

VD_OMNI AC.1999.0159 vom 6. April 2000

VD Tribunal cantonal, 2000-04-06, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.1999.0159

FR: VD_OMNI AC.1999.0159 du 6 avril 2000

IT: VD_OMNI AC.1999.0159 del 6 aprile 2000

Regeste

RITHENER Robert et crts c/La Tour-de-Peilz | Accès au projet par un chemin, suffisant au regard de son emprise effective. Cette dernière recouvre une largeur de 3 mètres au moins, cadastrée au domaine public, ainsi que - souvent - une surlargeur mordant sur des fonds privés; malgré l'absence de servitude sur cette bande, titre juridique admis en l'espèce.

Erwägungen

E. 30

septembre 1999 a été formée au nom de S. et A. Raemy, lesquels n'ont pas confirmé leur volonté de recourir dans le document précité; force est ainsi de considérer que le conseil des recourants est intervenu ici sans pouvoirs. On pourrait dès lors se demander ici s'il y a lieu d'appliquer l'art. 69 al. 2 CPC, par analogie, et d'éconduire d'instance le mandataire, en le chargeant des frais et dépens. On laissera ici cette question ouverte, dans la mesure où l'intervention sans pouvoirs au nom de F. et A. Raemy n'a pas occasionné de frais supplémentaires dans le cadre de la présente procédure. e) Le mandataire des recourants a encore produit un autre document, qui comporte une liste de noms et de signatures, émanant de personnes approuvant le recours, sans émettre la volonté de prendre part à la procédure. Cette intervention doit ici être qualifiée de pétition, pour être simplement versée au dossier. 2.

Les recourants ont fait valoir des violations de la réglementation applicable en matière de protection des arbres. La commune a abrogé le plan de classement des arbres du 2 mai 1973, pour le remplacer par l'art. 51 RPE, qui traite de cette matière. L'art. 51a concerne la protection des arbres hors des zones 1 à 5. Dans ce cadre, il prévoit une protection des arbres d'essence majeure notamment, cela en conformité avec la loi du 10 décembre 1969 sur la protection de la nature, des monuments et des sites (ci-après : LPNMS; al. 1), soit des arbres pouvant atteindre une hauteur de 10 mètres et plus ou des arbres ayant une valeur dendrologique reconnue (al. 2). L'alinéa 3 de cette disposition pose ensuite le principe d'une interdiction d'abattage de tels arbres. L'art. 51b RPE prévoit le régime applicable dans les zones 1 à 5; il a la teneur suivante : "Protection des arbres, cordons boisés, boqueteaux et haies vives dans les zones 1 à 5 Obligation de conservation Le propriétaire doit maintenir en tout temps le minimum d'arbres prescrits sous "obligation de planter". Obligation de planter Pour toute construction nouvelle, toute transformation importante, tout changement d'affectation notable, le propriétaire doit planter au minimum un arbre d'essence majeure, comme définie sous lettre a), pour chaque tranche ou fraction de 500 m2 de surface cadastrale de parcelle. Dans la zone 5, la surface cadastrale requise est de 750 m2; un arbre fruitier de haute tige y est assimilé à un arbre d'essence majeure. Les arbres existants, pour autant que leur survie soit assurée, sont compris dans le nombre d'arbres à planter." Quant à l'art. 51c RPE, applicable à l'ensemble du territoire, il comporte diverses règles complémentaires (on y réserve notamment les dispositions pouvant être

