéral précité. Les intéressés remettent en cause les conclusions figurant notamment dans la notice de bruit et de trafic de mars 2017, selon lesquelles les charges de circulation ne seront pas modifiées par la nouvelle installation et les VLI seront respectées. Ils relèvent que ces conclusions se heurtent au fait que la capacité de cette

nouvelle installation est plus grande que celle de l'ancienne télécabine G _____ et que le trajet pour s'y rendre est plus long. Ils en déduisent que le télémix accueillera non seulement les skieurs de l'ancienne installation, mais favorisera également l'afflux de nouveaux usagers qui choisissaient auparavant un autre point d'entrée dans le domaine skiable. Ces griefs ne convainquent pas. En effet, les recourants omettent de relever qu'une partie des usagers de la nouvelle installation l'emprunteront en venant directement à skis, que ce soit depuis le télésiège K _____ ou depuis le secteur « D _____ – J _____ ». Ces skieurs ne se déplaceront donc pas en véhicule pour se rendre à la gare de départ, de sorte que l'afflux de personnes correspondant ne causera aucune charge sur le trafic automobile dans le secteur concerné. On peut pronostiquer que cette partie des usagers sera importante, car les possibilités d'atteindre la gare de départ en véhicule privé seront à dessein limitées (au maximum 70 places de stationnement utilisables le long de la route xxx, deux places de dépôt minute à proximité). L'autre option pour les usagers sera d'emprunter les bus navettes reliant la gare de départ. En considérant tous ces éléments, il n'apparaît aucunement insoutenable de conclure que le projet n'entraînera pas une augmentation notable des charges de trafic dans le secteur en question (v. aussi à ce sujet note de trafic et de bruit de mars 2017 p. 5). Dès lors, les critiques des recourants sur ce point sont également rejetées.

3.4.2.7 Enfin, l'arrêt 1C_515/2014 fait remarquer, au considérant 5.3, que l'expertise de bruit réalisée le 22 octobre 2013 repose sur de simples estimations et qu'aucun comptage n'a été effectué pour définir la situation actuelle, ce qui rendait l'EIE insuffisante sur la question du trafic, y compris le stationnement des véhicules, et des nuisances y relatives.

A la suite de cet arrêt, des comptages ont été effectués en février 2016 et en novembre 2018 (par un bureau d'ingénieurs mandaté par les recourants, respectivement par le SDM) sur quatre emplacements situés sur la route xxx et sur deux autres axes routiers environnants. En premier lieu, les recourants tiennent ces comptages pour insuffisants. Ils soulignent qu'il n'a pas été procédé à des mesures en d'autres points de la station, de sorte que les modifications inévitables du trafic routier à l'intérieur de D _____ causées par la nouvelle installation n'avaient pas été examinées. La Cour rappelle que la juridiction fédérale a retenu, en se référant au RIE, qu'il était vraisemblable que la création du télémix n'allait avoir qu'un impact négligeable sur la fréquentation de la station dans son ensemble, les répercussions sensibles sur le trafic routier se limitant au secteur dans lequel la gare de départ de cette nouvelle installation allait être implantée

