

BGer 1C_565/2020 vom 4. März 2022

Bundesgericht, 2022-03-04, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_565_2020

FR: TF 1C_565/2020 du 4 mars 2022

IT: TF 1C_565/2020 del 4 marzo 2022

Erwägungen

E. 1

En tant qu'il est dirigé contre l'arrêt de la Cour de droit public du Tribunal cantonal du Valais, qui constitue une décision finale prise en dernière instance cantonale dans le domaine du droit public de l'aménagement du territoire, le recours est recevable comme recours en matière de droit public conformément aux art. 82 ss LTF, aucune des exceptions prévues à l'art. 83 LTF n'étant réalisée; il est en revanche irrecevable dans la mesure où il s'en prend à la modification de la planification et à la décision d'homologation du Conseil d'Etat, en raison de l'effet dévolutif du recours au Tribunal cantonal (cf. arrêt 1C_171/2018 du 29 août 2018 consid. 1 et les arrêts cités).

Les recourants ont pris part à la procédure de recours devant l'autorité cantonale. En tant que propriétaires d'une parcelle située à 85 m en aval de la route du Golf, sur laquelle circulera le trafic généré par le Télémix, à environ 140 m de la gare de départ et à 100 m au plus près du tracé de l'installation, les recourants apparaissent particulièrement atteints par la décision attaquée et ont un intérêt digne de protection à son annulation ou à sa modification. Ils bénéficient par conséquent de la qualité pour recourir au sens de l'art. 89 al. 1 LTF (cf. arrêt 1C_515/2014 du 22 juin 2016 consid. 1.1.2). Les autres conditions de recevabilité étant au surplus réunies, il convient d'entrer en matière.

E. 2

A titre de mesure d'instruction, les recourants sollicitent l'édition du dossier cantonal. Le Tribunal cantonal ayant produit l'intégralité de son dossier dans le délai imparti (art. 102 al. 2 LTF), cette requête est satisfaite.

E. 3

En début de mémoire, les recourants livrent leur propre état de fait. Une telle argumentation, dans la mesure où elle s'écarte des constatations de l'instance précédente ou les complète, sans qu'il soit indiqué que celles-ci seraient manifestement inexactes ou arbitraires, est irrecevable (cf. ATF 136 II 101 consid. 3; 135 II 313 consid. 5.2.2; arrêt 1C_559/2020 du 18 mai 2021 consid. 2).

E. 4

Invoquant une violation de leur droit d'être entendus, les recourants se plaignent de la multiplication des préavis, rapports, compléments et études versés au dossier au gré de la procédure. Cet imbroglio les aurait empêchés de connaître la réalité complète du dossier, principalement en ce qui concerne les questions environnementales. Par ailleurs, en raison de ces compléments, une nouvelle enquête publique aurait, selon eux, dû être ouverte en application de l'art. 33 de la loi fédérale sur l'aménagement du territoire du 22 juin 1979 (LAT; RS 700) et des art. 33 ss LcAT, sauf - là encore - à violer leur droit d'être entendus.

E. 4.1

Le droit d'être entendu garanti par l' art. 29 al. 2 Cst. comprend notamment le droit pour l'intéressé de s'exprimer sur les éléments pertinents avant qu'une décision ne soit prise touchant sa situation juridique, d'avoir accès au dossier, de produire des preuves pertinentes, d'obtenir qu'il soit donné suite à ses offres de preuves pertinentes, de participer à l'administration des preuves essentielles ou à tout le moins de s'exprimer sur son résultat, lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre (ATF 145 I 167 consid. 4.1; 142 III 48 consid. 4.1.1).

E. 4.2

Selon l' art. 33 al. 1 LAT , les plans d'affectation sont mis à l'enquête publique. Au niveau cantonal, l'art. 33 LcAT prévoit que le conseil municipal informe la population sur les plans à établir, sur les objectifs que ceux-ci visent et sur le déroulement de la procédure. Il veille à ce que la population puisse participer de manière adéquate à l'établissement des plans (al. 1). Cette information est faite par avis dans le Bulletin officiel et par affichage public dans la commune prévoyant un délai minimal de 30 jours pour donner à tout intéressé l'occasion de prendre connaissance de l'avant-projet et de faire valoir par écrit toutes propositions (al. 1bis). Intitulé "Enquête publique", l'art. 34 LcAT dispose, à son alinéa premier, que les règlements et les plans d'affectation des zones sont déposés publiquement pendant 30 jours. La mise à l'enquête est portée à la connaissance du public par insertion dans le Bulletin officiel et par affichage public dans la commune.

E. 4.3

Comme le souligne à juste titre la cour cantonale, les garanties de procédure invoquées par les recourants supposent 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 la cause qui le concerne et de se déterminer à ce propos en toute connaissance de cause. Les recourants ne fournissent cependant aucune démonstration sérieuse laissant supposer qu'en raison des compléments versés au fil de la procédure, le dossier serait devenu inextricable au point de compromettre ces garanties. Se prévaloir, sous forme de liste, des nombreux documents techniques composant le dossier n'est à cet égard pas pertinent: la production de telles informations complémentaires n'a en effet rien d'exceptionnel, spécialement dans le cadre de projets d'une certaine complexité, à l'instar de la planification d'un domaine skiable. Dans le cas particulier, le complètement du dossier fait de surcroît suite aux instructions données par le Tribunal fédéral dans son arrêt de renvoi du 22 juin 2016 (cause 1C_515/2014). Par ailleurs, au regard des griefs soulevés tant au niveau cantonal que dans le cadre de la présente procédure fédérale, il apparaît que les recourants ont compris les enjeux de l'affaire et ont pu, sur la base du dossier constitué par les autorités précédentes, se déterminer en toute connaissance de cause, en conformité avec les garanties de l' art. 29 al. 2 Cst.

