

# VS\_GERICHTE A1 21 15 vom 27. Mai 2021

VS Kantonsgericht, 2021-05-27, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vs\\_gerichte\\_A1 21 15](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vs_gerichte_A1_21_15)

FR: VS\_GERICHTE A1 21 15 du 27 mai 2021

IT: VS\_GERICHTE A1 21 15 del 27 maggio 2021

## Regeste

A1 21 15 ARRÊT DU 27 MAI 2021 Tribunal cantonal du Valais Cour de droit public  
Composition : Christophe Joris, président ; Jean-Bernard Fournier et Thomas Brunner, juges ; Patrizia Pochon, greffière, en la cause COMMUNAUTÉ DES PROPRIÉTAIRES D'ÉTAGES DE L'IMMEUBLE «X \_\_\_\_\_», par son administrateur J \_\_\_\_\_, recourante, représentée par Maître M \_\_\_\_\_ contre CONSEIL D'ETAT DU VALAIS, 1951 Sion, autorité attaquée et CONSEIL MUNICIPAL DE A \_\_\_\_\_, autre autorité, représenté par Maître N \_\_\_\_\_ (Voie publique) recours de droit administratif contre la décision du 25 novembre 2020

## Erwägungen

### E. 2

Dans un grief d'ordre formel qu'il convient d'examiner en premier lieu, la recourante reproche au Conseil d'Etat ne pas avoir mis à sa disposition « le dossier d'assainissement en cours d'élaboration » et se plaint de l'absence d'une éventuelle donnée sur le report de la circulation sur l'Avenue xxx lors de la fermeture d'autres axes (place xxx et rue xxx), du plan directeur du réseau de bus urbain et du tracé des futures lignes passant par l'Avenue xxx.

### E. 2.1

Le droit d'être entendu que garantit l'article 29 al. 2 de la Constitution fédérale du 18 avril 1999 (Cst. ; RS 101) vise à la fois une instruction complète de l'état de fait et la protection des administrés en tant que personnes (ATF 144 I 11 consid. 5.3 ; 135 I 187 consid. 2.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 5A\_166/2017 du 26 avril 2017 consid. 2.1 ; Thierry Tanquerel, Manuel de droit administratif, 2e éd., n. 1527, p. 519). Il comprend aussi celui de prendre connaissance du dossier et 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 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C\_202/2020 du 17 février 2021 consid. 3.1).

### E. 2.2

En l'espèce, le dossier de mise à l'enquête contient l'intégralité des études effectuées en lien avec la construction d'un HUB pour quatre arrêts de stationnement de bus urbains comprenant également un abris-bus, une zone de réserve et un couvert à vélos, lesquelles ont servi de base à la rédaction du prononcé querellé. Il est par contre exact qu'il ne contient aucun dossier d'assainissement, ni de plan directeur du réseau de bus urbain ou de tracé des futures lignes. Cela ne saurait toutefois constituer une violation du droit d'être entendu de la recourante vu que la présente procédure n'a pas trait à l'assainissement ou à la mise en conformité de l'Avenue xxx, mais vise uniquement à examiner si les travaux énumérés

ci-avant sont conformes au droit. Il se justifie dès lors de rejeter le grief et d'analyser la légalité de l'installation prévue au regard de la législation en matière de bruit.

### **E. 3**

La recourante se prévaut d'une violation des articles 25 de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (ci-après : LPE ; RS 814.01) et 9 OPB. Elle reproche également au Conseil d'Etat d'avoir fait fi du principe de prévention ancré à l'article 11 al. 2 LPE. A la suivre, aucune mesure limitant les émissions à la source n'a été envisagée. De plus, la problématique « des immissions ressenties par les habitants du bâtiment sis Avenue xxx dépassant les valeurs légales » et la question de la nécessité

- 9 - d'un assainissement préalable n'ont pas été abordées par l'autorité attaquée. Il en va de même s'agissant des nuisances engendrées tant par la concentration des voyageurs sur la Place xxx en raison de la suppression de tous les arrêts de l'Avenue xxx que par le report de trafic lié à la fermeture de la Place xxx et de l'axe xxx, ainsi que du bruit généré par les bus (fermeture des portes, redémarrage des véhicules, bruits de moteur).