(arrêt 1C_515/2014 consid. 5.2). On ne saurait donc faire reproche à l'autorité communale de n'avoir pas étendu l'analyse de trafic au-delà dudit secteur. Au demeurant, dès lors que dite analyse concluait à une faible augmentation du trafic routier journalier moyen dans ce secteur au demeurant déjà peu chargé (cf. note de bruit et de trafic de mars 2017 p. 5 s. et complément de janvier 2019 p. 6), il était manifestement superflu d'étendre l'objet de l'étude à l'ensemble de la station. Ensuite, les recourants se réfèrent à la charge de personnes empruntant la télécabine G _____ (chiffres pour la saison 2015/2016 figurant dans le complément de I _____ SA de janvier 2019 p. 5) et relèvent qu'en haute saison, la limite de capacité de cette installation est atteinte à l'heure de pointe du matin (env. 750 pers./h.). Ils en déduisent que, compte tenu du report de ces usagers sur la nouvelle installation, un problème de stationnement de véhicules se posera puisqu'aucun nouveau parking n'est prévu en vue de remplacer celui de 60 places existant à proximité de l'ancienne télécabine. Ce faisant, les recourants semblent partir du principe que les skieurs habitués à parquer leur véhicule privé près de cette télécabine chercheront forcément à faire de même près du télémix. Or, cette supposition n'apparaît pas correcte. En effet, si le but des usagers est de rejoindre le secteur « C _____ – F _____ » les skis aux pieds, force est de remarquer qu'ils disposent, avec l'emplacement de la nouvelle installation directement connecté au domaine skiable, de plusieurs autres options permettant de rejoindre la gare de départ du télémix, que ce soit en passant par S _____ et J _____ ou par le télésiège K _____ (cf. *supra*, consid. 3.4.2.6), possibilités qui étaient inexistantes avec l'ancienne télécabine. Or, aucune de ces options n'implique de parquer son véhicule à proximité de la nouvelle installation. Si ces usagers ne séjournent pas à D _____, les connexions offertes par le nouveau télémix devraient d'ailleurs plutôt les inciter à garer leur véhicule privé à U _____ et à emprunter les télécabines jusqu'à J _____ (via S _____), pour ensuite gagner l'installation de liaison. Cette manière d'accéder au domaine skiable apparaît en effet la plus directe et la plus commode (trajet rapide en télécabine, place de stationnement assurée à U _____). En outre, le parking de 60 places à proximité du départ de la télécabine G _____ sera toujours accessible, les skieurs pouvant ensuite prendre un bus navette pour se rendre directement au départ du télémix (cf. note de bruit et de trafic de mars 2017 p. 6). Il s'ensuit que les critiques des recourants sur ce point ne sont pas fondées.

3.5 Attendu ce qui précède, les griefs formulés à l'encontre du rapport 47 OAT sont rejetés. Avec les compléments produits à la suite de l'arrêt fédéral de renvoi, ce rapport apparaît en effet complet et conforme à l'article 47 OAT.

4.1 Les recourants invoquent en outre la violation de plusieurs dispositions fédérales en matière de protection de l'environnement, soit les articles 8, 10a, 10b, 11 et 24 LPE, 9 de l'ordonnance fédérale du 19 octobre 1988 relative à l'étude d'impact sur l'environnement (OEIE ; RS 814.011), 11 OPB et 19 alinéa 2 de la loi fédérale du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux (LEaux ; RS 814.20). Ils pointent à cet égard l'existence de nombreuses lacunes dans les nouveaux documents déposés par l'autorité communale en lien avec le trafic routier (note de bruit et de trafic de mars 2017 et complément de janvier 2019), pièces qui ne satisferaient pas aux réquisits légaux et qui ne permettraient pas de conclure au respect des prescriptions fédérales en matière de protection contre le bruit.

4.2 D'emblée, la Cour observe que la violation alléguée de l'article 24 LPE tombe à faux, dès lors que cette disposition a trait à la planification de zones à bâtir, ce qui n'est pas l'objet de la présente procédure. De même, la violation de l'article 19 alinéa 2 LEaux apparaît dépourvue de fondement, puisque cette disposition vise uniquement à soumettre à autorisation de construire cantonale certains travaux de construction ou aménagements de nature à mettre en danger les eaux dans les secteurs particulièrement menacés. Il en va de même pour le non-respect de l'article 11 OPB, disposition qui a trait à la prise en charge des coûts de la limitation des émissions de bruit.

4.3 Le droit fédéral prescrit de réduire, à titre préventif et assez tôt, les atteintes qui pourraient devenir nuisibles ou incommodes (art. 1 al. 2 LPE). Selon l'article 11 alinéa 2 LPE, il importe, à titre préventif, de limiter les émissions nuisibles, dont le bruit, dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que cela soit économiquement supportable. Le Conseil fédéral édicte par voie d'ordonnance des VLI applicables à l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodes (art. 13 LPE). De nouvelles installations fixes ne peuvent être construites que si les immissions causées par le bruit de ces seules installations ne dépassent pas les valeurs de planification dans le voisinage ; l'autorité qui délivre l'autorisation peut exiger un pronostic de bruit (art. 25 LPE).

