

VD_OMNI GE.1996.0068 vom 13. Januar 1997

VD Tribunal cantonal, 1997-01-13, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_GE.1996.0068

FR: VD_OMNI GE.1996.0068 du 13 janvier 1997

IT: VD_OMNI GE.1996.0068 del 13 gennaio 1997

Regeste

FRANCISCO Alvaro c/Municipalité de Nyon | Celui qui veut faire un usage accru du domaine public peut invoquer l'art. 31 Cst. Une autorisation d'exploiter un service de taxis avec permis de stationnement sur le domaine public doit respecter les principes généraux de l'intérêt public, de l'égalité de traitement, de la proportionnalité et de l'interdiction de l'arbitraire. Conditions non remplies en l'espèce.

Erwägungen

E. 17

juillet 1959, 20 mars 1965, 15 octobre 1975 et 12 novembre 1982 et approuvé par la Division fédérale de la police, à Berne, les 11 novembre 1975 et 5 octobre 1982. Les art. 45 et 46 Règlement prévoient deux types d'autorisations pour exploiter une entreprise de taxis : soit l'autorisation de type A, avec permis de stationnement aux emplacements désignés par le Service de police, qui n'est délivrée que dans la mesure où les exigences de la circulation, de la place disponible et des besoins du public le permettent, et l'autorisation de type B, sans permis de stationnement sur le domaine public, qui est accordée sans limitation quant au nombre. Selon l'art. 43 Règlement, pour obtenir l'autorisation d'exploiter un service de taxis, il faut avoir une bonne réputation, établir que les conducteurs et les véhicules répondent aux exigences du Règlement, être propriétaire des voitures utilisées, disposer de locaux suffisants pour garer les véhicules et les entretenir et offrir aux conducteurs des conditions de travail garantissant la sécurité du service, notamment en ce qui concerne le repos et les vacances. Les bénéficiaires des autorisations de type A ont le droit de faire stationner leurs véhicules aux emplacements qui leur sont assignés par le Service de police. Le stationnement de ces véhicules ailleurs qu'à ces emplacements est interdit (art. 4 al. 1 Règlement). Les bénéficiaires des autorisations de type B n'ont pas le droit de faire stationner leurs véhicules sur le domaine public (art. 5 Règlement). Le Service de police peut accorder des permissions limitées de stationnement valables pour les deux catégories d'autorisation, notamment lors de manifestations importantes. Il détermine la durée et l'étendue de ces permissions spéciales (art. 6 Règlement). Le requérant adresse sa demande à la municipalité en produisant un acte de moeurs ainsi qu'un extrait de casier judiciaire récent. Il précise quel genre d'autorisation il entend obtenir (art. 44 Règlement). Les autorisations de types A et B peuvent être délivrées à une société dont le représentant légal remplit les conditions prévues (art. 47 Règlement). Les autorisations sont valables du 1er janvier au 31 décembre. Elles doivent être renouvelées à la fin de l'année (art. 48 Règlement). Les autorisations sont personnelles et intransmissibles. En cas de décès ou de renonciation du bénéficiaire, l'autorisation pourra être délivrée au nouveau titulaire de l'entreprise s'il remplit les conditions du règlement et sous réserve de la disposition de l'art. 45 (art. 55 Règlement). 3. Dans la décision attaquée, la municipalité a refusé de