E. 4.4

C'est également à tort que les recourants prétendent que les compléments apportés au dossier imposeraient une nouvelle mise à l'enquête. En effet, sur le plan fédéral, l' art. 33 al. 1 LAT ne le commande pas expressément; les recourants ont eu la possibilité de faire valoir leur point de vue quant à ces différents documents complémentaires devant le Conseil d'Etat, qui statue avec plein pouvoir d'examen (cf. art. 37 al. 4 LcAT), puis devant le Tribunal cantonal, ce qui répond aux garanties offertes par cette disposition ainsi que par le

droit d'être entendu (cf. arrêt 1P.376/1989 du 11 janvier 1990 consid. 3a et 3b, publié in RDAF 1990 p. 127). Les recourants ne soutiennent du reste pas non plus sérieusement que le projet aurait subi des modifications sensibles susceptibles de justifier une nouvelle enquête (cf. ATF 98 Ia 475 consid. 2; arrêt 1C_414/2013 du 30 avril 2014 consid. 7.1). Ils n'expliquent en particulier pas en quoi l'absence d'une nouvelle enquête consacrerait une application arbitraire du droit cantonal, singulièrement des art. 33 ss LcAT, alors que cette démonstration leur incombe (art. 106 al. 2 LTF ; cf. ATF 142 II 369 consid. 2.1; arrêt 1C_510/2020 du 21 juin 2021 consid. 3). Aussi n'y a-t-il pas lieu de s'y attarder.

E. 4.5

Le grief doit par conséquent être écarté.

E. 5

Les recourants remettent en cause la validité formelle du rapport d'aménagement versé au dossier à la suite de l'arrêt de renvoi du Tribunal fédéral du 22 juin 2016. Selon eux, c'est en violation de l' art. 47 OAT que ce rapport aurait été établi par la société de transport intimée et non par la commune.

E. 5.1

Selon l' art. 47 al. 1 OAT , 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 (art. 8 LAT) et des exigences découlant des autres dispositions du droit fédéral, notamment de la législation sur la protection de l'environnement.

E. 5.2

Il est exact que le texte de l' art. 47 al. 1 OAT prévoit qu'il appartient à l'autorité qui établit les plans d'affectation de fournir un rapport établi en application de l' art. 47 OAT . A rigueur de texte, cette disposition n'impose cependant pas que ce rapport soit dressé par les autorités planificatrices elles-mêmes (souvent les communes; pour le Valais, cf. art. 11 et 36 LcAT), ne serait-ce qu'en raison de la complexité de certains projets pour l'examen desquels elles ne bénéficient souvent pas des compétences techniques nécessaires. Il est vrai que la société Téléverbier SA n'a pas vocation à défendre les intérêts publics. Toutefois, le rapport rédigé par celle-ci a été transmis à l'autorité cantonale compétente par la commune, cette dernière avalisant ainsi de fait son contenu; un rapport identique, signé par les représentants communaux, a du reste été établi dans un deuxième temps. Dans le cas particulier, il n'est ainsi ni critiquable, ni arbitraire - contrairement à ce que soutiennent les recourants - que le rapport d'aménagement complémentaire ait été initialement rédigé par la société de transport concernée, celle-ci apparaissant d'ailleurs la plus à même de renseigner sur la nécessité de l'installation et sa justification technique à l'endroit projeté (cf. arrêt 1C_429/2009 du 19 juillet 2010 consid. 2.2). Le rapport a enfin été évalué et validé notamment par l'autorité cantonale compétente en matière de protection de l'environnement (en Valais, le Service cantonal de l'environnement [ci-après: SEN]).

Le grief est partant rejeté.

E. 6

Les recourants remettent également en doute la validité matérielle du rapport 47 OAT. De manière générale, ce document serait incomplet. Il ne répondrait pas aux instructions données par le Tribunal fédéral dans son arrêt de renvoi du 22 juin 2016 (cause 1C_515/2014), spécialement s'agissant de la justification du projet et du trafic induit par la nouvelle installation. Dans un grief de même nature, mais fondé notamment sur l'art. 10b de la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE; RS 814.01) et l'art. 9 de l'ordonnance fédérale relative à l'étude de l'impact sur l'environnement du 19 octobre 1988 (OEIE; RS 814.011) ainsi que sur l'art. 9 OPB, les recourants estiment que le RIE serait lui aussi incomplet concernant la problématique du trafic routier et des nuisances, en particulier sonores, générées par celui-ci.

E. 6.1

Le rapport de conformité au sens de l'art. 47 al. 1 OAT doit démontrer que les plans d'affectation sont conformes aux exigences découlant de la législation fédérale sur la protection de l'environnement; il s'agit d'un instrument permettant de réaliser la coordination matérielle entre le droit de l'environnement et le droit de l'aménagement du territoire requise à l'art. 25a LAT. Ce rapport dit de conformité doit en principe se prononcer concrètement sur les questions d'équipement, de bruit et de protection de l'air liées aux modifications proposées. L'étendue de l'examen auquel doit procéder l'autorité de planification varie toutefois selon le degré de précision du plan. Ainsi, lorsque la modification de la planification a lieu en vue d'un projet précis et détaillé qui doit être mis à l'enquête ultérieurement, l'autorité doit contrôler à ce stade si celui-ci peut être réalisé de manière conforme aux exigences de la législation fédérale sur la protection de l'environnement; dans les autres cas, elle doit être convaincue qu'un développement de la zone peut se faire de manière conforme à ces exigences moyennant, le cas échéant, des aménagements à définir dans la procédure d'autorisation de construire. Ce rapport est non seulement destiné à l'autorité cantonale d'approbation au sens de l'art. 26 LAT, mais il sert également d'instrument de contrôle aux instances de recours (cf. arrêts 1C_852/2013 du 4 décembre 2014 consid. 3.1.2; 1C_351/2008 du 25 février 2009 consid. 2.1; 1A.281/2005 du 21 juillet 2006 et les références; AEMISEGGER/KISSLING, in: Commentaire pratique LAT: Planifier l'affectation, 2016, Remarques préliminaires sur la planification d'affectation, n. 45 ss).

E. 6.2

Sous l'angle plus spécifique de la législation sur la protection de l'environnement, l'art. 1 al. 2 LPE prévoit que les atteintes qui pourraient devenir nuisibles ou incommodantes seront réduites à titre préventif et assez tôt (voir également art. 10a LPE). Indépendamment des nuisances existantes, il importe, à titre préventif, de limiter les émissions dans la mesure que permettent l'état de la technique et les conditions d'exploitation et pour autant que cela soit économiquement supportable (art. 11 al. 2 LPE). Le Conseil fédéral édicte par voie d'ordonnance des valeurs limites d'immissions applicables à l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodantes (art. 13 al. 1 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 al. 1 LPE). Selon l'art. 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 (let. a) ou la perception d'immissions de bruit plus élevées en raison de

l'utilisation accrue d'une voie de communication nécessitant un assainissement (let. b).