Selon l'article 9 OPB, l'exploitation d'installations fixes nouvelles ou notablement modifiées ne doit pas entraîner un dépassement des valeurs limites d'immission consécutif à l'utilisation accrue d'une voie de communication ou la perception d'immissions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement.

Avant de prendre une décision sur la planification et la construction ou la modification d'installations, l'autorité examine le plus tôt possible leur compatibilité avec les dispositions en matière d'environnement (art. 10a al. 1 LPE). Si l'installation en question est susceptible d'affecter sensiblement l'environnement, au point que le respect des dispositions en la matière ne pourra probablement être garanti que par des mesures spécifiques au projet ou au site, l'autorité doit élaborer un RIE (art. 10a al. 2 LPE ; v. aussi art. 10a al. 3 LPE et annexe à l'OEIE) qui sert de base à l'appréciation du projet (art. 10b al. 1 LPE). Le RIE comporte les indications nécessaires à l'appréciation du projet selon les dispositions sur la protection de l'environnement. Il est établi conformément aux directives des services spécialisés et présente l'état initial, le projet (y compris les mesures prévues pour la protection de l'environnement et pour les cas de catastrophe, ainsi qu'un aperçu des éventuelles solutions de remplacement principales étudiées par le requérant) et les nuisances dont on peut prévoir qu'elles subsisteront (art. 10b al. 2 LPE). Aux termes de l'article 9 OEIE, le RIE doit contenir toutes les indications dont l'autorité compétente a besoin pour apprécier le projet (al. 2), rendre compte de tous les aspects de l'impact sur l'environnement imputables à la réalisation du projet et les évaluer aussi bien isolément que collectivement et dans leur action conjointe (al. 3 ; v. art. 8 LPE) et présenter la manière dont les résultats des études environnementales effectuées dans le cadre de l'aménagement du territoire sont pris en compte (al. 4).

4.4 Pour rappel, dans son arrêt 1C_515/2014, le Tribunal fédéral a retenu que l'EIE présentait des insuffisances en ce qui concernait la question du trafic routier, y compris le stationnement des véhicules, et les nuisances y relatives (consid. 5.3). Il en a déduit que l'adoption prématurée des plans d'aménagement avait entraîné un défaut de coordination matérielle avec la procédure fédérale d'approbation des plans ; il était dès lors nécessaire de faire procéder à un complément de l'EIE (consid. 9). Il n'était par contre pas contraire au droit fédéral de renvoyer l'examen des nuisances résultant des installations d'enneigement technique au stade de la demande de permis de construire (consid. 6). En outre, les demandes de défrichement – sur lesquelles l'OFT allait devoir se prononcer dans le cadre de la PAP – avaient fait l'objet d'un examen matériel suffisant au niveau cantonal (consid. 7). Enfin, les autres objections formulées en lien avec la protection du paysage naturel, les chemins pédestres et les dangers naturels devaient être écartées car elles seraient examinées dans le cadre de l'EIE effectuée dans la procédure fédérale devant l'OFT (consid. 8).

4.5 En se référant aux conclusions des trois rapports de mai 2018 émanant respectivement du bureau d'urbanisme L _____, du bureau d'ingénieurs O _____ et du bureau P _____, les recourants soutiennent que la note de bruit et de trafic de mars 2017 émanant du bureau I _____ SA et son complément de janvier 2019 ne seraient pas conformes aux dispositions légales précitées et ne répondraient pas aux exigences posées par le Tribunal fédéral.

