

VD_OMNI AC.1999.0071 vom 6. September 2000

VD Tribunal cantonal, 2000-09-06, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.1999.0071

FR: VD_OMNI AC.1999.0071 du 6 septembre 2000

IT: VD_OMNI AC.1999.0071 del 6 settembre 2000

Regeste

MURITH Jean-Pierre et crts c/Rolle | Conditions applicables à la réalisation de places de stationnement dans les espaces grevés par les limites de construction. Les places qui ne nécessitent pas de travaux de terrassement ne comptent pas dans le calcul du COS; l'accès à 4 places par une route de 3,5 m de large est suffisant selon les normes VSS.

Erwägungen

E. 1

de la loi du 18 décembre 1989 sur la juridiction et la procédure administratives (LJPA), le droit de recours appartient à toute personne physique ou morale qui est atteinte par la décision attaquée et a un intérêt digne de protection à ce qu'elle soit annulée ou modifiée. Cette règle correspond à celle de l'art. 103 let. a de la loi fédérale d'organisation judiciaire du 16 décembre 1943 (OJ) et elle peut donc être interprétée à la lumière de la jurisprudence du Tribunal fédéral concernant cette disposition (AC 98/005 du 30 avril 1999 et les arrêts cités). L'art. 37 al. 1 LJPA, comme l'art. 103 let. a OJ, n'exige pas que le recourant soit touché dans ses droits ou ses intérêts juridiquement protégés; un simple intérêt de fait suffit. Mais lorsque la décision favorise un tiers, il faut que le recourant soit touché dans une mesure et avec une intensité plus grande que la généralité des administrés et qu'il se trouve avec l'objet du litige dans un rapport spécial, direct et digne d'être pris en considération (ATF 112 Ib 158 ss; 116 Ib 450); l'admission du recours doit lui procurer un avantage concret, de nature économique ou matérielle (ATF 121 II 39 spéc. 43). La qualité pour recourir est ainsi reconnue au voisin qui devrait tolérer une habitation nouvelle à proximité immédiate de sa propre maison (ATF 104 Ib 245 consid. 7d; v. aussi ATF 121 II 171 consid. 2b; 115 Ib 508 consid. 5c) ou qui serait menacé d'immissions telles que le bruit (ATF 119 Ib 179 consid. 1c), les odeurs (ATF 103 Ib 144 consid. 4c), les inconvénients causés par le trafic (ATF 112 Ib 170 consid. 5b), ou encore, qui subirait la perte d'un dégagement ou d'une vue sur un site (AC 98/005 du 30 avril 1999). b) En l'espèce, le recourant Jean-Pierre Murith est propriétaire de la parcelle directement voisine du terrain de la constructrice. Deux des places de stationnement projetées seront situées en limite de propriété et il subirait directement les inconvénients liés à l'utilisation des places de stationnement. La transformation du jardin en parking constitue aussi une modification de l'environnement, qui altère le caractère du quartier en transformant un espace verdure en places de stationnement. Directement touché par la réalisation du projet, le recourant a un intérêt digne de protection à demander l'annulation de la décision communale. La qualité pour recourir doit donc lui être reconnue, ce que la constructrice ne conteste pas. c) Dès lors que la qualité pour recourir doit être admise pour l'un des recourants, il n'est pas nécessaire de déterminer si les autres recourants agissant par le même acte de procédure auraient également qualité pour recourir, car le tribunal doit de toute manière entrer en matière sur le

fond (voir arrêt AC 98/0182 du 20 juillet 2000 consid. 1c et la jurisprudence fédérale citée).