Aux termes de l' art. 10a al. 2 LPE , doivent faire l'objet d'une étude de l'impact sur l'environnement les installations susceptibles d'affecter sensiblement l'environnement, au point que le respect des dispositions en matière d'environnement ne pourra probablement être garanti que par des mesures spécifiques au projet ou au site. Conformément à l' art. 10a al. 3 LPE , le Conseil fédéral a désigné ces installations dans l'annexe à l'OEIE (ATF 140 II 262 consid. 4.1). En font notamment partie les installations à câbles soumises à concession fédérale (ch. 60.1). Selon l' art. 5 OEIE , l'étude de l'impact sur l'environnement (ci-après: EIE) est effectuée par l'autorité qui est compétente pour décider de la réalisation du projet (cf. arrêt 1C_515/2014 du 22 juin 2016 consid. 3.1). En vertu de l' art. 10b LPE , le rapport d'impact sur l'environnement doit comporter les indications nécessaires à l'appréciation du projet selon les dispositions sur la protection de l'environnement (arrêt 1C_568/2008 du 6 juillet 2009 consid. 5.1; pour le contenu du RIE en matière de trafic routier, voir en particulier, OFEV, Manuel EIE, 2009, module 5, point 4.3, p. 18 s.). Le RIE doit 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). Il doit également présenter la manière dont les résultats des études environnementales effectuées dans le cadre de l'aménagement du territoire sont pris en compte (al. 4).

E. 6.3

Dans son arrêt de renvoi du 22 juin 2016, le Tribunal fédéral a confirmé que la nouvelle installation permettrait de rallier le secteur Savoleyres/La Tzoumaz, sans que les skieurs n'aient plus à déchausser et traverser la station; ce lien serait notamment assumé par le téléski du Rouge, dont la gare avait été déplacée, à la suite de l'abandon du projet de funiculaire de Ranssou-Pro Bordzey. La question de l'accès à ces installations n'avait cependant pas été traitée par les autorités cantonales. On ignorait en particulier de quelle manière et dans quelle proportion s'effectuerait le report sur la nouvelle installation des 3'000 personnes par jour empruntant - en très haute saison - la cabine actuelle Les Creux-Savoleyres pour entrer dans le domaine skiable. Le dossier ne renseignait pas non plus sur les nouveaux projets de mobilité urbaine en cours à Verbier mentionnés à titre de justification du projet. Les avantages de l'installation en matière de gestion du trafic n'étaient pas non plus précisés (consid. 4.3). Aucune appréciation d'ensemble du trafic induit par la nouvelle installation n'avait été opérée (consid. 5.3). En définitive, les rapports produits à l'appui du projet (rapport 47 OAT et RIE) apparaissaient incomplets s'agissant de la justification du projet et de la question du trafic et des nuisances induites par celui-ci (consid. 9).

E. 7

Dans une première partie de leur grief, intitulée "En général", les recourants commencent par critiquer les différentes variantes du projet contenues dans le rapport 47 OAT. Selon eux, le rapport n'indiquerait pas la situation de base actuelle ni quelle sera la situation future et les impacts liés aux variantes proposées. La comparaison entre les variantes ne serait pas exhaustive. Par ailleurs, "aucune variante menée par des professionnels n'[aurait] été étudiée comme envisager un garage aérien ou enterré, un déplacement à droite ou à gauche, [utiliser] la largeur excédentaire de la route comme piste de ski afin d'éviter un défrichement, [ou] prévoir un funiculaire en lieu et place d'une télécabine". Le rapport 47

OAT ne prendrait en outre en compte ni les observations émanant de la population ni les conceptions et plans sectoriels fédéraux, ni le plan directeur cantonal.

E. 7.1

Il est vrai, comme le soulignent les recourants, que les onze variantes étudiées placent, pour nombre d'entre elles, le départ du Télémix en zone rouge de danger d'avalanche. Cela ne signifie pas pour autant qu'il s'agirait de variantes alibis. L'impossibilité de réaliser ces différentes variantes pour ce motif tend au contraire à confirmer le bien-fondé du lieu d'implantation finalement choisi. En effet, à l'examen des plans versés au dossier (cf. en particulier carte "Récapitulatif des variantes" annexée au complément "Justification du projet" du 20 février 2017 [ci-après: complément du 20 février 2017]) et comme l'a établi la cour cantonale - sans être contredite -, la zone de danger occupe un large périmètre au nord-nord-est de la station de Verbier, dans le secteur des Esserts. Or, c'est précisément dans ce secteur qu'une remontée mécanique apparaît nécessaire pour réaliser la liaison entre les secteurs "Verbier-Les Ruinettes" et "Savoleyres-La Tzoumaz", faisant aujourd'hui défaut (cf. complément du 20 février 2017, p. 10 ss) : le départ de l'ancienne télécabine Les Creux-Savoleyres est en effet éloigné - distinct - du premier de ces deux secteurs (cf. arrêt de renvoi 1C_515/2014 consid. 4.3

in initio) et n'est de longue date plus desservi par une piste de ski (cf. complément du 20 février 2017, p. 3 et 7). Les recourants ne contestent enfin pas non plus le caractère vieillissant de l'installation existante ni la nécessité de son remplacement.