4.5.1 Ils relèvent d'abord que, contrairement au mandat qui lui avait été confié, ce bureau d'ingénieurs n'a pas évalué les incidences du projet sur le trafic routier au sein de la station de D _____, mais a uniquement concentré son analyse sur la route xxx. Cette critique est manifestement infondée. En effet, la gare de départ du télémix ne sera atteignable en véhicule qu'en empruntant la route xxx sur plus d'un kilomètre, le chemin xxx étant par ailleurs réservé aux seuls bordiers depuis la rue xxx. Il apparaît manifeste que les incidences du projet sur le trafic routier se manifesteront dès lors principalement sur cet axe. D'ailleurs, la juridiction fédérale n'a aucunement requis que l'étude du bruit routier s'effectue sur l'ensemble de la station, puisqu'elle a retenu que les répercussions sensibles sur le trafic routier seraient limitées au secteur dans lequel la gare de départ de cette nouvelle installation allait être implantée (arrêt 1C_515/2014 consid. 5.2). Au demeurant, des comptages ont été réalisés sur la rue xxx et la rue xxx et le SEN s'est déterminé sur l'évolution attendue du trafic routier sur ces axes ainsi que sur la route xxx et sur le reste de la route cantonale VS xxx (cf. préavis du SEN du 11 juin 2019 p. 2 s.).

4.5.2 Les recourants pointent ensuite le fait que la note de bruit et de trafic ne se fonde que sur des estimations et déplorent qu'il n'y ait pas eu davantage de comptages de trafic effectifs. Ils observent que les comptages de véhicules en basse saison (novembre 2018) ne sont d'aucune utilité afin de déterminer le flux de véhicules durant la haute saison. Ces reproches ne convainquent pas. La Cour relève d'abord qu'une étude de trafic et de bruit liée à une installation qui n'est pas encore réalisée repose forcément sur des projections ; une telle étude comporte donc une part d'incertitude inhérente à la nature du projet. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le bureau d'ingénieurs a proposé des mesures complémentaires, qui pouvaient être mises en place afin d'éviter un report des usagers sur des moyens de transport privés (augmentation de l'offre en bus navettes, modification de la signalisation routière sur la route xxx ou fermeture de la partie supérieure de cette route ; cf. note de bruit et de trafic de mars 2017 p. 7 s.). Ensuite, la Cour observe qu'en l'occurrence, la méthode utilisée par le bureau d'ingénieurs afin d'évaluer le trafic induit par le télémix repose sur des éléments objectifs,

soit des comptages en haute saison et en basse saison et une estimation de l'augmentation du trafic qui se fonde sur les possibilités de desserte du télémix, que ce soit au moyen de véhicules privés utilisant les places de stationnement à proximité ou les deux places de dépose minute ou au moyen des bus navettes (cf. *idem* p. 4 à 6 et complément de janvier 2019). A noter que les comptages de véhicules en basse saison sont nécessaires afin d'estimer le trafic journalier moyen sur l'année ; ils ont été effectués à la demande du SEN.

4.5.3 Les recourants affirment aussi que le RIE et les compléments déposés ne présentent pas ou ne présentent que partiellement l'état initial, l'état futur sans le projet et l'état futur avec le projet. Ces éléments avaient fait l'objet d'une demande de compléments de la part du SEN, qui avait requis le dépôt de plans de charge de trafic liés à ces trois états. Dite demande a été adressée à la commune de Z _____ par le SDT, le 30 août 2018. Dans le complément de janvier 2019 (p. 6), le bureau d'ingénieurs a indiqué que ces plans de charge actuel et futurs avec ou sans le télémix ne devraient pas varier de manière sensible, compte tenu notamment de l'absence de nouveau parking aménagé près de la gare de départ de la nouvelle installation et de la desserte au moyen des bus navettes. La Cour relève en outre que l'état initial est décrit dans la note de bruit et de trafic de mars 2017 (p. 2 à 4), y compris en ce qui concerne la fréquentation actuelle de la télécabine G _____ et la desserte de cette installation suivant différents modes (bus navettes, parking, dépose, piétons). Elle ajoute que l'état futur avec le télémix est également décrit, avec une analyse de la fréquentation potentielle et de la desserte (cf. *idem* p. 4 à 6). S'agissant des possibilités de parking à proximité de la gare de départ de cette installation, dont les recourants critiquent la prise en compte en la qualifiant d'erronée et d'incomplète, force est de relever qu'elles seront très limitées. Au maximum, ce sont 70 places de stationnement qui pourraient être utilisées le long de la route xxx. La note de trafic et de bruit (p. 5) n'admet toutefois que la moitié de ces places à disposition des usagers du télémix, compte tenu du fait que ces emplacements sont aussi à la disposition des randonneurs. Quoi qu'il en soit, ces possibilités de parking sont utilisées dans la situation actuelle, de sorte qu'il existe déjà un trafic routier liés à ces places de stationnement, ce que l'état futur ne modifiera que très marginalement. On comprend ainsi que l'augmentation de la charge de trafic liée au télémix sera causée presque exclusivement par la cadence des bus navettes et par la création des deux places de dépose minute pour véhicules privés (cf. *idem* p. 5 ; préavis du SEN du 11 juin 2019 p. 2). Dans ces conditions, les critiques des recourants sur ce point tombent à faux.