adoptées dans le cadre de plans d'extension partiels, ainsi que les règles du code rural); selon l'alinéa 3 de cette disposition, la municipalité peut accorder des dérogations, si " le terrain disponible est impropre ou insuffisant pour répondre aux exigences énoncées ". Selon l'alinéa 4 enfin, la municipalité peut accorder l'autorisation d'abattre conformément à l'art. 6 LPNMS ou pour des raisons de salubrité, de sécurité ou d'impossibilité de construire un fonds selon les dispositions légales en vigueur. a) Selon la municipalité, l'art. 51b exige pour la zone 5 - où prendrait place le projet - uniquement la présence d'une arborisation minimale à l'issue des travaux. En d'autres termes, cette obligation pourrait être satisfaite, au gré de la volonté du propriétaire, soit par des plantations nouvelles, soit par le maintien de plantations existantes, pour autant que le nombre minimum de plantations prescrit à l'art. 51b al. 2 soit respecté. Les recourants, pour leur part, soutiennent que l'art. 51b ne régit pas de manière exhaustive le cas des arbres existants. Dans la mesure où tel n'est pas le cas, force serait alors d'appliquer soit l'art. 51c al. 4 (partant d'accorder des autorisations d'abattage aux conditions posées par cette disposition, même dans les zones 1 à 5), soit d'appliquer directement le régime des art. 98, 5 et 6 LPNMS. b) Force est en premier lieu de relever que l'art. 98 LPNMS ne saurait trouver application ici, dans la mesure où la commune disposait d'un plan de classement des arbres, document qu'elle a remplacé par la suite par l'art. 51 RPE, soit par un règlement approuvé par le Conseil d'Etat. Ce dernier comporte assurément un régime de protection des arbres étendu, à tout le moins pour les portions de son territoire sises hors des zones 1 à 5. Pour le surplus, la commune a adopté un régime de protection moins poussé s'agissant des zones 1 à 5 du plan d'extension, tout au moins si l'interprétation que défend en espèce la municipalité doit être retenue. Au demeurant, on ne voit pas que l'art. 51b RPE ainsi interprété puisse constituer une violation de la LPNMS; la réglementation de la Tour-de-Peilz ne va en effet pas moins loin dans son rôle de protection que celles des communes qui auraient adopté un plan de classement restrictif quant aux objets protégés. Encore faut-il s'assurer que l'interprétation que la municipalité donne de ce texte résiste à l'examen. A cet égard, les recourants tirent essentiellement argument de l'art. 51c al. 4, applicable à l'ensemble du territoire, que le régime des autorisations d'abattage prévu par cette règle, sous la note marginale "exceptions", implique une interdiction d'abattage non seulement hors des zones 1 à 5 mais aussi à l'intérieur de celles-ci. Cette lecture globale des art. 51a à 51c RPE revient à appliquer un régime uniforme pour l'ensemble du territoire de la commune, comportant le principe d'une interdiction d'abattage des arbres d'essence majeure existants (figurant à l'art. 51a al. 3), assorti d'exceptions (à l'art. 51c al. 4); dans cette approche, l'art. 51b, spécialement son al. 1 (voir également al. 2 in fine), serait en quelque sorte réputé non écrit. Une telle solution ne saurait être suivie; seule une interprétation qui ménage aussi une place et un sens à l'art. 51b RPE respecte l'autonomie laissée aux communes en cette matière par les art. 5, 6 et 98 LPNMS. Cela étant, cette disposition doit être comprise en ce sens qu'elle n'oblige pas les propriétaires qui souhaitent construire à maintenir les arbres existants; ces derniers sont toutefois pris en compte, lorsqu'ils sont maintenus et que leur survie est assurée, dans le cadre de l' "obligation de planter" imposée au constructeur (art. 51b al. 1 et 2 in fine). En d'autres termes, ce dernier peut remplir son obligation d'arborisation soit par des plantations nouvelles, soit par le maintien de la végétation existante, soit encore par une conjonction de ces deux types de mesures. En définitive, indépendamment de la systématique quelque peu malheureuse de l'art. 51 RPE, l'interprétation de la municipalité apparaît comme correcte; il en découle que les constructeurs respectent les obligations découlant pour eux de cette disposition, dès l'instant qu'ils se conforment au plan