2. Dans un premier grief, les recourants invoquent le fait que l'espace prévu pour aménager les places de stationnements est grevé par une limite des constructions et que les dispositions concernant les dépendances de peu d'importance ne seraient pas applicables. Ils relèvent au surplus que les places devraient en principe se situer en retrait des limites des constructions selon la réglementation communale. a) L'art. 36 de la loi sur les routes du 10 décembre 1991 (LR) fixe les distances minimum à observer pour les constructions de part et d'autre des routes en fonction de leur classification. Pour les routes communales de deuxième classe sises à l'intérieur des localités, la distance de 7 m est à respecter lors de la construction de tout bâtiment ou annexe de bâtiment; cette distance étant calculée par rapport à l'axe de la chaussée (art. 36 al. 1 let. d et 36 al. 2 LR). L'art. 37 al. 1 LR règle le cas des constructions souterraines et celui des dépendances de peu d'importance aux abords des routes. Selon cette disposition, à défaut de plan fixant la limite des constructions souterraines, l'autorité compétente peut autoriser des dépendances de peu d'importance à une distance de 3 m au moins du bord de la chaussée. b) La loi sur les routes ne définit pas la notion de dépendance de peu d'importance et il faut donc se référer aux dispositions de la loi vaudoise sur l'aménagement du territoire et les constructions du 4 décembre 1985 (LATC). Selon l'art. 39 de son règlement d'application du 19 septembre 1986 (RATC), les municipalités peuvent autoriser dans les espaces réglementaires entre bâtiments et limites de propriété la construction de dépendances de peu d'importance dont l'utilisation est liée à l'occupation du bâtiment principal. L'alinéa 3 précise que les places de stationnement à l'air libre sont assimilées aux dépendances. Ainsi, les places de stationnement ne peuvent être construites qu'à une distance de 3 m du bord de la chaussée à défaut de plan fixant les limites des constructions souterraines. Cependant, la jurisprudence a assoupli cette exigence; elle admet que la réglementation communale générale peut autoriser les places de stationnement dans les espaces grevés par les limites de construction sans restreindre leur implantation à une distance de 3 m du bord de la chaussée, si les exigences de sécurité requises sont respectées (voir arrêts AC 96/0262 du 4 juin 1997, AC 98/0160 du 11 décembre 1998 et AC 99/0018 du 19 juillet 1999). c) En l'espèce, le chemin du Général-Bouquet est une route communale de deuxième classe selon le plan de classification des routes communales approuvées par le Conseil d'Etat le 30 décembre 1975. Cette route étant située à l'intérieur de la localité, une distance de 7 m mesurée à l'axe de la chaussée doit être respectée. En outre, la commune n'ayant pas de plan fixant les limites des constructions souterraines, les dépendances ne sont en principe autorisées qu'à partir d'une distance de 3 m du bord de la chaussée. L'art. 64 du règlement communal sur le plan d'affectation et la police des constructions (RPA) prévoit à son dernier alinéa que les emplacements de places de stationnement sont en principe choisis en retrait des limites des constructions. Cette disposition ne pose toutefois pas une interdiction absolue en introduisant le terme "en principe". Elle permet donc à titre exceptionnel ou dérogatoire l'empiètement de la place de stationnement sur l'espace grevé par les limites des constructions; s'agissant d'un ouvrage assimilé aux dépendances au sens de l'art. 39 RATC, l'autorisation ne peut être admise qu'aux conditions fixées par cette disposition, qui a également un caractère dérogatoire. 3. a) Selon l'art. 39 al. 4 RATC, les places de stationnement ne peuvent être autorisées que si elles n'entraînent "aucun préjudice pour les voisins". L'ancienne commission de recours en matière de constructions a cependant précisé que la condition selon laquelle la dépendance ne peut entraîner "aucun préjudice pour les voisins" devait être comprise en ce sens que l'ouvrage ne pouvait pas

