

FR_GERICHTE 603 2021 38 vom 13. Dezember 2021

FR Kantonsgericht, 2021-12-13, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_603_2021_38

FR: FR_GERICHTE 603 2021 38 du 13 décembre 2021

IT: FR_GERICHTE 603 2021 38 del 13 dicembre 2021

Regeste

Arrêt de la IIIe Cour administrative du Tribunal cantonal | Strassenverkehr und Transportwesen

Erwägungen

E. 1.1

Interjeté dans le délai et les formes prescrits (art. 79 ss du code cantonal du 23 mai 1991 de procédure et de juridiction administrative, CPJA; RSF 150.1) - l'avance des frais de procédure ayant par ailleurs été versée en temps utile - le recours est recevable à la forme. La Cour de céans peut dès lors en examiner les mérites.

E. 1.2

Selon l'art. 77 CPJA, le recours devant le Tribunal cantonal peut être formé pour violation du droit, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation (let. a) et pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (let. b). En revanche, à défaut d'habilitation légale expresse, le Tribunal cantonal ne peut pas examiner en l'espèce le grief d'inopportunité (art. 78 al. 2 CPJA).

E. 2.1

L'autorité administrative appelée à se prononcer sur l'existence d'une infraction ne doit en principe pas s'écarter des constatations de fait et des qualifications juridiques du juge pénal. Ce principe s'applique non seulement lorsque le jugement pénal a été rendu au terme d'une procédure publique ordinaire au cours de laquelle les parties ont été entendues et des témoins interrogés, mais également, à certaines conditions, lorsque la décision a été rendue à l'issue d'une procédure sommaire, par exemple si la décision pénale se fonde uniquement sur le rapport de police (cf. arrêt TF 6A.100/2006 du 28 mars 2007 et les références citées). En raison du principe de l'unité et de la sécurité du droit, le conducteur ne peut en principe plus contester, dans le cadre de la procédure administrative, les faits établis au terme d'une procédure pénale, pour lesquels il a été sanctionné par une ordonnance ou un jugement pénal auquel il ne s'est pas opposé et qui est entré en force. En effet, lorsque l'intéressé sait ou doit escompter qu'une procédure de retrait de permis sera engagée contre lui, il doit faire valoir ses moyens de défense lors de la procédure pénale déjà (cf. ATF 121 II 214). Dans cette situation, la personne impliquée est tenue, en vertu des règles de la bonne foi, de faire valoir ses moyens dans le cadre de la procédure pénale, le cas échéant en épuisant les voies de recours à sa disposition. Elle ne peut pas attendre la procédure administrative pour exposer ses arguments (cf. ATF 123 II 97 consid. 3c/aa; 121 II 214 consid. 3a; arrêt TF 6A.82/2006 du 27 décembre 2006 consid. 2.1; arrêts TC FR 603 2016 24+37 du 15 avril 2016 consid. 2a et 603 2016 74 du 2 août 2016 consid. 2). S'agissant de questions purement juridiques, comme celle de la gravité de la faute, l'autorité administrative n'est pas liée par

l'appréciation du juge pénal (cf. ATF 124 II 8 consid. 3d/aa; 115 Ib 163 consid. 2a; arrêt TA FR 3A 2006 144 du 23 janvier 2007 consid. 6a) car elle risquerait, sans cela, d'être entravée dans sa liberté d'appréciation. Ce n'est que si la qualification juridique d'une situation dépend essentiellement de l'appréciation de l'état de fait, qu'en principe le juge pénal est mieux à même de connaître que l'autorité administrative, que celle-ci est liée par les règles de droit que le juge pénal a appliquées (cf. ATF 136 II 447 consid. 3.1; 124 II 103 consid. 1c/aa et 1c/bb; 104 Ib 359; 102 Ib 196). L'autorité administrative n'est par contre pas liée par la qualification juridique donnée par le juge pénal si ce dernier s'est uniquement basé sur le dossier. Elle peut dans cette hypothèse apprécier plus sévèrement les fautes commises (cf. ATF 120 Ib 312 consid. 4b; 119 Ib 158 consid. 3c; arrêt TC FR 603 2019 70 consid. 2.1).