délivrer au recourant les autorisations demandées dans la correspondance de ce dernier du 5 juin et du 2 juillet 1996, soit respectivement une autorisation de type A limitée à la durée du Paléo Festival (art. 6 Règlement) et une autorisation générale de type A (art. 45 Règlement). Conformément à l'art. 37 al. 1 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. Le recourant doit ainsi avoir un intérêt actuel à l'admission de son recours, non seulement au moment où le recours est déposé, mais encore lors du prononcé de la décision sur recours (P. Moor, Droit administratif, volume II, p. 419; B. Knapp, Précis de droit administratif, 4ème éd., p. 408 et réf. cit.; ATF 98 Ib 57). La condition de l'existence d'un intérêt actuel est cependant abandonnée lorsqu'elle empêcherait le contrôle de la constitutionnalité ou de la légalité d'un acte qui peut se reproduire en tout temps dans des circonstances identiques ou analogues et qui, en raison de sa nature, échapperait à la censure avant de perdre son actualité, ou s'il existe, en raison de la portée de principe que revêt la contestation, un intérêt public suffisamment important à la solution des questions litigieuses (P. Moor, op. cit., p. 420; ATF 97 I 839; ATF 109 Ia 169). Dans la pratique, le Tribunal fédéral est notamment entré en matière dans le cas du refus d'autoriser la vente de marchandises à bas prix pendant quelques jours ou d'une manifestation devant se dérouler à une période précise (ATF 96 I 415; ATF 100 Ia 392). En l'espèce, à la date du dépôt du recours, soit le 29 juillet 1996, le Paléo Festival avait déjà pris fin, puisqu'il s'est déroulé cette année du 23 au 28 juillet. Le recourant ne peut dès lors se prévaloir d'un intérêt actuel au sens décrit ci-dessus. Cependant, de par la nature du litige, la décision attaquée fait manifestement partie de celles qui sont susceptibles de se reproduire en tout temps, ou à tout le moins chaque année, de telle sorte que si le tribunal de céans ne se contentait pas d'un intérêt virtuel, la question de son bien-fondé ne pourrait pratiquement jamais être tranchée en temps utile. Cette question peut néanmoins être laissée en suspens vu l'issue du recours en tant qu'il concerne l'octroi d'une autorisation de type A. 4.

La municipalité a refusé d'accorder à M. Francisco une autorisation de type A au sens de l'art. 45 Règlement pour des motifs qui ont trait aux exigences de la circulation, de la place disponible et des besoins du public. Les conditions personnelles du recourant énumérées à l'art. 43 Règlement ne sont en revanche pas en cause. L'usage de places de parc officielles par des taxis constitue une utilisation accrue du domaine public (B. Knapp, op. cit., p. 620; ATF 99 Ia 394, JT 1975 I 199). Tout usage du domaine public qui dépasse en intensité l'usage commun peut être soumis à autorisation, notamment lorsque, comme en l'occurrence, il entrave l'usage commun par des tiers ou implique un usage accru valablement autorisé pour des tiers (B. Knapp, op. cit., p. 619). Selon une jurisprudence constante jusqu'en 1975, le Tribunal fédéral a considéré que celui qui faisait un usage accru du domaine public à des fins commerciales ne pouvait invoquer l'art. 31 Cst., cette disposition constitutionnelle ne donnant aucun droit à une telle utilisation de la chose publique (ATF 97 I 655, JT 1973 I 196; ATF 73 I 209, JT 1948 I 123; ATF 99 Ia 394, JT 1975 I 199). A la suite de nombreuses critiques formulées à l'égard de cette jurisprudence, la Haute Cour a réexaminé la question et admis que l'administré qui faisait un usage commun accru du domaine public aux fins d'y exercer une activité lucrative professionnelle pouvait invoquer la liberté du commerce et de l'industrie, dans la mesure où le but du domaine public le permettait (ATF 99 Ia 394, JT 1975 I 199; ATF 101 Ia 473, JT 1977 I 379). Il en résulte que le régime d'autorisation d'usage accru du domaine public ne doit pas "entraver indûment l'exercice des libertés publiques lorsque cet exercice entre en conflit avec l'usage commun ou normal de par sa nature" (B. Knapp, op. cit., p. 620).