d'arborisation qu'ils ont produit à la demande de la municipalité. 3. L'essentiel de l'argumentation des recourants a cependant trait aux accès. a) On examinera en premier lieu leurs moyens de nature procédurale. Selon eux, les autorités communales auraient dû préalablement réaliser les équipements nécessaires, à savoir compléter le réseau routier par une jonction avec la route du Sichoze, puis ultérieurement statuer sur les demandes de permis de construire; ils parlent au demeurant d'une violation du principe de coordination, consacré à l'art. 25a LAT. On relèvera tout d'abord que ce principe est applicable aussi bien s'agissant de procédures de construction que de procédures de planification (v. al. 1, respectivement 4 de l'art. 25a LAT). Cette disposition ne saurait cependant impliquer l'obligation pour une commune de conduire de manière coordonnée des projets distincts, soit ici un premier projet ayant trait à des constructions privées, respectivement un projet public de plan d'affectation spécial (plus précisément un projet routier). A vrai dire les moyens des recourants s'inscrivent plutôt dans le cadre des dispositions relatives à l'équipement. Selon l'art. 19 al. 2 LAT, la collectivité intéressée n'est pas tenue d'équiper aussitôt l'intégralité des zones à bâtir, mais elle doit le faire conformément au programme d'équipement. L'art. 21 al. 2 OAT confirme également que les collectivités publiques peuvent réaliser l'équipement par étapes successives (v. à ce propos, TA VD, RDAF 1999, 219, spéc. 224 et références aux travaux préparatoires relatifs à la modification de l'art. 19 LAT). Par ailleurs, selon l'art. 22 al. 2 OAT les collectivités publiques doivent vérifier, dans l'hypothèse où l'équipement n'est pas réalisé en temps utile, s'il y a lieu d'adapter les plans d'affectation. En l'espèce, on relève qu'aucune demande ne semble avoir été faite dans ce sens; au contraire, la municipalité envisage bien plutôt de compléter son réseau routier au vu du développement des constructions. On ne saurait dès lors conclure à une violation du principe de coordination ou des règles sur l'équipement, aussi longtemps que les constructions projetées doivent être considérées comme bénéficiant d'un accès suffisant au sens de l'art. 104 al. 3 LATC, point qu'il convient d'examiner maintenant. b) On rappellera ici au préalable les thèses en présence. Selon la municipalité, les constructions projetées bénéficieront d'un accès suffisant par la route du Sichoze, laquelle sera prête à l'achèvement des travaux du lotissement. Pour les constructeurs, les accès seront adéquats, même dans l'hypothèse où la route du Sichoze ne serait pas achevée en temps utile; le chemin de la Crausaz permet en effet d'absorber le trafic supplémentaire lié aux nouvelles habitations. Quant aux recourants, ils s'inscrivent en faux contre l'une et l'autre thèse. Selon eux, la route du Sichoze ne sera pas prête à temps (ils laissent entendre que ce projet pourrait lui aussi se heurter à des oppositions, voire des recours); quant au chemin de la Crausaz, il présenterait une assiette insuffisante pour accueillir un trafic supplémentaire, point que la municipalité elle-même et le voyer auraient reconnu. aa) Ni le droit fédéral, ni le droit cantonal ne définissent ce qu'il faut entendre par voie d'accès adaptée à l'utilisation prévue du bien-fonds. Cette notion a essentiellement été développée par la jurisprudence cantonale. Il résulte en substance de celle-ci que la loi n'impose pas des voies d'accès idéales; il faut et il suffit que, par sa construction et son aménagement, une voie de desserte soit praticable pour le trafic lié à l'utilisation du bien-fonds et n'expose pas ses usagers ni ceux des voies publiques auxquelles elle se raccorderait à des dangers excessifs (voir prononcés CCRC nos 3431, 21 juin 1978, P. Gilloud-Perret et crts c/ Ollon; 4382, 17 février 1982, M. Huguet et crts c/ Ollon). Ainsi, une voie, bien qu'étroite et sinueuse, remplit les conditions légales si elle permet à tous les véhicules usuels de gagner la ou les parcelles litigieuses en respectant les règles de prudence qu'imposent les prescriptions de la circulation routière. Autrement dit, l'accès est suffisant lorsqu'il présente des conditions de commodité et de sécurité (pente,