4.5.4 Ceux-ci arguent encore que la note de bruit et de trafic de mars 2017 fait état de plusieurs chiffres qui ne sont pas conformes à ceux qui ressortent d'autres pièces du dossier. Ils mentionnent en particulier les horaires d'heures de pointe pour les usagers de la télécabine G _____ et le nombre de montées par jour pour cette installation durant le mois le plus chargé. S'agissant du nombre de montées par jour, la note de bruit et de trafic de mars 2017 indique une moyenne d'environ 2000 pers./j. durant le mois de février 2016, tirée de statistiques figurant dans le journal d'exploitation de A _____ SA. Le nombre de 3000 pers./j. que les recourants citent en se référant au considérant 5.3 de l'arrêt 1C_515/2014 est tiré d'une expertise de bruit réalisée le 22 octobre 2013 (p. 6), déposée par l'autorité communale dans le cadre de l'affaire A1 13 xxx. La contradiction n'est qu'apparente, puisque le nombre de 3000 pers./j. correspond à un pic journalier en très haute saison, tandis que celui de 2000 pers./j. est une moyenne calculée sur le mois le plus chargé. Rien ne permet d'ailleurs de remettre en question ce dernière évaluation, puisqu'elle est objectivée par des comptages au départ de la télécabine G _____. Quant à la question de savoir quelle tranche horaire correspond aux heures de pointe du matin pour les usagers de cette installation (8h15-9h15 ou 10h00-11h00), on voit mal en quoi elle serait déterminante, les recourants ne remettant pas en question le nombre d'usagers à cette heure de pointe durant le mois le plus chargé (750 pers./h.). Les griefs énoncés sur ce point sont ainsi rejetés.

4.5.5 Les recourants soutiennent également que les charges de trafic actuelles et futures sont sous-estimées. Ils se réfèrent à ce propos aux comptages réalisés par le bureau d'ingénieurs O _____ qui font état d'une charge actuelle de 1135 véhic./j. sur la route xxx (en haute saison) et aboutissent à une évaluation à quelque 1700 véhic./j. pour l'état futur avec le projet (cf. rapport O _____ p. 11), ce qui correspondait à une augmentation de trafic de 40 %. Cette estimation n'est pas très différente de celle opérée par le SEN, pour qui le trafic supplémentaire lors des périodes d'affluence maximale sera de 526 véhic./j. (cf. préavis du 11 juin 2019 p. 2) ; le trafic sur la route xxx est ainsi évalué avec le projet à 1661 véhic./j. (1135 + 526). Il est important de souligner que cette projection du SEN porte sur une augmentation maximale du trafic routier (utilisation maximale des places de dépose et des places de parking, 5 bus navettes supplémentaires par heure durant 10 heures) sur une période d'affluence elle aussi maximale estimée à un mois. Cette augmentation de trafic de l'ordre de 40 % sur cette période limitée apparaît donc être un pic qui ne sera que rarement atteint. Elle ne saurait en outre être considérée seule, mais doit être pondérée de manière à évaluer le trafic routier sur toute la durée d'exploitation du télémix (décembre à avril et juillet/août). C'est pourquoi, le SEN s'est fondé sur un trafic journalier moyen, conformément aux