#### **E. 3.1**

Au 1er janvier 1985 est entrée en vigueur la LPE. Celle-ci a pour but de protéger les hommes, les animaux et les plantes, leurs biocénoses et leurs biotopes contre les atteintes nuisibles ou incommodantes (art. 1 al. 1 LPE). Les atteintes qui pourraient devenir nuisibles ou incommodantes seront réduites à titre préventif et assez tôt (art. 1 al. 2 LPE). Les pollutions atmosphériques, le bruit, les vibrations et les rayons sont dénommés émissions au sortir des installations, immissions au lieu de leur effet (art. 7 al. 2 LPE ; Anne-Christine Favre, La protection contre le bruit dans la loi sur la protection de l'environnement, Le système – Les particularités liées à l'aménagement du territoire, Thèse Lausanne 2002, p. 96 s.). Par ■installations■ au sens de cette loi, on entend les bâtiments, les voies de communications ou autres ouvrages fixes ainsi que les modifications de terrain. Les outils, machines, véhicules, bateaux et aéronefs sont assimilés aux installations (art. 7 al. 7 LPE). Les installations fixes sont les constructions, les infrastructures destinées au trafic, les équipements des bâtiments et les autres installations non mobiles dont l'exploitation produit du bruit extérieur. En font notamment partie les routes (art. 2 al. 1 OPB).

#### **E. 3.2**

Le Conseil fédéral édicte par voie d'ordonnance des VLI applicables à l'évaluation des atteintes nuisibles ou incommodantes (art. 13 al. 1 LPE). Les VLI s'appliquant au bruit et aux vibrations sont fixées de manière que, selon l'état de la science et l'expérience, les immissions inférieures à ces valeurs ne gênent pas de manière sensible la population dans son bien-être (art. 15 LPE). En principe, de nouvelles installations fixes ne peuvent être construites que si les immissions causées par le bruit de ces seules installations ne dépassent pas les VP (lesquelles sont inférieures aux VLI, cf. art. 23 LPE) dans le voisinage ; l'autorité qui délivre l'autorisation peut exiger un pronostic de bruit (art. 25 al. 1 LPE). Des allègements sont possibles lorsque l'observation des VP représente une charge disproportionnée et que l'installation présente un intérêt public prépondérant, relevant notamment de l'aménagement du territoire. En tous les cas, les VLI doivent être respectées (art. 25 al. 2 LPE ; art. 7 al. 2 OPB).

- 10 -

#### **E. 3.3**

Pour évaluer correctement la gêne occasionnée par le bruit, un niveau d'évaluation Lr est calculé à partir du niveau sonore, en tenant compte des spécificités du son (déroulement dans le temps, composante impulsive, caractère tonal, etc.). Ce niveau est ensuite comparé aux VL d'exposition fixées dans l'OPB (Anne-Christine Favre, op. cit., p. 165 et 167). En matière de bruit produit par le trafic routier et les installations industrielles ou artisanales, les annexes 3 (« Valeurs limites d'exposition au bruit du trafic routier ») et 6 OPB (« Valeurs limites d'exposition au bruit de l'industrie et des arts et métiers ») sont applicables ; les différentes valeurs limites qu'elles fixent sont fonction du degré de sensibilité au bruit, au sens de l'article 43 OPB, attribué au secteur touché (annexes 3 ch. 2 et 6 ch. 2 OPB), soit, comme en l'espèce, une VP Lr en dB (A) de 55 de jour et 45 de nuit, une VLI Lr en dB(A) de 60 de jour et 50 et une valeur d'alarme (VA) Lr en dB(A) de 70 de jour et 65 de nuit.

### **E. 3.4**

A teneur de l'article 7 al. 1 OPB, les émissions de bruit d'une nouvelle installation fixe seront limitées conformément aux dispositions de l'autorité d'exécution dans la mesure où cela est réalisable sur le plan de la technique et de l'exploitation et économiquement supportable (let. a) et de telle façon que les immissions de bruit dues exclusivement à l'installation en cause ne dépassent pas les VP (let. b). L'article 9 OPB, qui règle la question des nuisances secondaires (Anne-Christine Favre, op. cit., p. 308), prévoit que l'exploitation d'installations fixes nouvelles ne doit pas entraîner un dépassement des VLI 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). Cette disposition tente de ménager les routes calmes, par rapport à celles déjà fortement exposées au bruit. Dans ce dernier cas, elle n'interdit pas les nouveaux projets, mais requiert uniquement que l'on évite une augmentation perceptible du bruit (Anne-Christine Favre, op. cit. p. 308). La procédure relative à l'examen des questions traitées par l'article 9 OPB doit être coordonnée avec l'autorisation propre à l'installation générant le trafic en question (ATF 122 II 165 consid. 16c ; Anne-Christine Favre, op. cit., p. 310).