Tribunal cantonal TC Page 4 de 9

E. 2.2

En l'espèce, par ordonnance pénale du 4 février 2021, le recourant a été reconnu coupable de circulation à une vitesse inadaptée sur une chaussée mouillée et de perte de maîtrise de son véhicule. Non contestée, cette ordonnance est entrée en force. Pour sa part, la CMA a attendu l'issue de la procédure pénale avant de rendre sa décision du 18 février 2021 et elle s'est fondée sur le même état de fait que celui retenu par l'autorité pénale. Partant, le recourant ne peut plus contester dans le cadre de la procédure administrative les faits établis au terme de la procédure pénale. Du reste, dans le cadre de son recours, il n'a fait valoir aucun élément nouveau qu'il n'eût pu invoquer devant le juge pénal. Il faut dès lors tenir pour établi qu'il a circulé sur une autoroute détrempeée à une vitesse inadaptée et qu'il a perdu la maîtrise de son véhicule. Cela étant, alors que le juge pénal a reconnu le recourant coupable de violation simple des règles de la circulation routière, au sens de l'art. 90 al. 1 LCR, la CMA a qualifié de grave l'infraction commise. Il convient d'examiner si, en retenant pour les mêmes faits une qualification juridique plus sévère que celle donnée par le juge pénal, la CMA n'a pas violé le droit, ni commis un excès ou un abus de son vaste pouvoir d'appréciation.

E. 3.1

Selon l'art. 31 al. 1 LCR, le conducteur devra rester constamment maître de son véhicule, de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence. En outre, selon l'art. 32 LCR, la vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et du chargement, ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité. Le conducteur doit ainsi porter à la route et au trafic toute l'attention possible, le degré de cette attention devant être apprécié au regard de toutes les circonstances, telles que la densité du trafic, la configuration des lieux, l'heure, la visibilité et les sources de danger prévisibles. L'attention requise du conducteur implique que celui-ci soit en mesure de parer rapidement aux dangers qui menacent la vie, l'intégrité corporelle ou les biens matériels d'autrui (cf. BUSSY/RUSCONI, Code suisse de la circulation routière commenté, 2015, art. 31 LCR n. 2 ss). La maîtrise de la direction fait partie de la maîtrise du véhicule au sens large. Ainsi, tout conducteur doit "tenir sa voie", c'est-à-dire ne pas dévier de la trajectoire suivie jusqu'alors sans certaines précautions (cf. ATF 63 II 221 / JdT 1937 I 460; BUSSY/RUSCONI, art. 31 LCR n. 2.5). L'observation de la règle de l'adaptation de la vitesse aux "circonstances" est la première condition de la maîtrise du véhicule. S'il veut "pouvoir se conformer aux règles de la prudence", comme le prescrit l'art. 31 al. 1 LCR, le

conducteur devra en effet, avant tout, adapter sa vitesse, pour qu'elle ne constitue ni une cause d'accident ni une gêne excessive pour la circulation. Il n'existe pas de vitesse "adaptée en soi" ni de vitesse "excessive" en soi. C'est la prudence commandée par les circonstances qui constitue le cadre de l'adaptation de la vitesse. Il s'agit là d'une notion concrète et il faut tenir compte de l'ensemble des circonstances (cf. BUSSY/RUSCONI, art. 32 LCR n. 1.1). On considère que la vitesse est adaptée lorsqu'elle permet, compte tenu des circonstances, de ralentir au bon moment, voire d'arrêter le véhicule afin de ne pas entraver ni de mettre en danger ceux qui utilisent la chaussée conformément aux règles établies (cf. BUSSY/RUSCONI, art. 32 LCR n. 1.2). En particulier, le phénomène d'aquaplaning doit être pris en considération par tous les conducteurs et peut déjà se produire à des vitesses inférieures à 80 km/h (ATF 120 Ib 312 consid. 4c; 103 IV 41 consid. 2a; BUSSY/RUSCONI, art. 32 LCR n.1.6). Un aquaplaning peut être réprimé en vertu de l'art. 32 al 1 LCR, alors même que le conducteur a circulé à une vitesse inférieure à la vitesse prescrite (arrêts TC AG du 19 août 1987, in JdT 1988 I 651, TC ZH du 24 novembre 1992, in SJ 1993 I 578).