E. 7.2

S'agissant plus particulièrement de la variante (no 11) finalement retenue, celle-ci n'est en tant que telle pas sérieusement discutée par les recourants. Ils affirment que d'autres solutions auraient pu être envisagées ("un garage aérien ou enterré, un déplacement à droite ou à gauche, utilisation de la largeur excédentaire de la route comme piste de ski afin d'éviter un défrichage, prévoir un funiculaire en lieu et place d'une télécabine"). Ils ne présentent toutefois aucune argumentation circonstanciée: se référer, sans autre forme de commentaire, à un rapport Urbasol (dont la référence indiquée est au demeurant erronée) est à cet égard insuffisant (art. 42 al. 2 LTF). Ils ne prennent pas non plus la peine de discuter les avantages présentés par la variante no 11 identifiés par le rapport 47 OAT (notamment gare de départ hors zone d'avalanche, connectable au reste du domaine par le téléski du Rouge et une nouvelle piste à créer, aucun survol de zone d'habitation ou de protection de la nature d'importance nationale, possibilité de créer un garage à cabines, etc.; cf. complément du 20 février 2017 p. 21 et 24). C'est en outre à tort que les recourants affirment - là encore sans fournir de réelles explications - que les différentes variantes n'auraient pas été comparées entre elles et que le rapport présenterait des incohérences; il est en particulier erroné d'affirmer que l'implantation d'un pylône en zone S2 de protection des eaux souterraines (au sens de l'art. 20 de la loi fédérale du 24 janvier 1991 sur la protection des eaux [LEaux; RS 814.20]; voir également ch. 123 de l'annexe 4 à l'OEaux [RS 814.201]) aurait été qualifiée d'avantage pour la variante no 11, mais d'inconvénient pour les autres scénarios: l'avantage réside en effet dans l'implantation, certes en zone S2, mais dans le talus de la route cantonale (cf. complément du 20 février 2017, p. 21; il en va de même pour la variante 10; cf. complément, p. 20); au surplus, les questions de conflit, qu'il s'agisse de l'implantation dans la zone S2 ou de son survol, ont été qualifiées de points défavorables dans l'analyse comparative des variantes (cf. complément du 20 février 2017, tableau, p.

23).

E. 7.3

Par ailleurs, contrairement à ce que soutiennent péremptoirement les recourants, le complément du 20 février 2017 expose la situation de base (complément, p. 2 ss) et la situation future des variantes analysées (complément, p. 7 ss). Ainsi en va-t-il pour la variante no 11, dont le complément décrit notamment les caractéristiques et le débit de l'installation future (complément, p. 25), ce qui dans le cas particulier, sous réserve des questions liées au trafic induit examinées dans le cadre de considérants ultérieurs (infra consid. 8.3 ss), apparaît suffisant et conforme aux exigences minimales de l' art. 47 OAT (cf. BUWAL/ARE, Der Umweltteil des Planungsberichts nach Art. 47 der Raumplanungsverordnung, 2005, ch. 6.1 p. 38 s.; AEMISEGGER/KISSLING, in: Commentaire pratique LAT: Planifier l'affectation, 2016, Remarques préliminaires sur la planification d'affectation, n. 48).

E. 7.4

Les recourants prétendent encore que le rapport 47 OAT ne mentionnerait ni ne prendrait en compte les observations émanant de la population, les conceptions et plans sectoriels de la Confédération, de même que le plan directeur cantonal. Or, il ressort du dossier que la variante retenue a été débattue devant le législatif communal et mise à l'enquête; les recourants ne prétendent d'ailleurs pas qu'une consultation publique des plans aurait été empêchée (cf. art. 4 al. 3 LAT). L'arrêt attaqué indique par ailleurs que le Service cantonal du développement territorial (SDT) a, dans ses préavis, relevé la conformité du projet à la fiche de coordination B.4 "Domaines skiables" du nouveau plan directeur cantonal, ce que les recourants ne critiquent d'ailleurs pas. Ces derniers mentionnent encore une série d'autres aspects dont le rapport 47 OAT ne tiendrait pas compte; ils se contentent cependant de lister les différents intérêts prétendument ignorés, ce qui contrevient aux exigences de motivation de l' art. 42 al. 2 LTF . Indépendamment de cela, il apparaît que ces différentes questions (p.ex. qualité de la nouvelle installation, prévention des accidents, sécurité de la piste, etc.; cf. liste en p. 19 s. du recours), sous réserve de la problématique du trafic et des nuisances en découlant (

infra consid. 8.3 ss), excèdent l'objet du litige tel que défini par l'arrêt de renvoi du 22 juin 2016 (cf. arrêt 1C_503/2019 du 7 avril 2021 consid. 3.1 et les différents arrêts cités), voire relèvent de la procédure d'approbation des plans (PAP) par l'OFT; elles sont partant irrecevables.

E. 7.5

Sur le vu de ce qui précède, les critiques générales dirigées contre le rapport 47 OAT apparaissent mal fondées et doivent être rejetées, dans la mesure de leur recevabilité.

E. 8

Dans le second volet de leur grief ("En rapport avec l'arrêt du Tribunal fédéral"), les recourants soutiennent en résumé que les instructions données par le Tribunal fédéral dans son arrêt de renvoi du 22 juin 2016 n'auraient pas été observées.

E. 8.1

Il apparaît, à la lumière des considérants qui précèdent, et comme cela ressort du reste également de l'arrêt de renvoi du Tribunal fédéral (cf. arrêt 1C_515/2014 du 22 juin 2016

consid. 4.3), que le lieu d'implantation de la gare de départ du Télémix est justifié par la nécessité d'établir une liaison entre les différents secteurs composant la station de Verbier. Initialement cette liaison était envisagée en relation avec le projet de funiculaire Ransou-Pro Bordzey. Ce projet a depuis lors toutefois été abandonné. Les recourants en déduisent que l'accès principal au Télémix se fera par conséquent par le téléski du Rouge, rôle que cette installation ne serait pas à même d'endosser compte tenu de sa vétusté et de son faible débit. On ignorerait partant toujours de quelle façon l'accès à l'ensemble des installations de Verbier était pensé.