prescriptions de l'annexe 3 de l'OPB, pour obtenir des valeurs de 700 véhic./j. (état actuel sur la route du xxx), de 219 véhic./j. (augmentation de trafic due au télémix) et de 919 véhic./j. (état futur avec le télémix). Il en a déduit que cette augmentation de trafic était conforme aux articles 25 LPE et 9 OPB (cf. *idem* p. 2). Les critiques des recourants, qui se focalisent sur l'augmentation du trafic routier uniquement durant la période d'affluence maximale, ne sont ainsi pas aptes à remettre en cause les conclusions du service spécialisé.

4.5.6 Les recourants arguent encore que les conclusions posées dans la note de bruit et de trafic de mars 2017, selon lesquelles la nouvelle installation ne modifiera pas sensiblement les charges de trafic sur la route xxx, sont insoutenables. Ils motivent leur point de vue en se référant à la capacité du télémix (plus que doublée par rapport à celle de la télécabine G _____) et à l'attrait que cette installation génèrera pour les usagers. Selon eux, ces éléments tendraient à démontrer que le télémix aura une incidence majeure sur le trafic routier. Comme cela a déjà été dit (cf. *supra*, consid. 3.4.2.2 et 3.4.2.6), il est vraisemblable qu'une part importante des usagers de cette nouvelle installation l'empruntera en venant directement à skis, que ce soit depuis le téléski K _____ (skieurs venant de la station de D _____ ou du secteur « C _____ – F _____ ») ou depuis le secteur « D _____ – J _____ ». Ces skieurs ne se déplaceront donc pas en véhicule pour se rendre à la gare de départ, de sorte que l'afflux de personnes correspondant ne causera aucune charge sur le trafic automobile dans le secteur concerné. Les recourants estiment qu'une telle analyse n'est pas crédible, mais ils n'expliquent pas véritablement pourquoi les usagers chercheraient à tout prix à rejoindre en véhicule la gare de départ du télémix. Une telle hypothèse n'apparaît pas vraisemblable, notamment compte tenu des possibilités de parking très limitées à cet endroit.

4.5.7 Selon les recourants, la conclusion figurant dans la note de bruit et de trafic de mars 2017, selon laquelle les VLI seront respectées à 5 m de l'axe de la route xxx, ne peut pas être suivie. Ils observent que le bureau d'ingénieurs table par erreur sur une VLI de 55 dB(A) de nuit dans un secteur soumis à un degré de sensibilité au bruit (ci-après : DS) II. Ce constat est en soi exact : en zone de DS II, les VLI sont de 60 dB(A) de jour et de 50 dB(A) de nuit (cf. annexe 3 de l'OPB). Toutefois, les calculs opérés par le bureau d'ingénieurs montrent que, de nuit, les immissions attendues avec le télémix en haute saison sont de 44 dB(A) (cf. note de bruit et de trafic de mars 2017, annexe 4, dernière page), ce qui est inférieur à la VLI correspondante. Les recourants soutiennent également que ce calcul est théorique, car il ne tient pas compte de l'état du revêtement,

de la vitesse réelle des véhicules et de la proportion de véhicules bruyants. Ces griefs sont manifestement infondés, dès lors que les calculs réalisés prennent ces éléments en considération (revêtement en béton bitumineux et/ou asphalte, vitesse de 50 km/h pour les voitures et de 30 km/h pour les poids-lourds et proportion de 16 % de véhicules bruyants en haute saison, 10 % en moyenne annuelle ; cf. *idem*, annexe 4, caractéristiques de la source).