E. 3.2

En l'espèce, en perdant la maîtrise de son véhicule sur l'autoroute - alors qu'il circulait, selon ses dires, à une vitesse d'environ 100 km/h sur une chaussée mouillée – et en occasionnant de ce fait un accident, le recourant a manifestement enfreint les dispositions précitées, de sorte qu'une mesure administrative devait être prononcée à son endroit, ce que le recourant ne conteste du reste pas.

E. 3.3

La LCR distingue les infractions légères, moyennement graves et graves (art. 16a à 16c LCR). Conformément à l'art. 16a al. 1 let. a LCR, commet une infraction légère la personne qui en violant les règles de la circulation, met légèrement en danger la sécurité d'autrui et à laquelle seule une faute bénigne peut être imputée. En vertu de l'art. 16b al. 1 let. a LCR, commet une infraction moyennement grave la personne qui, en violant les règles de la circulation, crée un danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Enfin, selon l'art. 16c al. 1 let. a LCR, commet une infraction grave la personne qui, en violant les règles de la circulation, met sérieusement en danger la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Ainsi, la loi fait la distinction entre (cf. ATF 123 II 106 consid. 2a): • le cas de très peu de gravité (art. 16a al. 4 LCR); • le cas de peu de gravité (art. 16a al. 1 LCR); • le cas de gravité moyenne (art. 16b al. 1 LCR); • le cas grave (art. 16c al. 1 LCR). Sur la base des dispositions précitées, l'autorité administrative doit donc décider de la mesure à prononcer en fonction de la gravité du cas d'espèce. Elle ne renoncera au retrait du permis que s'il s'agit d'un cas de très peu de gravité ou de peu de gravité au sens de l'art. 16a LCR, ce qui doit être déterminé en premier lieu au regard de l'importance de la gravité de la faute et de la mise en danger de la sécurité, mais aussi en tenant compte des antécédents du conducteur comme automobiliste (cf. art. 16a al. 3 LCR; aussi ATF 124 II 259 consid. 2b/aa et les arrêts cités). Il ne saurait en revanche être question de tenir compte des besoins professionnels de l'intéressé, ceux-ci ne jouant un rôle que lorsqu'il s'agit de mesurer la durée du retrait (cf. arrêt TC FR 603 2016 227 du 8 mai 2017 consid. 4a). Le législateur conçoit l'art. 16b al. 1 let. a LCR comme l'élément dit de regroupement. Cette disposition n'est ainsi pas applicable aux infractions qui tombent sous le coup des art. 16a al. 1 let. a ou 16c al. 1 let. a LCR. Dès lors, l'infraction est toujours considérée comme moyennement

grave lorsque tous les éléments constitutifs qui permettent de la privilégier comme légère ou au contraire de la qualifier de grave ne sont pas réunis. Tel est par exemple le cas lorsque la faute est grave et la mise en danger bénigne ou, inversement, si la faute est légère et la mise en danger grave (cf. ATF 136 II 447 consid. 3.2 et les références citées).