Se référant au complément du 20 février 2017, le Tribunal cantonal a répondu aux interrogations des recourants. La cour cantonale a exposé que le site d'implantation présentait plusieurs avantages, à savoir une desserte en bus depuis la station, une piste d'accès depuis le Carrefour et le secteur des Ruinettes ainsi qu'un accès depuis le téléski du Rouge (cf. complément, p. 21). Rien ne permet ainsi d'affirmer que l'essentiel de l'accès à cette nouvelle installation se fera par le téléski du Rouge. On relèvera par ailleurs que la capacité du téléski sera portée de 600 personnes à l'heure à 1'000 pers./h (cf. arrêt de renvoi 1C_515/2014 consid. 5.3). Dans son préavis du 8 juin 2017, le Service cantonal de la mobilité (ci-après: SDM), autorité cantonale spécialisée (sur l'avis de l'autorité spécialisée, cf. arrêt 1C_72/2017 du 14 septembre 2017 consid. 3.2 et les références), a en outre estimé que les possibilités de connections à la gare de départ du Télémix étaient variées et paraissaient optimales, observant en particulier que l'accessibilité sera possible par la "porte d'entrée" du secteur sud, savoir la station de Médran, via les Ruinettes (prises de position du SDM des 8 juin 2017 et 27 juin 2018). Cette appréciation est partagée par la cour cantonale. Quant à la critique des recourants sur ce point, elle s'avère strictement appellatoire; leur référence au rapport Urbasol est de plus à nouveau erronée et la page 4 de l'extrait produit céans traite de la qualité des auteurs de cette étude, aspect ici sans pertinence.

E. 8.2

Les recourants affirment encore que la commune n'aurait pas répondu à la question du report des usagers de l'ancienne installation (télécabine Les Creux-Savoleyres) vers le Télémix posée par le Tribunal fédéral. Le renvoi n'aurait pas non plus apporté d'éclairage quant aux nouveaux projets de mobilité urbaine allégués à titre de justification du projet. En réalité, malgré l'intitulé de leur critique, les inquiétudes des recourants ne portent en tant que telles pas sur le report des utilisateurs ou encore sur la prétendue absence de justification du projet sous l'angle des projets de mobilité douce, mais essentiellement sur l'augmentation éventuelle du trafic entraînée par la nouvelle installation sur la route du Golf. Dans ces conditions et faute de réelle discussion sur le report et les projets de mobilité douce, on ne voit pas de raison de douter de l'appréciation de la cour cantonale.

E. 8.2.1

Cette dernière a estimé, s'agissant du report des usagers, que la nouvelle installation disposera d'un débit horaire bien supérieur à l'ancienne télécabine (1800 personnes par heure, contre 800 actuellement; cf. complément du 20 février 2017 p. 2 et 25), ce qui apparaissait "très suffisant" pour absorber le flux des skieurs entrant dans le domaine skiable à cet endroit ou transitant depuis d'autres secteurs ou installations (Les Ruinettes, Savoleyres, téléski du Rouge). A cela s'ajoute, comme l'explique la commune, que le parking du Châble a été agrandi depuis 2015, si bien qu'il demeure la porte d'entrée principale, en lien direct avec Médran, pour accéder au domaine de Verbier. Il n'y a ainsi,

sous cet angle, pas non plus lieu de craindre une insuffisance de l'installation projetée.

E. 8.2.2

Par ailleurs, à la suite du renvoi et s'agissant des nouveaux projets de mobilité douce, la commune a expliqué, ce qui ressort de l'arrêt attaqué, que la nouvelle installation contribuera à désengorger la station. L'installation sera notamment accessible par le téléski du Rouge, pour les habitants du coeur de Verbier, ou via les Ruinettes pour les habitants de la zone "Place Centrale - Ransou - Médran". L'accent serait en outre mis sur les transports publics (bus navettes), aucun nouveau parking n'étant créé. La réaffectation du site de l'ancienne cabine en centre commercial réduira aussi le trafic dans la station, les quelques 10'000 habitants des hauts de Verbier pouvant y faire leur achats sans n'avoir plus à traverser la station. La justification liée à la mobilité urbaine apparaît ainsi également exposée et c'est à tort que les recourants affirment n'avoir toujours pas de réponse sur ce point.

E. 8.2.3

Enfin, de manière plus générale, le développement souhaité pour le domaine skiable ressort du dossier. La société exploitante possède un plan directeur de développement et une stratégie de développement. Quant à la commune, celle-ci tient compte des différentes installations pour penser son développement, ce au travers notamment d'un schéma directeur; quant au domaine skiable de Téléverbier SA, celui-ci fait l'objet d'un plan directeur de développement à long terme (cf. complément du 20 février 2017 p. 4 à 6; voir également Analyse du développement territorial global de la commune et Conception directrice de l'Entremont produits par la Commune de Val de Bagnes à l'appui de ses observations au Conseil d'Etat du 2 avril 2019). Ces documents illustrent l'intégration des différentes installations dans le domaine. Il est ainsi erroné - et insuffisant sous l'angle des exigences de motivation du recours fédéral (cf. art. 42 al. 2 et 106 al. 2 LTF) - de prétendre, à l'instar des recourants, que ces documents ne traiteraient que de généralités et que les autorités ne se seraient pas penchées sur le développement souhaité.

E. 8.2.4

En définitive et quoi qu'en disent les recourants, ces compléments répondent aux exigences du Tribunal fédéral quant à la justification du projet litigieux (cf. arrêt de renvoi 1C_515/2014 consid. 4.3). Il est vrai cependant que ces différents éléments ne renseignent pas avec précision sur le flux des skieurs. Toutefois, cet aspect n'a, dans le cas particulier, d'importance et ne doit être considéré que pour autant qu'il influe sur le trafic automobile - pierre d'achoppement du présent dossier -, question qu'il convient à présent d'examiner.

E. 8.3

A ce propos, les recourants soutiennent que les compléments apportés à la suite du renvoi seraient insuffisants; ils fondent l'essentiel de leur argumentation sur les études qu'ils ont eux-mêmes produites. Selon eux, il ne serait toujours pas possible, sur la base des études accompagnant le projet, de déterminer le respect des valeurs limites d'immissions (ci-après: VLI) fixées par l'OPB. Aux termes de ses observations du 5 janvier 2021 et de manière générale, l'OFEV parvient à une conclusion analogue, qualifiant de lacunaires les données de trafic et leur analyse.

E. 8.3.1

Selon les recourants, le nombre de personnes empruntant la télécabine actuelle Les Creux-Savoleyres, établi à 3'000 par jour, serait erroné dès lors qu'une étude plus récente arrêterait ce nombre à 2'000 pers./j (cf. rapport Transportplan, mars 2017, ch. 3.2.1, p. 3). A les suivre, cela fausserait la détermination du report des utilisateurs sur la nouvelle installation et partant aussi l'établissement du trafic automobile généré par celle-ci.