visibilité, trafic) tenant compte des besoins des constructions projetées et cela même si, en raison de l'accroissement prévisible du trafic, la circulation devient moins aisée et exige des usagers une prudence accrue (voir Droit vaudois de la construction, Payot Lausanne, 1987, note 1.1.2 ad art. 49 LATC). Ne répond pas à cette exigence un accès qui créerait un débouché dangereux sur la voie publique aussi bien pour les usagers privés que pour le trafic en général (TA AC 92/050, du 2 février 1993; RDAF 1977, 184). En outre, les notions de commodité et de sécurité d'un accès doivent être examinées au regard des normes de l'Union des professionnels suisses de la route (ci-après normes VSS) qui définissent entre autres la charge admissible et la capacité d'une route (SNV 641'145) ainsi que les mesures de modération de trafic à prendre le cas échéant (SN 640'280 à 640'285). Il s'agit là en effet de critères d'appréciation importants sur la base desquels le tribunal a jugé, dans un arrêt récent, qu'un accès demeurerait suffisant lorsque sa capacité selon ces normes n'était pas dépassée par la charge de trafic globale, une fois pris en compte l'accroissement de circulation engendrée tant par la réalisation que par l'utilisation du bâtiment projeté (TA, AC 7519, du 6 janvier 1993; dans ce sens, voir aussi TA, RDAF 1993, 190 et 1999, 219 précité, spéc. 221 s.). bb) Le chemin de la Crausaz est destiné en l'état à la desserte de quelques cinquante logements et il pourrait, de ce fait, répondre aux caractéristiques d'une rue résidentielle au sens des normes VSS (SN 640'280ss). Le trafic susceptible d'y être admis ne devrait pas dépasser un ordre de grandeur de cent véhicules par heure (SN 640'280, tableau 1, p. 2). Les calculs présentés par les constructeurs à propos des charges de trafic doivent à cet égard être nuancés. Il faut tout d'abord prendre comme base de départ l'existence d'une moyenne de deux véhicules par logement, soit un total de cent véhicules. S'y ajouteront, avec le projet, quatorze véhicules supplémentaires, soit une augmentation de l'ordre de 15 %. Selon les évaluations de l'assesseur spécialisé du tribunal, l'on peut compter, dans une approche très prudente, avec un trafic de pointe s'approchant de 50 % du parc total des véhicules concernés, soit actuellement cinquante mouvements environ durant l'heure critique, avec quelques mouvements en sens inverse. Là encore, le projet induira un accroissement de l'ordre de 15 %; ce volume de trafic reste toutefois inférieur à la charge de circulation acceptable de cent véhicules par heure (SN 640'280, tableau 1 p. 2). Par ailleurs, de l'aveu des recourants (v. leur écriture du 15 décembre 1999, ch. 3 p. 4 avec référence à leur pièce 10, chiffre 4), une desserte qui présente une assiette de l'ordre de 3,40 mètres apparaît conforme aux exigences d'une rue résidentielle (cette valeur peut au demeurant descendre à 3 mètres dans certains cas; SN 640'284, p. 2). Dans le cas d'espèce, force est de relever que le chemin de la Crausaz, dans son emprise effective, remplit les conditions précitées (v. aussi rapport Daniel Willi SA déjà cité); il doit ainsi être considéré comme suffisant dans sa géométrie, au titre des exigences posées en matière de rues résidentielles. Quant aux photographies relatives à un accident - isolé - qui s'est déroulé en 1983, produites par les recourants, elles n'autorisent pas la conclusion que le chemin de la Crausaz présenterait une sécurité insuffisante; cet évènement, d'ailleurs, paraît dû à un arrimage insuffisant du chargement d'un camion. Ainsi et en conclusion, le tribunal considère, notamment sur la base de l'appréciation de son assesseur spécialisé, que le chemin de la Crausaz est en mesure d'accueillir un trafic supplémentaire de l'ordre de 15 %, de sorte qu'il offre un accès suffisant au projet, tout au moins dans des conditions de trafic normal (s'agissant par ailleurs du débouché sur la route cantonale, on ne voit pas qu'une modification de 15 % du volume de trafic modifie les choses de manière fondamentale; l'appréciation faite par la municipalité et le voyer au sujet du projet antérieur de plan partiel d'affectation, liée à la réalisation de ce plan, ne saurait être transposée ici sans autre). cc) On