### **E. 3.5**

En l'occurrence, il convient d'examiner, en premier lieu, le bruit généré par le HUB, qualifié par la juridiction précédente, à bon droit, de ■ nouvelle installation fixe ■ au sens de l'article 7 OPB, laquelle doit respecter les valeurs limites d'exposition au bruit de l'industrie et des arts et métiers (annexe 6 OPB). A cette fin, F \_\_\_\_\_ SA s'est fondée sur le projet de réseau de bus urbains, valable dès 2021, tel que présenté par C \_\_\_\_\_ SA dans son rapport de mobilité (cf. ch. 4.1 dudit document) pour arrêter

- 11 - la répartition du nombre de mouvements de bus de jour (de 7h à 19h) et de nuit (de 19h à 7h) comme suit :

Les résultats de la campagne de mesurage du 28 août 2019 relative à un arrêt de bus sédunois ont ensuite été intégrés à l'analyse afin d'évaluer les nuisances sonores induites par un arrêt de bus urbains. A cet égard, rien ne laisse à penser que le Sound Exposure Level (SEL), valeur qui exprime l'énergie d'un événement sonore d'une durée de 1 seconde, ne tient pas compte du bruit généré par les bus (fermeture des portes, redémarrage des véhicules, bruits de moteur). Fondé sur ce qui précède, les hypothèses suivantes ont ainsi été retenues dans le rapport bruit : - SEL : 80 dB(A) à 3 m du bord de l'arrêt - Corrections de niveau K1 5 dB(A) de jour et de nuit K2 2 dB(A) correspondant à une

audibilité faible des composantes tonales K3 2 dB(A) correspondant à une audibilité faible des composantes impulsives.

Le niveau d'évaluation pour chaque phase de bruit  $i$  ( $L_{r,i}$ ) a ensuite été calculé de la sorte :  
 $L_{r,i} = L_{eq,i} + K1 + K2 + K3 + 10 \lg (t_i/t_0)$  où  $t_i = 1 \text{ s} = 1/60 \text{ minute}$  et  $t_0 = 720 \text{ minutes}$

SA a enfin procédé à un contrôle des niveaux sonores au droit des récepteurs les plus proches (R1 à R3) pour les deux phases de bruit (jour [7h-19h] et nuit [19h-7h]) avant de résumer les résultats des calculs (cf. tableau ci-après) et d'arriver à la conclusion que, même selon les hypothèses les plus défavorables admises, les VP

- 12 - de 55 dB(A) de jour et 45 dB(A) de nuit, pour un DS II, étaient respectées au droit des récepteurs voisins les plus proches (R1 à R3).

La recourante ne démontre pas de manière concluante en quoi les conclusions de cette étude, approuvées par le SEN, seraient erronées, si bien qu'il n'y a pas lieu de s'en écarter. Par conséquent, il peut être retenu que la mise en fonction du HUB respectera les VP de 55 dB(A) de jour et 45 dB(A) de nuit, pour un DS II, au droit des récepteurs voisins les plus proches (cf. supra R1 à R3). Vu que la parcelle de la recourante se situe à une distance supérieure aux lieux où le contrôle des niveaux sonores a été effectué, il n'y a aucun doute quant au fait que les valeurs prescrites (VP) soient également respectées à son égard. Partant, l'article 7 OPB a été correctement appliqué.