4.5.8 Les recourants objectent encore que la note de bruit et de trafic de mars 2017 ne fait aucune évaluation pour la période estivale, durant laquelle seul un accès par la route xxx permet de se rendre au départ du télémix. Comme indiqué ci-dessus (cf. *supra*, consid. 4.5.5), l'évaluation du trafic sur cet axe a porté sur toute la durée d'exploitation du télémix, y compris durant les mois d'été (cf. préavis du SEN p. 2). La note de bruit et de trafic de mars 2017 se fonde également sur un trafic journalier moyen sur l'année. La période estivale n'a donc pas été ignorée, de sorte que les griefs des recourants sont infondés. En outre, il n'était pas nécessaire de procéder à une évaluation spécifique du trafic routier en période estivale, qui tiendrait compte des particularités de celle-ci (pas d'accès à ski). Il est admis que cette période correspond à la basse saison, qui voit beaucoup moins de touristes dans la station et d'usagers emprunter les installations de remontées mécaniques. Dans ces conditions, l'accès au télémix ne paraît pas poser de problèmes particuliers qui nécessiteraient une analyse fine pour les mois d'été. Il existe toujours des possibilités de parking (env. 70 places) pour les véhicules privés le long de la route xxx. La Cour précise en outre que des bus gratuits circulent l'été dans toute la station, y compris sur la route xxx. Le cas échéant, ceux-ci peuvent donc être utilisés par les usagers du télémix qui ne souhaiteraient pas gagner la station de départ par leurs propres moyens, par exemple à pieds ou en vélo.

4.6 Sur le vu de ce qui précède, c'est à tort que les recourants soutiennent que l'évaluation des impacts du télémix sur l'environnement a été lacunaire, en particulier sur les questions du trafic routier induit par cette nouvelle installation, du stationnement et des nuisances y relatives. Les compléments apportés au RIE (note de bruit et de trafic de mars 2017 et complément de janvier 2019) ont permis au SEN d'examiner de manière complète les impacts de ce projet et d'émettre un préavis objectif à l'attention de l'autorité d'homologation. Celle-ci s'est donc prononcée en toute connaissance de cause.

5.1 Attendu ce qui précède, le recours est rejeté (art. 80 al. 1 let. e et 60 al. 1 LPJA).

5.2 Vu l'issue du litige, les frais de la cause sont mis à la charge des recourants, solidairement entre eux (art. 88 al. 2 et 89 al. 1 LPJA) ; ceux-ci n'ont pas droit à des dépens (art. 91 al. 1 *a contrario* LPJA).

5.3 Eu égard aux principes de la couverture des frais et de l'équivalence des prestations et compte tenu des critères d'appréciation et des limites des articles 13 alinéa 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), l'émolument de justice est fixé à 2500 fr., débours compris (art. 11 LTar).

5.4 La commune de Z _____ a obtenu gain de cause et sollicite des dépens. L'article 91 alinéa 3 LPJA prévoit cependant qu'aucune indemnité pour les frais de procédure n'est allouée, en règle générale, aux autorités et organismes chargés de tâches de droit public qui obtiennent gain de cause. Les dérogations à cette règle générale sont subordonnées à des conditions particulières que ne définit pas la loi, mais dont la réalisation ne peut se présumer. Il appartient ainsi aux autorités et organismes intéressés d'établir que ces conditions sont réalisées dans les affaires où elles demandent des dépens, en motivant leur requête dans ce sens (cf. p. ex. ACDP A1 18 69 du 22 février 2019 consid. 7.4 et la réf. cit.). En l'espèce, la commune de Z _____ ne motive pas sa demande, de sorte que la Cour ne saurait s'écarter que la règle générale précitée. L'allocation de dépens est ainsi refusée.

Par ces motifs, le Tribunal cantonal prononce :

1. Le recours est rejeté.
2. Les frais, par 2500 fr., sont mis à la charge de X _____ et de Y _____, solidairement entre eux. Ceux-ci n'ont pas droit à des dépens.
3. Il n'est pas alloué de dépens à la commune de Z _____.
4. Le présent arrêt est communiqué à Maître M _____, pour X _____ et Y _____, à Maître N _____, pour la commune de Z _____, à l'Office fédéral du développement territorial (ARE), à l'Office fédéral de l'environnement (OFEV), à l'Office fédéral des transports (OFT), et au Conseil d'Etat, à Sion.

Sion, le 31 août 2020.