L'autorité doit agir selon des critères objectifs et doit notamment s'abstenir de fonder sa décision sur de pures considérations de politique économique (ATF 101 Ia 481). La jurisprudence retient que relèvent de la politique économique les mesures qui interviennent, dans la libre concurrence, pour favoriser certains administrés ou certaines formes d'entreprises et tendent à diriger l'activité économique selon un plan déterminé. A l'inverse, des motifs de police tel que notamment la nécessité de ne pas entraver exagérément la circulation ou encore le manque de place peuvent être pris en considération pour statuer sur une demande d'autorisation (ATF 111 Ia 184, JT 1987 I 37 et réf. cit.). L'autorisation doit respecter les principes généraux de l'intérêt public, l'égalité de traitement, la proportionnalité et l'interdiction de l'arbitraire (ATF 108 Ia 135, JT 1984 I 2). Il y a lieu d'examiner dès lors si, dans le cas présent, la décision attaquée respecte les exigences énumérées ci-dessus. a) S'agissant tout d'abord de la condition relative à l'exigence d'un intérêt public, il y a lieu de préciser que ce dernier doit être prépondérant. Une restriction de la liberté du commerce et de l'industrie n'est dès lors conforme à la Cst que lorsque l'intérêt qu'elle cherche à protéger l'emporte sur les intérêts privés qui lui sont contraires, étant précisé que ce n'est pas la nature de l'intérêt public, mais son importance qui détermine principalement la légitimité de l'atteinte. "Plus grave est l'atteinte portée à la concurrence, plus rigoureuses seront les exigences auxquelles doit satisfaire l'intérêt protégé par cette restriction" (Commentaire de la Constitution fédérale de la Confédération suisse, t. II, ad art. 31, n. 206, p. 68). En l'espèce, les intérêts en présence sont, d'une part, l'intérêt public à l'existence d'un service de taxis bien réglé et, d'autre part, l'intérêt privé du recourant à pouvoir obtenir une autorisation de type A et exercer ainsi sans restriction son activité de chauffeur de taxi. Certes, il paraît évident qu'on ne saurait exiger de la municipalité qu'elle accorde un nombre illimité d'autorisations de type A eu égard aux risques d'embouteillage et de circulation inutile autour de la Place de la Gare qu'une telle augmentation des autorisations en cause entraînerait. La place réservée au stationnement des taxis à la Place de la Gare permet à neuf véhicules environ d'attendre simultanément les clients et, selon les déclarations de l'autorité intimée, l'emplacement étriqué de cette place, ainsi que son caractère fortement embouteillé à certains moments de la journée empêchent d'accorder des autorisations supplémentaires de type A, qui accroîtraient les allées et venues des taxis. Ces affirmations ne sont toutefois nullement établies et la municipalité n'a pas été en mesure de prouver que les treize autorisations de type A délivrées à ce jour étaient amplement suffisantes pour satisfaire les besoins en taxis de la population nyonnaise. On relèvera à cet égard que si cinq autorisations de type A ont été délivrées au cours des cinq dernières années (une autorisation délivrée aux Taxis ABC le 19 mars 1991 et quatre autorisations délivrées aux Taxis-Arc-en-Ciel le 1er juin 1992), celles attribuées aux Taxis Arc-en-Ciel étaient consécutives à la vente de l'entreprise et constituaient en réalité le transfert d'autorisations accordées antérieurement déjà. Exception faite de l'autorisation délivrée à Taxis ABC le 19 mars 1991, le nombre d'autorisations de type A n'a pas varié depuis le 24 septembre 1983, date d'octroi d'une autorisation de ce type aux Taxis Grenat. Or, il est incontestable que la population communale a fortement augmenté depuis cette date (12'500 personnes environ établies en 1980). Elle s'élève aujourd'hui à un total de 16'500 habitants et il est par conséquent surprenant que la demande de taxis n'ait pas suivi une augmentation proportionnelle à celle du nombre d'habitants sur le territoire communal. De même, la municipalité n'a pas établi être dans l'impossibilité d'agrandir la place réservée au stationnement des taxis sur le domaine public, se limitant à affirmer que l'emplacement actuel, devant la gare CFF, était limité. Au surplus, depuis 1993, la municipalité a mis en