- 13 -

### **E. 3.6**

Il convient ensuite d'analyser si l'exploitation du HUB entraînera la perception d'immissions de bruit plus élevées en raison de l'utilisation accrue de l'Avenue xxx, laquelle nécessite un assainissement à l'heure actuelle (art. 9 let. b OPC ; ch. 3 et annexe ch.2 de la notice acoustique). La recourante reproche au Conseil d'Etat de ne pas avoir pris en compte le trafic envisagé. Ce grief ne résiste toutefois pas à l'examen. D'une part, l'intéressée ne remet pas en cause le rapport mobilité aux termes duquel la mise en service du futur HUB n'aura qu'un impact très faible sur l'augmentation de la circulation sur l'Avenue xxx, celle-ci étant de l'ordre de +100 vhc/j si bien que la charge de trafic future sur cet axe restera inchangée (8'500 vhc/j) car les valeurs sont arrondies à +/- 500 vhc/j. D'autre part, l'on ne saurait déduire de l'arrêt du Tribunal fédéral 1A.148/2005, 152/2005, 154/2005 et 1A.156/2005 du 20 décembre 2005, comme le fait la recourante, et plus particulièrement de son consid. 3.5, qu'une augmentation du niveau de bruit du trafic routier de 1 dB(A) est systématiquement liée à un accroissement de 25 % du trafic (« [...] dass bei geringen Verkehrsmengen eine Verkehrszunahme von 25 % eine Lärmzunahme von mehr als 1 dB(A) bewirken könne »), ce d'autant plus que, dans le présent cas, l'augmentation du bruit du trafic intervient sur un axe de circulation déjà fortement encombré et qu'il ressort des études menées que seulement 35 mouvements supplémentaires de bus, soit 27 mouvements de jour (entre 6h et 22h) et 8 de nuit (entre 22h et 6h) sont à prévoir. Par ailleurs, la place projetée ne sera accessible qu'aux bus et aucune dépose minute ne sera tolérée dans cet espace. Ainsi, même s'il est vrai que le projet engendrera une hausse du  $L_{eq}$  moyen nocturne d'un décibel, lequel passera de 55 à 56 dB(A), il n'en demeure pas moins que le niveau d'évaluation  $L_r$  est respecté et que l'augmentation moyenne journalière de la charge de trafic liée à l'exploitation du HUB n'induirait qu'une légère hausse du niveau d'émission de 0.1 dB(A) en journée (de 74.4 à 74.5) et de 0.5 dB(A) la nuit (de 64.1 et 64.6), ce que la recourante ne conteste pas. De

surcroît, il est admis qu'une augmentation du niveau sonore de ce genre n'est en principe pas perceptible et respecte la condition fixée à l'article 9 let. b OPB (ATF 129 II 238 consid. 4.1). Partant, le grief est rejeté.

### **E. 3.7**

La recourante critique encore l'absence de prise en considération du report de circulation sur l'Avenue xxx. A ce sujet, il n'est pas exclu que la fermeture occasionnelle de la Place xxx et de l'axe xxx ait pour effet de transférer une partie du trafic sur l'Avenue xxx, ce qui pourrait conduire à une augmentation des nuisances sonores de cet axe. La recourante perd toutefois de vue que ces inconvénients ne seront pas le résultat de l'exploitation du HUB, laquelle n'exige nullement la fermeture des routes

- 14 - susvisées et n'engendrent au demeurant aucune perception d'immission de bruit supplémentaire (cf. supra). Par conséquent, cette problématique, indépendante de l'exécution ou non de la construction envisagée, devra être appréhendée lors de l'assainissement de l'Avenue xxx et non pas dans la présente procédure. En ce qui concerne les éventuelles nuisances sonores engendrées par la concentration des voyageurs autour du HUB, il ne paraît pas plausible que celles-ci puissent atteindre une intensité si élevée au point d'incommoder la recourante, distante à plus de 39 mètres du point le plus proche (R1, cf. n° xxx). Bien au contraire, le bruit ambiant sur l'Avenue xxx est suffisamment élevé pour qu'il absorbe les nuisances sonores engendrées par les utilisateurs du HUB si bien que ce bruit sera imperceptible. Enfin, les éventuels excès de bruit de comportement sortent du cadre de la présente procédure et devront être maîtrisés par l'application du règlement communal de police.

### **E. 3.8**

La recourante se prévaut aussi d'une violation du principe de prévention.