s'arrêtera encore brièvement sur le problème des accès en relation avec la période de chantier; les recourants ont en effet manifesté quelque inquiétude à cet égard. Le tribunal considère ici que les constatations qui précèdent valent également, en règle générale, pour la période du chantier, dans la mesure où la norme évoquée ci-dessus offre encore une certaine marge. Au surplus, les incidences du chantier pourraient être réduites par d'autres moyens. Durant l'audience, la municipalité et le constructeur Jean Echenard ont évoqué la possibilité pour ce dernier de réaliser une piste de chantier sur l'assiette de la future prolongation de la route du Sichoze, tant et aussi longtemps que ce dernier projet ne serait pas en cours de réalisation; il va de soi que cette formule serait de nature à délester le chemin de la Crausaz du trafic de chantier, pendant une durée importante. Par la suite, soit pendant le chantier de la route du Sichoze, les poids lourds à destination des constructions projetées reviendraient sur le chemin de la Crausaz, avant d'utiliser à nouveau la route du Sichoze une fois construite. L'accès prévu apparaît ainsi suffisant, même durant la période du chantier. c) Les recourants considèrent que l'accès par le chemin de la Crausaz serait insuffisant, même si on lui applique les normes d'une rue résidentielle; ils font valoir en effet que l'assiette du domaine public inscrite au registre foncier ne comporterait qu'une largeur de 3 mètres environ. Les recourants mêlent toutefois ici deux problèmes, qu'il convient de distinguer; le premier a trait à l'assiette effective, qui doit être appropriée au trafic à écouler, mais l'on vient de voir que le chemin de la Crausaz était à cet égard adéquat. Le second a trait bien plutôt à l'existence ou non d'un titre juridique autorisant le passage sur la voie en question. aa) Selon l'art. 104 al. 3 LATC, les équipements empruntant la propriété d'autrui doivent être au bénéfice d'un titre juridique. La question ne se pose évidemment pas pour la partie du chemin de la Crausaz cadastrée au domaine public. Les recourants font en revanche valoir, sans établir ce point de manière détaillée, que cette voie déborde sur la propriété privée de nombreux riverains; en outre, lors de croisements, les usagers sont contraints d'empiéter sur des biens-fonds privés, soit sur les surfaces réservées aux accès (au sens étroit) aux biens-fonds privés, cela sans que des servitudes de passage n'aient été inscrites au registre foncier. bb) S'agissant tout d'abord de la nécessité d'empiéter sur des accès privés lors de croisements, on doit retenir qu'il s'agit là d'un usage admis à bien plaisir en faveur de l'ensemble des usagers. A cet égard, une telle utilisation apparaît comme autorisée, même en l'absence de l'inscription d'une servitude au registre foncier; tel doit être le cas à tout le moins tant et aussi longtemps que le propriétaire ne manifeste pas - par exemple par la pose d'une clôture en limite de son bien-fonds (cela n'est toutefois possible que sous réserve du respect des dispositions de la législation sur les routes : v. art. 39 de la loi du 10 décembre 1991 sur les routes; v. également art. 8 du règlement du 19 janvier 1994 d'application de cette loi; v. encore art. 100 RPE) - qu'il n'entend plus tolérer un tel usage, démarche qui prendrait alors effet à l'égard du trafic dans son ensemble. En l'état toutefois, le tribunal doit s'en tenir à la situation existante, qui ne comporte pas d'obstacle à de tels empiètements, usuels au demeurant lors de croisements. cc) L'assiette effective du chemin de la Crausaz - on l'a dit - déborde parfois de la surface cadastrée au domaine public sur les parcelles privées. Tel est le cas au droit du bien-fonds du recourant Rithener, lequel souhaiterait maintenir - suivant ses dires - une utilisation conviviale, notamment par les enfants du quartier, de la petite "place" aménagée de fait au droit de la capite de vigne, sise sur la parcelle 2630. A vrai dire, le tribunal observe que l'emprise dudit chemin inscrite au domaine public comporte à cet emplacement un élargissement qui permet les croisements, sans que la propriété Rithener ne soit mise à contribution; il n'a donc guère d'hésitation à considérer que les constructeurs bénéficient d'un accès suffisant