place un nouveau système consistant à attribuer aux entreprises titulaires d'autorisations de type A un nombre de cartons portant la lettre A équivalant au nombre d'autorisations délivrées dans le but de permettre de contrôler que les véhicules arrêtés dans l'attente de clients à la Place de la Gare sont bien au bénéfice de ce type d'autorisation. Cependant, la municipalité n'exige pas que les véhicules en stationnement soient ceux pour lesquels l'autorisation de type A a été délivrée. Non seulement ce mode de procéder contrevient aux art. 51 et 55 Règlement, selon lesquels d'une part toute modification relative aux véhicules utilisés doit être immédiatement annoncée et, d'autre part, les autorisations sont personnelles et intransmissibles, mais il démontre encore clairement que le nombre d'autorisations de type A délivrées à ce jour est insuffisant. En effet, le système susmentionné permet à tout le moins de doubler le nombre de véhicules autorisés à stationner à la Place de la Gare pour les entreprises titulaires d'autant d'autorisations de type B que d'autorisations de type A. Tel est le cas des Taxis ABC (sept autorisations A et huit autorisations B), des Taxis Arc-en-Ciel (quatre autorisations A et deux autorisations B), des Taxis Tino (une autorisation A et une autorisation B) et des Taxis Grenat (une autorisation A et une autorisation B). En d'autres termes, dès qu'un taxi titulaire d'une autorisation de type A stationnant à la Place de la Gare prend en charge un client, il peut remettre à l'un de ses collègues au sein de la même entreprise mais titulaire d'une autorisation de type B son carton portant la lettre A, l'autorisant ainsi à venir stationner à son tour à la Place de la Gare réservée pour les taxis. Lorsqu'un client se présente, le chauffeur de taxi précité remet à son tour le carton portant la lettre A à un autre de ses collègues au sein de la même entreprise titulaire d'une autorisation de type B, qui vient à son tour stationner à la Place de la Gare, et ainsi de suite. Si la municipalité a institué ce système, que l'on pourrait qualifier d'"autorisations volantes", c'est bien dans le but d'augmenter le nombre de taxis autorisés à stationner sur le domaine public et de faire correspondre ainsi de manière plus appropriée l'offre des taxis aux besoins du public. Cela étant, force est de constater que l'intérêt public invoqué par l'autorité intimée n'est manifestement pas prépondérant au point de justifier l'atteinte subie par le recourant à sa liberté du commerce et de l'industrie. Bien au contraire, les arguments invoqués par la municipalité à cet égard sont contredits par le système des "autorisations volantes" mis en place. On relèvera encore que la crainte de la Municipalité de devoir délivrer un nombre illimité d'autorisations de type A est totalement infondée. Mis à part celle du recourant, seules deux demandes de ce genre ont été présentées au cours des quatre dernières années (MM. Jean Meyer et Juan Parra). Si une multiplication de nouvelles demandes devait effectivement se présenter, l'autorité intimée aurait toujours la possibilité de revoir sa politique dans ce domaine en réglementant de manière plus adéquate les conditions d'octroi de telles autorisations. b) En ce qui concerne ensuite le principe de l'égalité de traitement, il implique que la loi et les décisions d'application de la loi traitent de façon égale des choses égales et de façon différente des choses différentes (B. Knapp, op. cit., p. 103). Déterminer quand les situations sont semblables ou non ne peut être tranché que dans des cas d'espèce et des différences de traitement ne peuvent se justifier que par des différences de faits pertinentes et importantes, le critère de différenciation devant être raisonnable et soutenable, c'est-à-dire ne pas être arbitraire (B. Knapp, op. cit., p. 103; P. Moor, op. cit., p. 376 ss; ATF 114 Ia 223 et ATF 114 Ia 323; ATF 108 Ia 135, JT 1984 I 2). En matière d'usage commun accru du domaine public, la jurisprudence a précisé que les principes applicables à l'égalité de traitement des concurrents économiques devaient également être pris en considération (ATF 108 Ia 135, JT 1984 I 6) et que lorsque, pour une activité donnée, il y avait de nombreux candidats et qu'on ne pouvait envisager de délivrer