entraîner d'inconvénients appréciables ou qui ne seraient pas supportables sans sacrifices excessifs (RDAF 1988 p. 425). Le tribunal a en suite précisé dans sa jurisprudence qu'il suffisait pour les inconvénients liés au bruit que les exigences posées par la loi fédérale sur la protection de l'environnement du 7 octobre 1983 (LPE), en particulier celles de l'ordonnance sur la protection contre le bruit du 15 décembre 1986 (OPB), soient respectées (arrêt AC 96/087 du 7 avril 1997). b) La loi fédérale sur la protection de l'environnement a pour objet de protéger l'homme contre les atteintes nuisibles ou incommodantes en définissant des normes de qualité de l'environnement (Conseil fédéral, message relatif à une loi fédérale sur la protection de l'environnement, du 31 octobre 1979 in FF 1979 III p. 774). L'art. 11 LPE souligne la nécessité de faire débiter autant que possible la protection de l'environnement en luttant à la source en limitant tout d'abord les émissions de polluants (al. 1) indépendamment des nuisances existantes (al. 2); c'est-à-dire, même en l'absence d'une preuve formelle d'un préjudice à l'environnement, pour autant que les mesures soient techniquement possibles, économiquement supportables et compatibles avec le mode d'exploitation envisagé (message précité FF 1979 III p. 774). Enfin, si les atteintes restent nuisibles ou incommodantes malgré les mesures prises pour limiter les émissions, l'autorité peut imposer une limitation plus sévère des émissions ou ordonner des prescriptions d'exploitation telles que les restrictions temporaires et locales de l'activité (art. 11 al. 3 LPE; message précité FF 1979 III p. 783). L'art. 11 LPE instaure donc un examen de limitation des émissions en deux étapes; dans la première étape (al. 1 et 2), il convient de limiter les émissions à titre préventif notamment par l'application de "valeurs limites d'émissions" ou des prescriptions en matière de construction ou d'exploitation (art. 12 al. 1 lit. a, b et c LPE); dans une deuxième étape (al. 3), il y a lieu de vérifier si, malgré les mesures prises à la source, les atteintes à l'environnement restent nuisibles ou incommodantes (sur le concept de limitation des émissions en deux étapes voir notamment les ATF 124 II 520 consid. 4a, 118 Ib 596 consid. 3b, 238 consid. 2a; 117 Ib 34 consid. 6a; 116 Ib 438 ss consid. 5; 115 Ib 462 consid. 3a et b). c) La procédure de limitation des émissions en deux étapes s'applique aussi en matière de protection contre le bruit (ATF 116 Ib 168 consid. 8); le seul respect des valeurs de planification (art. 23 LPE) ne signifie en effet pas nécessairement que toutes les mesures préventives de limitation des émissions, exigibles selon l'art. 11 al. 2 LPE, aient été prises (ATF 124 II 521 consid. 4b); les art. 7 al. 1 et 8 al. 1 OPB reprennent d'ailleurs le principe de la limitation préventive des émissions en première étape, découlant de l'art. 11 al. 1 et 2 LPE (voir ATF 118 Ib 596 consid. 3c, 237 ss); une limitation plus sévère devant intervenir en seconde étape lorsque les valeurs limites d'exposition au bruit définies aux annexes 3 à 7 de l'OPB sont dépassées (art. 7 al. 1 lit. b, 8 al. 2, 9 lit. a OPB; ATF 115 Ib 463-464 consid. 3d). L'ordonnance sur la protection contre le bruit ne fixe cependant pas de valeur limite d'émissions pour les installations fixes. Mais en matière de places de stationnement, le principe de prévention impose notamment que le nombre de places de stationnement soit limité dans la mesure où les possibilités d'utilisation des transports publics permettent de remplacer l'usage de véhicules privés (voir notamment les arrêts TA AC 91/075 du 19 janvier 1993 publié à la RDAF 1993 p. 223-224, AC 95/050 du 8 août 1996 consid. 2a/cc et AC 96/209 du 17 août 2000 consid. 2c/bb , ainsi que Brandt Moor Commentaire LAT, art. 18 N118). d) Pour déterminer le besoin en places de stationnement, le tribunal se réfère à la norme de l'union des professionnels suisses de la route (VSS) SN 640'290 (anciennement 641'400). Cette norme prévoit pour des maisons d'habitations collectives une case pour 80 à 100 m² de surface brute de plancher avec au minimum une case par appartement auquel s'ajoute le 10 % pour visiteurs. Le règlement communal sur le