Tribunal cantonal TC Page 6 de 9 Pour déterminer si le cas est de peu de gravité ou de gravité moyenne, l'autorité doit tenir compte de la gravité de la faute commise et de la réputation du contrevenant en tant que conducteur ; la gravité de la mise en danger du trafic n'est prise en considération que dans la mesure où elle est significative pour la faute (cf. ATF 128 II 86 consid. 2c et les références citées). La faute légère correspond à une négligence légère. Un tel cas de figure est par exemple donné lorsque les conditions de circulation sont bonnes, n'inclinant pas un conducteur moyen - c'est-à-dire normalement prudent - à une vigilance particulière, et qu'une infraction n'est que l'enchaînement de circonstances malheureuses, ou lorsque seule une légère inattention, ne pesant pas lourd du point de vue de la culpabilité, peut être reprochée au conducteur, lequel a fondamentalement adopté un comportement routier juste. Plus généralement, une faute légère est donnée lorsque le conducteur a pris conscience du danger spécifique et a adapté sa vitesse et sa vigilance en conséquence, mais non pas suffisamment du fait d'une mauvaise appréciation compréhensible du point de vue d'un conducteur moyen. En dernière analyse, la faute légère représente souvent un comportement qui, sans être totalement excusable, bénéficie de circonstances atténuantes, voire relève carrément d'une certaine malchance (cf. MIZEL, Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire, 2015, p. 340 ss). L'infraction sanctionnée par l'art. 16c al. 1 let. a LCR par contre correspond en principe à la définition de l'infraction réprimée sur le plan pénal par l'art. 90 al. 2 LCR (MIZEL, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004, p. 395). Le Tribunal fédéral tient ces notions pour identiques à tous les égards (ATF 120 Ib 285); il estime que, pour être punissable sous l'angle de l'art. 90 al. 2 LCR, le comportement du conducteur doit être particulièrement blâmable, soit, en d'autres termes, relever d'une négligence grossière. L'auteur doit avoir violé, par son comportement ou par une simple absence passagère, un devoir de prudence élémentaire qui lui était imposé de manière évidente par les circonstances. La création d'un danger sérieux pour la sécurité d'autrui au sens de la disposition précitée est déjà donnée en cas de mise en danger abstraite accrue. Le critère déterminant pour admettre que l'on est en présence d'un danger abstrait sérieux ou accru réside dans l'imminence du danger (ATF 122 II 228 consid. 3b / JdT 1996 I 700 avec les références). Subjectivement, l'art. 90 al. 2 LCR exige un comportement sans scrupules ou gravement contraire aux règles de la circulation, découlant à tout le moins d'une négligence grossière (ATF 118 IV 84 consid. 2a). La perte de maîtrise d'un véhicule ne constitue pas toujours une infraction grave au sens de l'art. 16c al. 1 let. a LCR; la qualification de la gravité de l'infraction dépend des circonstances du cas d'espèce (ATF 127 II 302). C'est donc bien selon les circonstances - en particulier selon le degré de mise en danger de la sécurité d'autrui et selon la faute de l'intéressé - qu'il y a lieu de qualifier la gravité de l'infraction. Il n'est dès lors aucunement exclu qu'une perte de maîtrise ne cause qu'une mise en danger moyennement grave au sens de l'art. 16b al. 1 let. a LCR, voire légère au sens de l'art. 16a al. 1 let. a LCR (cf. MIZEL, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004 I 361, p. 367; ATF 127 II 302, arrêt TF 1C_235/2007 du 29 novembre 2007). Cela étant, une conduite qui laisse apparaître un risque élevé de perte de maîtrise, de même que la perte de la maîtrise d'un véhicule, autrement qu'à très faible vitesse, créent une mise en danger abstraite accrue grave, si ce

n'est une mise en danger concrète (arrêt TF 6S.186/2002 du 25 juillet 2002 consid. 2.2). Dans ce contexte, il a été jugé qu'une perte de maîtrise due à une conduite inadaptée sur l'autoroute, où la circulation est toujours très rapide, malgré l'attention particulière que requiert le risque d'aquaplaning, constituait une grave mise en danger de la sécurité routière et supposait une faute

Tribunal cantonal TC Page 7 de 9 grave (ATF 120 Ib 312 consid. 4c; arrêt TF 1C_249/2012 du 27 mars 2013 consid. 2.2.5 cf. ég. arrêt TC FR 603 2015 48 du 18 juillet 2016 consid. 4d).