des autorisations à différents endroits, la collectivité devait assurer l'égalité de traitement la plus large possible (ATF 119 Ia 445, JT 1995 I 317). En l'occurrence, le recourant est incontestablement en concurrence directe avec les autres entreprises de taxis travaillant sur le territoire communal dans la mesure où il s'adresse avec la même offre au même public pour satisfaire les mêmes besoins (ATF 106 Ia 274). De plus, la jurisprudence a refusé à plusieurs reprises de considérer les autorisations de taxi A comme des droits acquis (ATF 102 Ia 448 et réf. cit.). Dans l'arrêt cité par les parties (ATF 108 Ia 235, JT 1984 I 2), qui concernait l'octroi de concessions pour le Service des taxis donnant droit de stationner sur le domaine public, le Tribunal fédéral a jugé que le renouvellement des concessions à leurs titulaires actuels ne devait pas "conduire à ce qu'une situation discriminatoire pour d'autres entreprises de taxis soit bloquée pour un temps indéterminé par l'autorité concédante, du fait qu'année après année toutes les autorisations A sont accordées à une seule société anonyme ou à un petit nombre de personnes physiques, à l'exclusion de tout nouveau titulaire". Il n'a certes pas exclu que l'autorité tienne compte, après l'expiration de la durée - généralement courte - des concessions de taxi, de ce que les investissements doivent être normalement envisagés à longue échéance et qu'en conséquence, le titulaire d'une autorisation doit pouvoir bénéficier pendant un temps relativement long des avantages qui en découlent (JT 1984 I 6 et 7). En fait, l'essentiel est que le système d'attribution des autorisations demeure suffisamment ouvert pour offrir à de nouveaux candidats des possibilités équitables d'exercer à leur tour leur activité dans les mêmes conditions que les titulaires actuels. Or, cette condition n'est manifestement pas respectée en l'espèce dès lors que, exception faite de l'autorisation délivrée à Taxis ABC le 19 mars 1991, le nombre d'autorisations de type A n'a pas varié depuis le 24 septembre 1983, date d'octroi d'une autorisation de ce type aux Taxis Grenat, soit depuis plus de treize ans. Bien qu'il n'appartienne pas au tribunal de céans, dans le présent arrêt, de suggérer ou d'indiquer à l'autorité communale selon quels critères de répartition des autorisations de type A doivent être délivrées, on pourrait néanmoins envisager que la municipalité ne renouvelle pas une autorisation de type A (par exemple à l'entreprise bénéficiant actuellement du plus grand nombre d'autorisations de type A ou à l'entreprise bénéficiant depuis le plus longtemps d'une telle autorisation) pour offrir ainsi l'opportunité de délivrer une autorisation à un nouveau requérant. Pourrait également entrer en ligne de compte, parce que respectant finalement mieux le principe de l'égalité de traitement, un système accueillant les demandes dans l'ordre de leur présentation, les candidats écartés prenant place sur une liste d'attente avec priorité pour l'année suivante ou pour la prochaine délivrance d'autorisation de ce type (voir par analogie le droit d'antériorité de l'ancien art. 28 du Règlement du 31 juillet 1985 d'exécution de la loi du 11 décembre 1984 sur les auberges et les débits de boissons, RSV 8.6A). Un tel système présenterait non seulement un avantage pour les candidats intéressés puisqu'ils sauraient où ils se trouvent sur la liste d'attente et pourraient organiser leur avenir professionnel en conséquence, mais également un avantage pour la municipalité, qui disposerait ainsi d'un mode de renouvellement des autorisations fondé sur le droit d'antériorité et parfaitement égalitaire. De surcroît, le système en vigueur dans la Commune de Nyon laisse apparaître une concentration importante des autorisations de type A en mains de deux sociétés, soit les entreprises Taxis ABC, d'une part, et Taxis Arc-en-Ciel, d'autre part. A elles deux, ces entreprises bénéficient au total de onze autorisations de type A sur les treize autorisations de ce type délivrées. De même, elles totalisent dix autorisations de type B sur les dix-sept autorisations de ce type délivrées. Ces entreprises sont exploitées respectivement par MM. Rémy Cochet et René Cochet dont le lien de parenté est très étroit, M. René Cochet étant le