plan d'affectation et la police des constructions du 6 novembre 1992 (RPA ou règlement communal) prévoit cependant dans la zone de moyenne densité d'autres critères en exigeant une place pour 80 m² de surface brute de plancher d'habitation ou au minimum une place et demie par logement (art. 64 let. b RPA). Pour les visiteurs, le règlement prévoit le 10 % des places requises et au minimum une place pour 5 logements (art. 64 let. g RPA). La réglementation communale ne prévoit pas de réduction du nombre de places de stationnement en fonction des possibilités de transports publics. En revanche, la norme VSS SN 640'290 fixe des critères pour calculer le besoin en places de stationnement en tenant comptes des possibilités de remplacer l'usage de la voiture par celui des transports publics. Ces critères concernent la distance entre le bâtiment et l'arrêt de transports publics le plus proche ainsi que le niveau de qualité de la desserte (fréquence notamment). e) Il se pose ainsi la question de savoir si l'application du principe de prévention qui implique de limiter le nombre de places de stationnement en fonction des possibilités d'usage des transports publics constitue une règle de droit fédéral déduite de l'art. 11 al. 2 LPE qui prime la réglementation communale imposant un minimum de places de stationnement. Cette question n'a cependant pas besoin d'être résolue en l'espèce dès lors que seules 4 places de stationnement sont prévues alors que la réglementation communale exigerait au moins 5 places pour le bâtiment de la constructrice. A cela s'ajoute le fait que, même si l'emplacement est situé à proximité directe de la gare CFF, la cadence des trains ne permet pas une réduction significative du nombre de places de parc (niveau de qualité de desserte D selon tableau 8 de la norme SN 640'290 p. 13). Il convient donc d'examiner dans la deuxième étape de limitation des émissions, si les nuisances demeurent excessives, c'est-à-dire si les valeurs limites d'exposition fixées dans les annexes à l'OPB sont respectées. A cet égard, le tribunal a constaté dans une autre affaire que l'utilisation d'une place de stationnement pour 14 véhicules n'entraînait pas un dépassement des valeurs de planification dans le voisinage (arrêt AC 96/0209 du 17 août 2000). A plus forte raison, les 4 places de stationnement litigieuses n'entraîneront pas un dépassement des valeurs limites applicables à une telle installation. 4. L'octroi de dérogation selon l'art. 39 RATC pour l'aménagement de places de stationnement doit aussi tenir compte des exigences réglementaires en matière de maintien des espaces verts. a) Cependant, alors que certains règlements communaux comportent des dispositions précises imposant une proportion d'espaces de verdure par rapport aux espaces bâtis (par exemple Lausanne et Yverdon-les-Bains) le règlement sur le plan d'affectation et la police des constructions de la Commune de Rolle ne prévoit aucune norme spécifique à ce sujet en dehors de la règle concernant les places de jeux, qui est de toute manière respectée avec la réalisation des travaux litigieux en imposant 12 m² pour 65 m² de plancher habitable (art. 68 RPA). Seules les règles concernant le coefficient d'occupation du sol sont donc applicables pour déterminer la proportion de surface non bâtie à maintenir par rapport à la surface construite. Le coefficient d'occupation du sol a en effet notamment pour but de maintenir une proportion d'espaces verts dans le milieu bâti (Jean-Luc Marti, Distance coefficients et volumétrie des constructions en droit vaudois, thèse Lausanne 1988, p. 151). La réglementation communale définit la proportion à respecter entre la surface de la parcelle et la surface bâtie en précisant les éléments qui sont à prendre en considération pour le calcul de cette surface. Dans la zone de moyenne densité, l'art. 9 du règlement communal prévoit que la surface bâtie ne peut excéder le quart de la surface de la parcelle. L'art. 56 al. 2 RPA précise que dans le calcul du rapport entre la surface bâtie et la surface de la parcelle, il est tenu compte des garages, dépendances, terrasses couvertes, etc., à l'exclusion des locaux