ici sur la propriété communale, quand bien même le recourant entendrait s'y opposer par des moyens de droit privé. Les recourants soutiennent qu'il en va de même sur d'autres tronçons du chemin de la Crausaz, sans guère fournir de précisions à ce sujet; la municipalité, pour sa part, admet comme vraisemblable que la surface asphaltée de cette voie publique déborde sur des biens-fonds privés, mais sans que cela n'ait jamais suscité par le passé de protestations des propriétaires concernés. Toutefois, dans un document établi au nom des "Quelques bordiers immédiats du chemin de la Crausaz" et produit à l'audience par les recourants ("pétition" évoquée ci-dessus au consid. 1e), quelques habitants du quartier déclarent qu'ils n'ont pas l'intention de laisser passer sur leurs parcelles privées le trafic de chantier lié au projet. On observe ici au passage que les signataires de cette pièce ne se trouvent pas tous dans la situation décrite ci-dessus (par exemple, les villas du chemin de la Crausaz 40, 42 et 46 sont situées à proximité du bâtiment du recourant Rithener et, apparemment, dans une impasse - v. "Constat et rapport photographique" produit par la municipalité, photo no 15, ainsi que le plan annexé -, de sorte qu'elles ne seront pas plus touchées que ce dernier par le trafic découlant du projet). Quoi qu'il en soit, ces propriétaires ne sauraient arrêter de manière sélective les usagers admis à circuler sur le chemin public de la Crausaz, pour en exclure les autres, même si ces derniers - comme tout autre véhicule - sont susceptibles de mordre cas échéant sur une bordure faisant partie d'un bien-fonds privé. dd) A supposer même - ce qui ne paraît pas être le cas - que certains propriétaires riverains entendent désormais empêcher de manière générale l'utilisation des bandes bordières du chemin faisant partie de leur bien-fonds, force serait de se demander si la municipalité ne pourrait pas, dans un tel cas de figure, régulariser si nécessaire la situation de manière aisée par la procédure de correction de limites de l'art. 93a de la loi du 29 novembre 1961 sur les améliorations foncières (ci-après : LAF; v. à ce sujet RDAF 1999, 219). Cet arrêt avait trait précisément à un chemin existant pour lequel le titre juridique inscrit - une servitude de passage - était partiellement insuffisant; le tribunal a jugé que le permis de construire pouvait être délivré, dès lors que ce titre serait complété - par la voie de l'art. 93a LAF - d'ici l'achèvement de la construction. On doit sans doute admettre que le législateur a visé ici aussi bien des corrections de limites entre fonds privés (par quoi il faut entendre, selon l'arrêt précité, également une épuration ou une correction des servitudes privées), que des modifications de limites avec le domaine public (moyennant indemnité, voire péréquation; on observe que les art. 54 ss RAF prévoient précisément de telles modifications de limites dans le cadre des opérations finales d'un syndicat d'améliorations foncières; il apparaît logique que l'art. 93a LAF donne la même faculté dans des situations voisines, comme celle du cas d'espèce). Au vu de ces considérations, il apparaît que les permis de construire pourraient être délivrés, quand bien même certains propriétaires voudraient s'opposer désormais - contrairement à la situation actuelle - à un empiètement des véhicules sur leurs biens-fonds en bordure du chemin de la Crausaz. ee) Il en découle que, même si aucune servitude n'est inscrite au registre foncier, l'accès aux biens-fonds des constructeurs est ou sera assuré de manière suffisante par un titre juridique. Il le sera à plus forte raison lors de la réalisation de la route du Sichoze, que la municipalité annonce prochaine (si la procédure relative au projet routier ne se prolonge pas, celui-ci pourrait en effet se réaliser assez rapidement, soit avant l'achèvement du lotissement litigieux prévu dans un délai de 18 mois). d) Il n'y a pas lieu de s'étendre longuement sur la thèse de la municipalité consistant à retenir l'existence d'un accès suffisant par la route du Sichoze, puisque, en l'état, le chemin de la Crausaz apparaît lui aussi comme fournissant un accès adéquat. On observera tout au plus que la municipalité pouvait à bon droit considérer

que l'accès par le chemin de la Crausaz, qui n'est assurément pas idéal, pouvait être déchargé en partie, voire remplacé sur son tronçon aval par une nouvelle desserte raccordée à la route du Sichoze. Le tribunal ne saurait souscrire à l'analyse schématique des recourants, qui se résume dans l'alternative suivante : soit le chemin de la Crausaz constitue un accès suffisant, de sorte que la prolongation de la route du Sichoze est superflue; soit il est insuffisant et le projet d'extension de la route du Sichoze est indispensable avant même le début de la réalisation de la première construction du projet litigieux. En d'autres termes, la municipalité fait valoir à juste titre que les riverains du chemin de la Crausaz peuvent se voir imposer, durant une période transitoire, une commodité réduite du trafic sur cette voie publique, étant précisé que celle-ci sera vraisemblablement améliorée à nouveau à court terme. 4.

Les considérants qui précèdent conduisent à rejeter le recours et à confirmer la décision attaquée. Les recourants, qui succombent, doivent supporter l'émolument d'arrêt, ainsi que des dépens dus à leurs diverses parties adverses, qui sont intervenues à la procédure par l'intermédiaire de mandataires professionnels (art. 55 LJPA).

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