père de M. Rémy Cochet. C'est dire si cette concentration au sein d'une même famille est excessive et le refus d'accorder à M. Francisco l'autorisation requise n'en apparaît que plus contraire au principe de l'égalité de traitement. c) Il reste encore à déterminer si la décision entreprise est conforme au principe de la proportionnalité. Pris dans son sens large, le principe de la proportionnalité demande d'examiner quelle mesure est propre et nécessaire à la réalisation du but proposé. "Parmi les moyens propres à atteindre le but recherché, il convient de choisir le plus doux, c'est à dire celui qui permet de ménager le mieux les droits fondamentaux en cause" (Commentaire de la Constitution fédérale de la Confédération suisse, t. I, ad art. 31, n. 211, p. 69 + réf. cit.). Comme exposé ci-dessus, les motifs d'intérêt public allégués par la municipalité sont dépourvus de pertinence, puisque l'existence des prétendues exigences de la circulation, de la place disponible et des besoins du public n'est non seulement pas établie mais encore contredite par le système des "autorisation volantes". Le refus de délivrer l'autorisation requise par M. A. Francisco est dès lors nettement disproportionné par rapport aux motifs d'ordre public invoqués. A supposer toutefois que de tels motifs soient établis, la décision entreprise resterait encore disproportionnée dans la mesure où la municipalité disposerait d'autres moyens, moins lourds de conséquences pour l'intéressé, d'atteindre son but. Elle pourrait en effet - comme suggéré ci-dessus - ne pas renouveler une autorisation de type A à l'un des deux bénéficiaires majoritaires. Ces derniers resteraient encore fortement majoritaires et pourraient selon toute vraisemblance continuer à travailler de manière convenable avec une autorisation de type A en moins, ce d'autant que les effets d'une telle réduction seraient amoindris en raison du système des "concessions volantes". d) La décision attaquée devant être annulée pour violation des principes de l'exigence d'un intérêt public, de l'égalité de traitement et de la proportionnalité, le tribunal pourrait se dispenser d'examiner si elle a été rendue également en contradiction avec le principe de l'interdiction de l'arbitraire. On relèvera néanmoins que tel paraît bien être le cas dans la mesure où elle se fonde sur l'art. 45 Règlement alors que, pour les raisons exposées ci-dessus, les conditions de cette disposition ne sont pas réalisées. Or, selon la jurisprudence, une décision est précisément arbitraire lorsqu'elle méconnaît gravement une norme ou un principe juridique clair et indiscuté, ou encore heurte de manière choquante le sentiment de la justice et de l'équité (ATF 120 Ia 369). Il ne suffit pas que la motivation de la décision attaquée soit insoutenable; encore faut-il que la décision apparaisse arbitraire dans son résultat (ATF 120 Ia 369; ATF 118 Ia 118), ce qui est bien le cas en l'espèce. 5. En résumé, le refus de délivrer l'autorisation requise n'est pas justifié et ne repose sur aucun argument pertinent. En tant qu'elle favorise indirectement certains administrés, soit ceux déjà titulaires d'une majorité prépondérante d'autorisations de type A, la décision critiquée intervient dans la libre concurrence en privant M. Francisco d'exercer librement sa profession sur le territoire communal. Le système des "autorisation volantes", mis en place par l'autorité intimée, démontre que tant les exigences de la circulation, de la place disponible et des besoins du public (art. 45 règlement) permettraient facilement d'accorder à l'intéressé une autorisation de type A avec permis de stationnement aux endroits réservés à cet effet. 6. Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être admis et la décision attaquée annulée, le dossier étant retourné à l'autorité intimée pour nouvelle décision dans le sens des considérants, soit pour l'octroi d'une autorisation de type A à M. Francisco. L'instruction du recours et l'arrêt donnent lieu à la perception d'un émolument et au recouvrement des frais qu'ils ont occasionnés (art. 38 LJPA); ceux-ci sont en principe supportés par la ou les parties qui succombent (art. 55 al. 1 LJPA). Jusqu'à l'entrée en vigueur, le 1er mai dernier, de la loi

du 26 février 1996 modifiant la LJPA, le Tribunal administratif avait toutefois pour pratique de ne pas mettre d'émolument de justice à la charge des communes dont la municipalité, déboutée, avait agi dans le cadre des tâches de droit public qui lui étaient dévolues, sans que les intérêts pécuniaires de la commune soient en cause. Le Grand Conseil a toutefois modifié l'art. 55 LJPA en spécifiant que le tribunal pouvait mettre un émolument à la charge des communes et leur allouer des dépens (nouvel alinéa 2). Cette précision avait d'une part pour but de mettre fin à une autre pratique du tribunal consistant à refuser l'allocation de dépens aux communes dotées d'une administration suffisamment importante pour procéder sans avoir besoin de recourir à un avocat, mais aussi d'assurer la vérité des coûts en supprimant le traitement particulier dont bénéficiaient les communes en matière de frais de procédure (cf. Exposé des motifs et projet de loi du 13.12.1995 modifiant la LJPA, p. 17 et 18). Vu l'issue du recours, il convient en conséquence de mettre un émolument de justice à la charge de la Commune de Nyon, ainsi que les dépens à verser au recourant, qui obtient gain de cause avec le concours d'un mandataire professionnel (art. 55, al. 1 LJPA). Ce dernier n'étant toutefois intervenu que quelques jours avant l'audience du 4 novembre 1996, il se justifie de lui allouer des dépens réduits.

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