Répondant à cette critique, le Tribunal cantonal a expliqué, sans toutefois être repris sur ce point, que le nombre de 3'000 pers./j - d'ailleurs également retenu par le Tribunal fédéral (cf. arrêt de renvoi 1C_515/2014 consid. 4.3) - correspondait à un pic journalier en très haute saison. Le nombre de 2'000 pers./j indiqué dans la note de bruit Transportplan de mars 2017 était en revanche une moyenne calculée sur le mois le plus chargé. Aussi et contrairement aux recourants, ne voit-on pas de contradiction entre ces différents résultats; on ne comprend du reste pas ce que les recourants entendent concrètement en déduire.

Quoi qu'il en soit, vu les caractéristiques du projet, l'établissement exact de l'ampleur du report des usagers de l'ancienne à la nouvelle installation n'apparaît pas essentiel à la détermination du trafic automobile supplémentaire généré par le Télémix. En effet, au regard de l'objectif de liaison poursuivi par le nouveau projet, de l'emplacement de sa gare de départ et de l'absence de nouvelles places de stationnement aux abords de celle-ci, il est raisonnable de considérer qu'une partie importante des usagers de la nouvelle installation l'empruntera en venant directement en skis, que ce soit depuis le télésiège du Rouge ou depuis le secteur "Verbier-Les Ruinettes". Selon l'étude Transportplan de mars 2017, en l'état actuel, seuls 20% des usagers de la cabine Les Creux-Savoleyres s'y rendent en véhicule privé (soit 130 à 140 personnes; cf. rapport Transportplan 2017, ch. 3.2.2, p. 4), profitant de la soixantaine de places de stationnement entourant la gare de départ, contre 70% en bus navettes (550 à 600 personnes; cf. rapport Transportplan 2017, ch. 3.2.2, p. p. 4). A défaut de parking autour de la gare projetée et compte tenu des possibilités d'accès skis aux pieds ainsi que des transports publics, il faut concéder à la cour cantonale que cette frange des usagers de l'installation actuelle ne cherchera pas nécessairement à se rendre également en véhicule privé au départ de la nouvelle installation, d'autant moins que le parking actuel de Savoleyres demeura accessible.

E. 8.3.2

Sur cette base et en prenant également en considération les comptages supplémentaires du trafic lié aux places de dépose-minute et des emplacements déjà existants, réalisés après le renvoi, le Tribunal cantonal a pronostiqué que le projet litigieux n'entraînerait pas une augmentation notable des charges de trafic dans le secteur concerné, singulièrement sur la route du Golf.

Selon les recourants de telles conclusions seraient erronées. En admettant que les usagers de la nouvelle installation partiront du télésiège du Rouge ou de Médran, il en découlerait nécessairement une augmentation du trafic dans toute la station de Verbier. Or, les comptages et les analyses sur lesquels se fonde l'instance précédente se limiteraient à la seule route du Golf, contrairement aux exigences du Tribunal fédéral. L'OFEV partage ce point de vue.

A la lumière des considérants de l'arrêt de renvoi du 22 juin 2016, il faut concéder à la cour cantonale, que le Tribunal fédéral a retenu que la nouvelle installation n'aurait vraisemblablement qu'un impact négligeable sur la fréquentation de la station dans son ensemble, les répercussions sensibles du trafic se limitant au secteur de la nouvelle gare de

départ (arrêt de renvoi 1C_515/2014 consid. 5.2). Il est en outre établi que cette dernière ne sera atteignable en véhicule que via la route du Golf sur plus de 1 km; le chemin des Esserts était réservé aux bordiers (cf. arrêt attaqué, consid. 4.5.1). Enfin, ni les explications appellatoires des recourants, ni l'avis de l'OFEV ne laissent supposer d'importantes répercussions sur d'autres secteurs de la station, singulièrement pas lorsque l'on compare le nombre allégué par les recourants de plus de 25'000 skieurs présents quotidiennement sur le domaine en haute saison à la cadence maximale du télémix, à savoir 1'800 pers./h.

Il n'est dès lors pas critiquable d'avoir limité l'examen du trafic au secteur d'implantation de la gare de départ du Télémix. Il reste dès lors à examiner si les comptages et analyses effectués à cette fin sont suffisants pour déterminer la conformité du projet à l'OPB.

E. 8.3.3

Les recourants affirment que la légère augmentation du trafic sur la route du Golf pronostiquée par l'instance précédente serait erronée vu l'attractivité que revêtirait la nouvelle installation. Tant les résultats des compléments de mars 2017 et janvier 2019 de Transportplan que les évaluations du SEN seraient sous-estimés; à comprendre les recourants, les résultats auraient été indûment lissés en prenant en considération des périodes de vacances ou encore en ne tenant pas compte de la période estivale, durant laquelle l'accès à l'installation se ferait nécessairement en véhicule privé. Selon l'OFEV aucun plan de charge n'aurait été établi sur la base des comptages. L'évaluation de l'augmentation du nombre de véhicules sur la route du Golf, de même que la définition de l'évolution future du trafic pour l'ensemble des tronçons affectés ne seraient ainsi pas possibles.

E. 8.3.3.1

A la suite du renvoi de la cause, différentes études complémentaires et comptages ont été effectués. S'agissant de l'état actuel de la route du Golf, l'étude Transportplan de mars 2017 table sur un trafic journalier moyen (ci-après: TJM; cf. Annexe 3 à l'OPB ch. 32 s.) actuel de 500 vhc/j et sur un trafic journalier de pointe (TJpointe) de 950 vhc/j. Les comptages réalisés en février 2016 font état d'une charge actuelle sur la route du Golf de 1'135 vhc/j en haute saison (cf. rapport RGR, mars 2016, ch. 2, p. 4). A la demande du SEN, des sondages ont également été effectués par le Service cantonal de la mobilité (SDM) en basse saison, du 31 octobre au 6 novembre 2018 (cf. rapport Transportplan, Réponses aux demandes du SEN, janvier 2019, ch. 3, p. 2) afin de déterminer le TJM conformément à l'annexe 3 à l'OPB, ce qui n'apparaît pas critiquable et n'est d'ailleurs pas discuté par l'OFEV (cf. Annexe 3 à l'OPB ch. 32 al. 1). Il ressort de ces comptages que les valeurs obtenues en basse saison, sont inférieures de 50% de celles enregistrées en haute saison (

ibid.). Le SEN a déduit de ces études un TJM actuel d'environ 700 vhc/j sur la route du Golf (cf. avis définitif du SEN du 11 juin 2019, p. 2). Les résultats du SEN et les méthodes de mesures n'étant en tant que tels pas sérieusement critiqués par les recourants ni discutés par l'OFEV - ses griefs étant essentiellement dirigés contre les rapports Transportplan et les projections d'augmentation -, rien ne commande de s'en écarter s'agissant de la détermination de l'état actuel.