#### **E. 3.8.1**

Indépendamment des nuisances existantes, l'article 11 al. 2 LPE, disposition qui concrétise le principe de prévention en droit de l'environnement (Anne-Christine Favre, op. cit., p. 109), exige de limiter préventivement 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. S'agissant d'installations publiques, cette dernière condition s'apprécie non pas au regard des traditionnels principes d'économie d'entre-prise, mais à l'aune de la proportionnalité. D'après la jurisprudence, le respect des VP – qui remplissent en soi une fonction de prévention (art. 23 LPE ; Anne-Christine Favre, op. cit., p. 142) – ne signifie pas nécessairement que toutes les mesures de limitation préventive des émissions au sens de la disposition précitée ont été prises (ATF 124 II 517 consid. 4b). Néanmoins, lorsque ces valeurs sont respectées, les mesures supplémentaires de réduction des émissions ne sont « économiquement supportables » que si, en vertu du principe de proportionnalité, une augmentation relativement faible des dépenses conduit à une réduction notable des émissions (ATF 127 II 306 consid. 8 ; ACDP A1 10 128 du 13 juillet 2011 consid. 8). Même s'il n'est pas exclu d'appliquer le principe de prévention aux situations évoquées à l'article 9 OPB (cf. not. arrêt du Tribunal fédéral 1C\_506/2014 du 14 octobre 2015 consid. 7.3 non publié aux ATF 141 II 483, mais publié in : RDAF 2016 I p. 396), la pratique montre, selon la doctrine, que les installations d'envergure peuvent le plus souvent se prévaloir d'un intérêt public leur permettant de déroger à la règle posée par l'article 9 OPB. En effet, même si ce principe n'est pas expressément posé dans la LPE

- 15 - ou l'OPB, il découle du fait que tant l'article 25 al. 3 LPE que les articles 17 LPE et 14 OPB permettent un dépassement des VLI dans l'environnement des installations publiques ou concessionnaires, telles que les routes nationales, sans que des mesures actives de protection contre le bruit doivent être prises, même sur les tronçons de routes existants où le bruit augmenterait (Anne-Christine Favre, op. cit., p. 309 et note de bas de page n. 1308).

### **E. 3.8.2**

En l'occurrence, il ressort du rapport bruit que la pose d'un revêtement phono- absorbant de type SDA 4 a été préconisé comme mesure de réduction des nuisances (ch. 5, p. 9). Pour autant, cette caractéristique n'a pas été prise en considération lors du calcul relatif au bruit routier vu que l'annexe 1 fait état d'un facteur de correction «  $K = 0$  », ce qui correspond à un « béton bitumineux, asphalte » (cf. ch. 1.2 de ladite annexe), si bien que les valeurs obtenues ne sauraient être mises à mal. Il n'en demeure pas moins que l'on peut regretter l'absence d'explications, tant de la part du conseil municipal que du SEN, quant aux motivations qui les ont guidés à arrêter leur choix sur un revêtement phono-absorbant de type SDA 8 dont la granulométrie double, plus robuste, est toutefois moins efficace (cf. à ce propos : Schlussbericht : Forschungspaket lärmarme Beläge innerorts, Teilprojekt [TP] 3 : Langzeitmonitoring du 30 mars 2017, en particulier les ch. 5.3 et 6.2, p. 64 ss, établi par IMP Bautest AG, Grolimund + Partner AG, Müller-BBM Schweiz AG sur mandat de l'Office fédéral de l'environnement [OFEV] et de l'Office fédéral des routes [OFROU], disponible sur xxx, sites consultés le 12 mai 2021). L'on ne saurait pour autant retenir que la construction du HUB se heurte au principe de prévention vu que le projet respecte les VP, qu'il n'engendre pas de perception d'immissions de bruit plus élevée et qu'il inclut déjà l'exécution de mesures préventives de limitation des émissions par la pose d'un revêtement phono-absorbant de type SDA 8, choix validé par le SEN. Il serait dès lors disproportionné de faire supporter à la municipalité une mesure préventive plus poussée liée à l'utilisation d'un revêtement de chaussée de type SDA 4 et le surcoût additionnel qui en découlerait sans qu'une réduction considérable des émissions n'ait été rendue plausible. Par ailleurs, au vu du but d'intérêt public poursuivi par le projet, qui consiste à apporter une meilleure sécurité et à assurer la desserte tant du centre-ville que du transport scolaire, une éventuelle augmentation perceptible du bruit sur l'Avenue xxx resterait probablement acceptable. Cette question peut toutefois rester ouverte vu que les articles 7 et 9 OPB sont, en l'état, respectés. En définitive, la construction d'un HUB pour quatre arrêts de stationnement de bus urbains comprenant également un abris-bus, une zone de réserve et un couvert à vélos,

- 16 - ne se heurte pas à la législation en matière de protection contre le bruit, si bien que les griefs y relatifs doivent être rejetés.