enterrés. b) En l'espèce, la surface de la parcelle 239 s'élève à 665 m² et comporte déjà une surface bâtie existante de 139 m². La surface de l'aire de stationnement s'élève à 95 m² et la surface bâtie maximale autorisée par le coefficient d'occupation du sol est de 166,25 m². Cependant, même si les places de stationnement à l'air libre sont assimilées aux dépendances en vertu de l'art. 39 al. 3 LATC, la jurisprudence a précisé qu'il serait abusif de les prendre en considération dans le calcul de la surface bâtie lorsque l'aménagement ne nécessite aucun ouvrage particulier (voir arrêt AC 92/0189 du 3 février 1993). En revanche, si l'aménagement de places de stationnement nécessite des travaux de terrassement non négligeables ainsi que l'édification d'un mur de soutènement long de 10,50 m et haut de 1,10 m, la surface de ces places entre en considération dans le calcul de la surface bâtie à défaut de disposition réglementaire communale contraire (RDAF 1988 p. 425). En l'espèce les places de stationnement ne nécessitent aucun travaux de terrassement ni aucun ouvrage particulier de telle sorte qu'elles n'entrent pas en considération dans le calcul de la surface bâtie. c) Ainsi, seules les règles concernant l'esthétique des constructions permettraient de faire obstacle à une aire de stationnement qui porterait préjudice à une surface de verdure caractéristique de l'agglomération. L'art. 86 LATC charge en effet la municipalité de veiller à ce que les constructions, quelle que soit leur destination ainsi que les aménagements qui leur sont liés, présentent un aspect architectural satisfaisant et s'intègrent à l'environnement (al. 1). La municipalité doit refuser le permis pour les constructions ou les démolitions susceptibles de compromettre l'aspect et le caractère d'un site, d'une localité, d'un quartier ou d'une rue ou de nuire à l'aspect d'édifice de valeur historique, artistique ou culturel (al. 2). L'art. 51 RPA pose une exigence accrue en matière d'esthétique en précisant que la municipalité veille à ce que les constructions notamment présentent le meilleur aspect architectural et la meilleure intégration au site ou au quartier. En l'espèce, les trois maisons situées au nord du chemin du Général-Bouquet comportent au sud des jardins et la réalisation de la place de stationnement ne permet plus de respecter cette typologie caractéristique des lieux. Cependant, il n'en résulte pas une atteinte prohibée par l'art. 86 LATC ou l'art. 51 RPA. Tel aurait cependant pu être le cas des transformations récentes effectuées par la constructrice pour l'aménagement des balcons sur la façade sud de son immeuble. Mais cette question sort de l'objet du litige et n'a pas à être prise en considération pour apprécier l'impact de l'aménagement des places de stationnement; or, ce dernier, ne modifie pas le caractère des lieux de telle manière qu'il impose une interdiction de la municipalité en vertu de l'art. 86 LATC ou de l'art. 51 RPA. d) Les recourants se plaignent aussi du fait que la réglementation communale concernant la proportion de places de stationnement couvertes n'est pas respectée. Il est vrai que l'art. 64 lit. b RPA précise que dans la zone de moyenne densité, le nombre de garage ou de places couvertes sera au moins égal au 40 % du nombre total des emplacements. Cette disposition vise avant tout les cas de constructions nouvelles ou ceux de transformations importantes au sens de l'art. 66 du règlement communal. Il se pose en revanche la question de savoir si elle doit être appliquée de la même manière au propriétaire qui souhaite augmenter le nombre de place de stationnement sur son terrain pour se conformer aux proportions requises par la réglementation communale. En imposant une proportion de places couvertes de l'ordre de 40 %, la réglementation communale ne recherche pas tant le confort des usagers que l'intégration des places de stationnement dans l'environnement construit. A cet égard, c'est dans la conception d'un projet de nouvelle construction ou l'étude de travaux de transformation importants qu'il est possible d'intégrer des places couvertes soit en sous-sol soit dans des bâtiments annexes formant un tout architectural avec le bâtiment principal. En

revanche, pour rétablir sur son terrain le nombre de places de stationnement requis par la réglementation communale en l'absence de tous autres travaux, la possibilité de créer des places couvertes est plus restreinte. Or, l'art. 54 al. 1 RPA prévoit que la municipalité peut déroger aux dispositions sur la création des garages et places de stationnement en acceptant des solutions d'ensemble. Si cette norme dérogatoire vise avant tout le nombre de places de stationnement, elle s'applique aussi à la proportion des places qui doivent être couvertes. En l'espèce, il apparaît que la création des 4 places de stationnement à l'air libre apporte une solution d'ensemble plus avantageuse du point de vue de l'intégration qu'une solution imposant 2 places couvertes et 2 places à l'air libre. C'est donc avec raison que la municipalité a accordé une dérogation à l'exigence de l'art. 64 lit. b RPA concernant la proportion de places couvertes. 5.

Les recourants se plaignent essentiellement des difficultés de circulation que la place de stationnement engendrerait sur le chemin du Général-Bouquet. Le parking empêcherait certaines manoeuvres de retournement des véhicules ce qui conduirait les automobilistes à sortir en marche arrière sur la route de Jolimont en provoquant de grands dangers au carrefour. En outre, comme le chemin du Général-Bouquet dessert sept parcelles, la réalisation de places de stationnement pour chacun des terrains pourrait provoquer des embouteillages indescriptibles le long de ce chemin.