E. 3.4

En l'espèce, il ressort du rapport de police que, selon les dires du recourant, ce dernier circulait sur la voie de dépassement de l'autoroute entre Crissier et Fribourg à une vitesse de 100 km/h environ, alors qu'il pleuvait abondamment. En raison d'un aquaplaning, il a perdu la maîtrise de son véhicule, lequel heurta un mur à droite, puis effectua un tour sur lui-même avant de terminer sa course sur la voie de droite, légèrement en travers, l'avant en direction de Lausanne. 3.4.1. À l'évidence, et même si l'on retient la vitesse d'environ 100 km/h déclarée par le recourant - laquelle ne peut cependant pas être établie - force est d'admettre que ce dernier a circulé sur l'autoroute à une vitesse clairement inadaptée aux conditions météorologiques, étant rappelé qu'il est conseillé aux automobilistes de ne pas dépasser les 80 km/h par forte pluie (cf. ATF 120 Ib 312 consid. 4c; 103 IV 41 consid. 2a). En raison de sa vitesse inadaptée aux circonstances, le recourant a totalement perdu la maîtrise de son véhicule lequel, après une embardée, a fini sa course sur la voie de droite, à contre-sens. Pourtant, le risque d'aquaplaning sur l'autoroute, bien connu, commande à tout conducteur prudent et respectueux des règles de la circulation routière d'adapter et même de réduire conséquemment sa vitesse en cas de fortes pluies. Il s'agit là d'une règle élémentaire de prudence dont la violation, nécessairement délibérée, doit être considérée comme grave (cf. arrêt TF 1C_249/2012 du 27 mars 2013 consid. 2.2.5). En l'occurrence, aucune circonstance exceptionnelle n'appelle une appréciation plus clémente. 3.4.2. Par ailleurs, la perte de maîtrise d'un véhicule sur une autoroute détrempée crée toujours un danger sérieux pour autrui. Pour les véhicules qui suivent, ce comportement génère en particulier un danger de collision susceptible d'avoir de graves conséquences pour les occupants (ATF 120 Ib 312 consid. 4c). Dans le cas d'espèce, la faute commise a été à l'origine d'une mise en danger concrète de la circulation, le véhicule du recourant ayant traversé les voies de circulation de gauche à droite avant de percuter le mur droit de l'autoroute pour finalement s'immobiliser sur la voie de droite, de travers et dans le sens opposé à la circulation. Le fait qu'il n'y ait pas eu de blessés ou d'autres véhicules impliqués dans cette embardée relève du pur cas fortuit, qui ne saurait profiter au recourant. 3.4.3. Dès lors que tant la faute que la mise en danger qui en a résulté peuvent être qualifiées de graves, force est de constater que l'autorité intimée n'a pas commis d'excès ou d'abus de son pouvoir d'appréciation en retenant que le recourant avait commis une infraction grave aux règles de la circulation routière. Elle était légitimée, dans ces conditions, à se distancier de l'appréciation plus clémente du juge pénal.

E. 4.1

Selon l'art. 16c al. 2 let. c LCR, après une infraction grave, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire est retiré pour six mois au minimum si, au cours des cinq années précédentes, le permis a été retiré une fois en raison d'une infraction moyennement grave.

Le point de départ pour le calcul du délai de cinq ans est la fin de l'exécution du précédent retrait (ATF 136 II 447 consid. 5.3; arrêt TF 1C_600/2015 du 1er mars 2016 consid. 3.1). En vertu de l'art. 16 al. 3 LCR, les circonstances doivent être prises en considération pour fixer la durée du retrait du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire, notamment l'atteinte à la sécurité routière, la gravité de la faute, les antécédents en tant que conducteur ainsi que la nécessité

Tribunal cantonal TC Page 8 de 9 professionnelle de conduire un véhicule automobile. La durée minimale du retrait ne peut toutefois être réduite. En effet, la règle de l'art. 16 al. 3, dernière phrase, LCR, introduite dans la loi par souci d'uniformité, rend incompressible les durées minimales de retrait des permis de conduire. Le législateur a ainsi entendu exclure expressément la possibilité ouverte par la jurisprudence sous l'ancien droit de réduire la durée minimale du retrait en présence de circonstances particulières (ATF 132 II 234 consid. 2.3). L'autorité administrative doit se réserver la possibilité de réprimer toutes les fautes, des plus bénignes aux plus graves. Pour se conformer à ce principe, elle doit adopter la règle selon laquelle la durée habituelle du retrait d'admonestation est, dans chaque hypothèse visée par la loi, supérieure au minimum légal. Elle peut ainsi, en appréciant les circonstances particulières d'un cas d'espèce, réduire la période ordinaire de retrait et s'en tenir au minimum légal, lorsque la gravité de la faute commise, la nécessité professionnelle de conduire un véhicule automobile ou les bons antécédents du contrevenant commandent que l'on s'écarte de la durée normale du retrait (cf. PERRIN, Délivrance et retrait du permis de conduire, 1982, p. 190 et la jurisprudence citée; cf. not. arrêt TC FR 603 2016 177 du 30 janvier 2018).