### **E. 4**

Dans un dernier grief, la recourante argue l'absence d'intérêt public à la construction du HUB à l'emplacement projeté et l'existence d'intérêts privés prépondérants.

#### **E. 4.1**

Le principe de la proportionnalité exige qu'une mesure restrictive soit apte à produire les résultats escomptés (règle de l'aptitude) et que ceux-ci ne puissent être atteints par une mesure moins incisive (règle de la nécessité) ; en outre, il interdit toute limitation allant au-delà du but visé et il exige un rapport raisonnable entre celui-ci et les intérêts publics ou privés compromis (principe de la proportionnalité au sens étroit), impliquant une pesée des

intérêts (ATF 142 I 76 consid. 3.5.1; 136 IV 97 consid. 5.2.2 p. 104 et les arrêts cités).

#### **E. 4.2**

Dans le cas présent, le Conseil d'Etat a retenu que la construction d'un HUB, proche de la place xxx et des établissements scolaires, permettait de répondre aux besoins identifiés pour le développement du réseau urbain si bien qu'il était d'intérêt public. En outre, il a qualifié la mesure de proportionnée car l'emprise des travaux se limitait à la parcelle communale. La recourante se contente d'opposer son point de vue à celui de l'autorité attaquée sans démontrer l'illégalité de la décision. Elle ne se plaint pas davantage d'une éventuelle violation du projet sous l'angle de la LAT et de la loi du 3 septembre 1965 sur les routes (LR ; RS/VS 725.1) si bien que, faute de motivation suffisante, le grief frise l'irrecevabilité (art. 48 al. 2 LPJA, applicable par renvoi de l'article 80 al. 1 let. b LPJA). Même recevable, il aurait de toute manière dû être rejeté vu que le conseil municipal dispose d'une grande latitude lorsqu'il s'agit de définir ses besoins en matière de construction et d'entretien des bâtiments, rues, routes et chemins municipaux, dont le réseau urbain fait partie (art. 6 let. d de la loi du 5 février 2004 sur les communes – LCo ; RS/VS 175.1). De plus, le SDT a estimé que les aménagements prévus s'inscrivaient dans le cadre des besoins de la localité, répondaient aux principes de la fiche de coordination D.2 du PDC et respectaient le PAZ. Le Tribunal ne voit dès lors aucune raison de censurer ce projet qui ne nécessite aucune expropriation et vise à sécuriser l'accès aux transports publics des voyageurs et écoliers, ainsi qu'à assurer une desserte optimale du centre-ville, ce d'autant plus que la Place xxx est très perméable et que ses alentours offrent une très bonne accessibilité en mode doux dans toutes les directions (rapport mobilité, p. 14). Le grief est dès lors écarté. 5.1 Attendu ce qui précède, le recours est rejeté (art. 80 al. 1 let. e et 60 al. 1 LPJA).

- 17 - 5.2 Succombant, la recourante doit supporter les frais qu'il convient d'arrêter, eu égard notamment au principe de la couverture des frais et de l'équivalence des prestations, à 1 500 fr. (art. 89 al. 1 LPJA, art. 3 al. 3, 11, 13 al. 1 et 25 de la loi du 11 février 2009 fixant le tarif des frais et dépens devant les autorités judiciaires ou administratives - LTar ; RS/VS 173.8). Les dépens lui sont refusés (art. 91 al. 1 a contrario LPJA). 5.3 Il n'est pas alloué de dépens à la commune de A \_\_\_\_\_, qui n'a pas invoqué et encore moins motivé l'existence de circonstances particulières justifiant de déroger à la règle refusant les dépens aux autorités et organismes chargés de tâches de droit public qui obtiennent gain de cause (art. 91 al. 3 LPJA ; RVJ 1992 p. 75 ; ACDP A1 20 96 du 9 février 2021 consid. 5.2).

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