a) Les recourants invoquent implicitement la condition de l'équipement en accès des places de stationnement (art. 19 LAT et 49 LATC). Pour apprécier si l'équipement en accès d'un bien-fonds est suffisant, le tribunal se réfère généralement aux normes de l'Union suisse des professionnels de la route. Il est vrai que de telles normes ne sont pas des règles de droit et qu'elles ne lient pas le tribunal; mais elles sont l'expression de la science et de l'expérience de professionnels éprouvés et peuvent donc être prises en considération dans cette mesure au même titre qu'une expertise (voir arrêt AC 98/0005 du 30 avril 1999 consid. 5a p. 20).

b) Les 4 places projetées engendreront un trafic probable de 10 à 12 véhicules par jour. Par comparaison, la norme VSS SN 640'045 (type de route : route de desserte) admet pour le type de route en question (chemin d'accès) jusqu'à 50 véhicules par heure. En outre, les dimensions prévues du parking sont conformes aux exigences de la norme VSS SN 640'291 (parcage géométrie). Ces dimensions permettent de sortir et d'entrer en marche avant, moyennant quelques manoeuvres supplémentaires pour les grandes voitures. Il convient en revanche d'interdire de rebrousser le chemin du Général-Bouquet en marche arrière jusqu'à l'intersection avec la route de Jolimont. Pour assurer la visibilité, le muret et la haie bordant le chemin ne devront pas dépasser une hauteur de 60 cm. Il est vrai cependant qu'en cas de sortie du parking en marche arrière, comme dans tous les cas de marche arrière, les conducteurs peuvent ne pas apercevoir les enfants jouant sur le chemin. Pour éviter la manoeuvre de marche arrière en sortant du parking, la constructrice pourrait prolonger de 2 à 3 m l'allée d'accès aux 4 places de parc, ce qui limiterait les manoeuvres des grandes voitures et réduirait dans la même mesure les nuisances au voisinage. Enfin, la largeur du chemin du Général-Bouquet à 3,50 m est conforme à la norme 640'045 (type de route : route de desserte), selon laquelle il faut prévoir le cas de croisement entre une voiture de tourisme et un deux roues léger pour ce type de route ce qui donne une largeur minimale de 3,40 m selon la norme SN 640'201 (profil géométrique, type, dimension de base et gabarit des usagers de la route). La largeur de 3,50 m laisse un espace libre de 1,50 m à côté d'une grande voiture (et de 1,10 m à côté d'un grand minibus) pour le croisement avec les piétons. Quant aux possibilités de croisement entre deux voitures, celle qui s'apprête à sortir peut reculer soit au fond du chemin soit sur le parking. Enfin, la sortie du chemin du Général-Bouquet sur la route de Jolimont offre une visibilité suffisante et

conforme à la norme SN 640'250 (carrefour, normes de base). c) Il apparaît ainsi que les conditions relatives à l'équipement en accès de la place de stationnement sont conformes aux exigences requises sous réserve des conditions supplémentaires que la municipalité peut ajouter au permis de construire en vertu de l'art. 117 LATC concernant d'une part l'interdiction de rebrousser le chemin du Général-Bouquet en marche arrière jusqu'à la route de Jolimont et d'autre part le prolongement de 2 à 3 m de l'allée d'accès aux places de parc sur le terrain de la constructrice. 6. Dès lors que le projet de places de stationnement est conforme aux dispositions légales et réglementaires qui lui sont applicables, c'est à juste titre que la municipalité a délivré le permis de construire et levé les oppositions. Le tribunal relève encore que les mesures effectuées lors de la visite sur place montrent qu'il est possible de déplacer les 3 places actuelles sur le côté nord du chemin J.-J. Porchat en vue de créer de nouvelles places le long de la façade du bâtiment de la constructrice. Les décrochements horizontaux pourraient au demeurant former un élément de modération du trafic favorable à la sécurité des piétons. Cependant, il n'appartient pas au tribunal d'imposer à la municipalité le choix entre différentes solutions pour répondre à la demande de la constructrice concernant l'aménagement des places de stationnement nécessaires à la maison d'habitation qu'elle possède à Rolle. 7. Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être rejeté et la décision communale maintenue. Au vu de ce résultat et conformément à l'art. 55 al. 1 LJPA, il y a lieu de mettre à la charge des recourants un émolument de justice de 2'000 fr.; la constructrice qui obtient gain de cause avec l'aide d'une avocate, a droit aux dépens qu'elle a requis, arrêtés à 2'000 fr.

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