E. 4.2

En l'occurrence, le recourant a fait l'objet d'un retrait du permis pour la durée d'un mois, par décision du 29 août 2019, en raison d'une infraction moyennement grave, mesure qu'il a exécutée jusqu'au 30 novembre 2019. L'infraction grave du 19 novembre 2020 a ainsi été commise dans les cinq ans suivant le précédent retrait et devait nécessairement entraîner un retrait d'une durée minimale de six mois (art. 16c al. 2 let. b LCR). Cette durée légale ne peut être réduite, pour quelque raison que ce soit (cf. ATF 132 II 234 consid. 2.3).

E. 4.3

L'autorité intimée a cependant fixé à dix mois la durée du retrait du permis du recourant, se distanciant ainsi de quatre mois de la durée minimale légale. Dans son appréciation, elle a notamment tenu compte des mauvais antécédents du recourant comme conducteur de véhicules automobiles. En effet, il ressort du dossier que ce dernier a déjà fait l'objet de plusieurs mesures administratives dont un retrait du permis en 2012 pour une faute légère, puis un retrait préventif du permis en 2013, mesure révoquée par décision du 9 janvier 2014 et remplacée par un retrait d'une durée de 24 mois (délit de chauffard) qu'il a exécuté jusqu'au 30 octobre 2015, puis encore d'un retrait du permis pour la durée d'un mois pour faute moyennement grave (inattention et accident) prononcé le 29 août 2019 et exécuté jusqu'au 30 novembre 2019. Moins d'un an plus tard, le recourant a encore récidivé dans la commission d'infractions aux règles de circulation routière. Ces mauvais antécédents justifiaient que la CMA se distanciat nettement de la durée minimale du retrait. En revanche, le recourant, représentant technico-commercial, ne peut pas invoquer un besoin professionnel de disposer du permis de conduire qui pourrait être pris en considération comme facteur de réduction de la durée du retrait. En effet, la privation de ce document

n'interdit pas à l'intéressé tout exercice de son activité lucrative ni n'entraîne pour lui une perte de gain telle ou des frais à ce point considérables que la mesure apparaît manifestement disproportionnée, comme ce serait le cas, par exemple, pour un chauffeur professionnel (cf. arrêt TF 1C_63/2007 du 24 septembre 2007 consid. 4.4). Partant, en fixant à dix mois la durée du retrait, l'autorité intimée n'a pas violé la loi ni commis un quelconque excès ou abus de son pouvoir d'appréciation. Même si la mesure qu'elle a prononcée peut paraître sévère, elle prend en compte dans une juste mesure la gravité de la faute commise

Tribunal cantonal TC Page 9 de 9 moins d'un an après un précédent retrait, ainsi que les mauvais antécédents du recourant comme conducteur de véhicules automobile. Au demeurant, la CMA a rappelé au recourant la teneur de l'art. 17 al. 1 LCR, qui permet la restitution anticipée permis - en l'occurrence au plus tôt trois mois avant la durée prescrite du retrait - lorsque la personne concernée a suivi un des cours d'éducation routière reconnus par l'autorité. Partant, sa décision échappe à la critique.

E. 5.1

Pour l'ensemble des motifs qui précèdent, la décision de la CMA doit être confirmée et le recours rejeté.

E. 5.2

Vu l'issue du recours, les frais de procédure doivent être mis à la charge du recourant qui succombe (art. 131 CPJA). la Cour arrête : I. Le recours est rejeté. Partant, la décision de la CMA du 18 février 2021 est confirmée. II. Les frais de procédure, par CHF 600.-, sont mis à la charge du recourant. Ils sont compensés par l'avance de frais versée. III. Notification. Cette décision peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal fédéral, à Lausanne, dans les 30 jours dès sa notification. La fixation du montant des frais de procédure peut, dans un délai de 30 jours, faire l'objet d'une réclamation auprès de l'autorité qui a statué, lorsque seule cette partie de la décision est contestée (art. 148 CPJA). Fribourg, le 13 décembre 2021/mju/ges La Présidente : Le Greffier-stagiaire :

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