E. 8.3.3.2

En ce qui concerne l'état futur, le rapport Transportplan de mars 2017 table sur une augmentation de quelques centaines de véhicules pour passer d'un TJM de 500 vhc/j à un

TJM estimé de 600 vhc/j avec la nouvelle installation (cf. rapport Transportplan, mars 2017, ch. 3.3, p. 6

in initio et ch. 5.2, p. 7; et TJpointe de 1'200 vhc/j,

ibid. , ch. 5.3, p. 8). Il n'y a ainsi pas dans ce rapport de confusion, quoi qu'en dise l'OFEV en parlant d'incohérence, entre le TJM actuel et le TJM futur avec installation. Quoi qu'il en soit, le Tribunal cantonal a retenu une augmentation plus importante du trafic fondée sur le rapport RGR de mai 2018, établi sur mandat des recourants et produit par ces derniers (rapport RGR, mai 2018, ch. 1.2, p. 5). Les auteurs du rapport RGR évaluent l'état futur en haute saison avec le projet; "le trafic sur la route du Golf devrait être proche de 1'700 véhicules par jour" (

ibid. , ch. 4.5.3, p. 11). Le tribunal s'est également référé à l'analyse du SEN, autorité cantonale spécialisée, qui parvient à un résultat analogue. Le service cantonal, évalue le trafic supplémentaire lors des périodes d'affluence maximale à 526 vhc/j, soit un trafic évalué pour la route du Golf de 1'661 vhc/j (1'135+526; cf. avis définitif du SEN du 11 juin 2019, p. 2). Cette évaluation tient compte d'une utilisation maximale des places de dépose-minute, des places de stationnement le long de la route du Golf et de 5 bus navette supplémentaires par heure durant 10 heures (

ibid.). Le SEN ne s'est toutefois pas limité à l'évaluation du trafic au pic d'affluence, mais a aussi déterminé le TMJ en se fondant sur la période d'exploitation de la télécabine actuelle de Savoleyres, de décembre à avril et de juillet à août, soit sept mois à raison d'un mois de trafic à 100%, deux mois à 80% et 4 mois à 60%; sur cette base, le service cantonal parvient à un TJM dû uniquement à l'installation de 219 vhc/j, ce qui aboutit à un TJM futur d'un maximum 919 vhc/j (TJM actuel de 700 + TJM dû à l'installation de 219).

E. 8.3.3.3

Or, la détermination d'un TJM, moyenne annualisée du trafic routier est requise par l'annexe 3 à l'OPB (ch. 32 s.), si bien que les critiques laconiques en lien avec le "lissage" découlant des périodes de vacances ou de la période estivale doivent être écartées (cf. ATF 138 II 331 consid. 4.4; arrêt 1C_344/2011 du 15 mars 2012 consid. 5.3; voir également arrêt 1C_157/2009 du 26 novembre 2009 consid. 4.4). Au surplus, les recourants ne discutent aucunement l'appréciation du SEN, reprise par le Tribunal cantonal. Ils se contentent en effet de soutenir que les études sur lesquelles se sont fondées les autorités cantonales seraient erronées, se référant à cet égard aux rapports d'expertise établis à leur demande par différents bureaux d'ingénieurs. Ils perdent ce faisant toutefois de vue que les expertises privées auxquelles ils se réfèrent correspondent à de simples allégués de partie (cf. ATF 142 II 355 consid. 6; arrêt 1C_106/2016 du 9 juin 2016 consid. 2.2.4); or, les recourants ne démontrent pas que ces preuves, déjà produites dans le cadre de la procédure cantonale, auraient été appréciées arbitrairement par l'instance précédente ni n'expliquent en quoi elles commanderaient de s'écarter des développements du Tribunal cantonal, qui s'appuient sur l'examen de la situation opéré par l'autorité cantonale spécialisée.

E. 8.3.3.4

Quant à l'OFEV, ses critiques portent essentiellement sur le rapport Transportplan de 2017 (cf. déterminations du 5 janvier 2021, ch. 2.2, p. 3

in fine) alors que le Tribunal cantonal s'est principalement référé à l'évaluation du SEN. Il n'est quoi qu'il en soit pas pertinent d'affirmer que la hausse de 250 vhc/j, pour le Tjpointe,

annoncée par Transportplan ne refléterait manifestement pas le doublement du nombre de skieurs sur la nouvelle installation. C'est faire fi des objectifs de liaison poursuivis par le projet, de l'emplacement de sa gare de départ au sein de la station de Verbier et de l'absence de places de stationnement à proximité, éléments dont on peut déduire, comme cela a déjà été discuté, une faible augmentation du trafic lié à la nouvelle installation.

Au surplus, l'OFEV retient que le SEN parvient à une estimation plus complète des charges de trafic que Transportplan, incluant les comptages supplémentaires effectués entre le 31 octobre et le 6 novembre 2018, ainsi qu'un calcul du TJM selon le pourcentage de fréquentation lors des différents mois de l'année. Il relève que sur cette base, le SEN est parvenu à la conclusion que seul le trafic lié aux deux places de dépose-minute, le stationnement le long de la route du Golf et l'augmentation des navettes étaient susceptibles d'influencer le trafic futur. L'office fédéral ne remet pas en cause cette manière de procéder ni, en tant que telles, le résultat des projections obtenues. L'OFEV déplore en revanche l'absence de chiffres et d'éléments de calculs lui permettant de vérifier l'exactitude de l'appréciation du SEN.

Un tel argumentaire ne permet cependant pas au Tribunal fédéral de s'écarter de l'appréciation technique de l'autorité cantonale spécialisée - qu'il n'examine qu'avec retenue (cf. AEMISEGGER/KISSLING, op. cit., Remarques préliminaires sur la planification d'affectation, n. 22 et les arrêts cités) -, dont les résultats sont non seulement proches des projections du rapport RGR établi à la demande des recourants, mais sont en outre soutenus par le SDM, également concernés sur le plan cantonal. De surcroît et contrairement à ce qu'affirme l'OFEV, l'analyse du SEN repose sur des chiffres liés à l'utilisation des places sur la route du Golf (53 selon la norme VSS 640 291), à l'utilisation des places de dépose-minute (maximum de 40 déposes/h, 3 minutes par dépose sur deux places) ainsi qu'à l'augmentation de la cadence des bus navettes (+ 5 véhicules par heure en cas de besoin) (cf. avis définitif du 11 juin 2019, p. 2). C'est sur cette base que le SEN a estimé le trafic supplémentaire lors des périodes d'affluence maximale à 526 vhc/j (2 heures d'utilisation maximale des places de dépose-minute, 106 mouvements en lien avec les 53 places de stationnement ainsi que 5 navettes supplémentaires par heure, pendant 10 heures) et a arrêté le TJM futur à un maximum 919 vhc/j (en tenant compte de la période de fonctionnement de 7 mois), analyse que l'OFEV ne discute en tant que telle pas et dont rien ne commande partant de s'écarter.

E. 8.3.4

En ce qui concerne l'évaluation du bruit, dans son avis final du 11 juin 2019, le SEN estime que le trafic induit par le Télémix respecte les exigences légales sur la route du Golf, car le TJM dû uniquement à l'installation (219 vhc/j) respecte l'art. 25 LPE et l'art. 9 OPB. Quant à la cour cantonale, celle-ci s'est, pour cet aspect du projet, essentiellement référée au rapport Transportplan de mars 2017, lequel table - pour mémoire - sur une augmentation du Tjpointe de 250 vhc/j, soit un Tjpointe de 950 vhc/j; il indique que les VLI seront respectées à 5 m de l'axe de la route du Golf, les immissions attendues de nuit s'élevant à 44 dB (A). L'exactitude de ces mesures n'étant pas discutée, rien ne permet de s'en écarter: tant l'OFEV que les recourants dirigent en effet l'essentiel de leurs critiques contre la prétendue sous-évaluation du trafic, ces derniers se bornant de plus à renvoyer, sans autre forme d'explication, à un rapport Ecotec de mai 2018, ce qui ne répond pas aux exigences de motivation du recours fédéral (art. 42 al. 2 et 106 al. 2 LTF). Il est vrai cependant, comme il a été observé ci-dessus, que les évaluations du Tjpointe et du TJM opérées par

Transportplan sont inférieures aux projections des services cantonaux, en particulier des estimations du SEN. Toutefois, l'annexe 4 de ce rapport évalue les immissions avec un pic du trafic journalier de 1'200 véhicules (Tjpointe) à 60 dB (A) de jour et à 44 dB (A) de nuit, à 5 m de l'axe de la route, étant au demeurant précisé qu'aucun local à usage sensible au bruit n'est répertorié à moins de 10 m de l'axe de la route. Les limites du degré de sensibilité II au bruit (DS II) applicable au secteur ne sont ainsi pas dépassées pour une telle charge de trafic;

a fortiori en va-t-il de même pour un TJM de 919 vhc/j fixé par le SEN, moyenne annuelle définie par l'OPB pour la détermination du bruit routier (cf. Annexe 3 ch. 32 al. 1), valeur de référence dont rien dans le recours (en particulier pas les critiques portant sur le lissage des résultats; cf.

supra consid. 8.3.3.3) ni dans les explications de l'OFEV ne commande de s'écarter (cf. arrêt 1C_157/2009 du 26 novembre 2009 consid. 4.4; cf. ATF 138 II 331 consid. 4.4 et la note de ANNE-CHRISTINE FAVRE, in RDAF 2013 I 489; arrêt 1C_344/2011 du 15 mars 2012 consid. 5.3; voir également ATF 138 II 331 consid. 4.4; arrêts 1C_157/2009 du 26 novembre 2009 consid. 4.4; 1C_344/2011 du 15 mars 2012 consid. 5.3). Il ne faut dès lors pas s'attendre à un dépassement des valeurs limites d'immissions.

E. 8.3.5

Enfin, s'agissant des autres tronçons routiers du secteur également analysés par le SEN, à savoir la route des Creux et route cantonale VS 94 et les rues de la Prétaire et de la Brade, les recourants ne les discutent pas; leur recours cantonal était d'ailleurs également concentré sur la seule route du Golf. Dans le cadre de la présente procédure fédérale, l'OFEV n'émet pas non plus de critiques à ce sujet. Aussi n'y a-t-il pas lieu de douter de la pertinence de l'appréciation du SEN. L'augmentation du trafic sur la route des Creux et route cantonale VS 94 sera faible et ne conduira partant pas à un dépassement des VLI; elle se limitera pour l'essentiel aux navettes qui transporteront les usagers du Télémix, qui continueront d'utiliser la soixantaine de places de l'installation actuelle (Les Creux-Savolleyres), maintenues dans le futur. Quant aux rues de la Prétaire et de la Brade, les panneaux d'interdiction de s'arrêter ou de stationner et l'absence d'issue de ce tronçon excluent toute augmentation en lien avec le Télémix, les résidents de ces rues pouvant, de surcroît et à l'avenir, entrer dans le domaine, sans véhicule, par le télésiège du Rouge.

E. 8.4

Sur le vu de ce qui précède, il apparaît en définitive que les exigences posées par le Tribunal fédéral dans son arrêt de renvoi du 22 juin 2016 ont été observées. Les critiques des recourants s'agissant de la conformité du projet à la législation sur l'environnement apparaissent par ailleurs mal fondées, dans la mesure où elles sont recevables, et doivent être écartées.

E. 9

Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours dans la mesure de sa recevabilité aux frais des recourants qui succombent (art. 66 al. 1 et 5 LTF). La Commune de Bagnes, qui agit dans le cadre de ses attributions officielles, n'a pas droit à des dépens (art. 68 al. 3 LTF).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.