

## **GE\_GERICHTE JTAPI/468/2022 vom 20. März 2020**

GE Cour de justice, 2020-03-20, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge\\_gerichte\\_JTAPI\\_468\\_2022](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_JTAPI_468_2022)

FR: GE\_GERICHTE JTAPI/468/2022 du 20 mars 2020

IT: GE\_GERICHTE JTAPI/468/2022 del 20 marzo 2020

### **Erwägungen**

#### **E. 1**

Le Tribunal administratif de première instance connaît des recours dirigés, comme en l'espèce, contre les décisions de l'office cantonal des véhicules (art. 115 al. 1 et 116 al. 1 de la loi sur l'organisation judiciaire du 26 septembre 2010 - LOJ - E 2

#### **E. 05**

; art. 17 de la loi d'application de la législation fédérale sur la circulation routière du 18 décembre 1987 - LaLCR - H 1 05). 2. Interjeté en temps utile et dans les formes prescrites devant la juridiction compétente, le recours est recevable au sens des art. 62 à 65 de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 (LPA - E 5 10). 3. Le recourant a sollicité son audition, celles de toutes les parties présentes le

#### **E. 7**

En l'espèce, le recourant, qui a eu l'occasion de s'exprimer par écrit à plusieurs reprises durant la procédure, a déjà exposé les motifs à l'appui de son recours. Il a par ailleurs produit toutes les pièces qu'il estimait utiles à l'appui de ses allégués. Le dossier comporte en outre tous les éléments nécessaires et suffisants permettant au tribunal de statuer sur le recours, de sorte qu'il n'y a pas lieu de donner suite aux requêtes du recourant tendant à son audition, à celle de personnes tierces et à l'organisation d'un transport sur place, ces actes d'instruction, en lui-même non obligatoires, n'apparaissant pas nécessaires pour trancher le litige. Il convient encore d'ajouter que le Dr. B \_\_\_\_\_ et M. C \_\_\_\_\_, contrairement aux deux policiers entendus par le Tribunal de police, n'étaient pas sur place au moment des faits, de sorte que leur audition ne saurait en tout état apporter les précisions factuelles sur les faits reprochés au recourant. Enfin, il ne s'agit pas, dans la présente procédure, de recommencer l'instruction à laquelle a procédé le Tribunal de police, étant relevé que le recourant, comme on y reviendra plus loin, n'a pas contesté le jugement rendu par cette juridiction et qu'il y a donc d'autant moins de raison de remettre a priori en cause les constatations faites par cette dernière.

#### **E. 8**

Le recourant a sollicité l'apport de la procédure pénale P/1572/2020.

#### **E. 9**

En tant que prévenu dans cette procédure, il a nécessairement pu consulter le dossier (art. 101 al. 1 du code de procédure pénale suisse du 5 octobre 2007 - CPP - RS 312.0). Par ailleurs, même si celle-ci est actuellement clôturée, il dispose d'un droit d'accès aux pièces en application de l'art. 99 al. 1 CPP.

#### **E. 10**

Partant, cette requête doit être rejetée.

#### **E. 11**

Le recourant conteste les faits qui lui sont reprochés.

- 8/17 - A/1294/2020

#### **E. 12**

Les autorités administratives appelées à prononcer un retrait du permis de conduire ne peuvent en principe pas s'écarter des constatations de fait d'une décision pénale entrée en force. La sécurité du droit commande en effet d'éviter que l'indépendance du juge pénal et du juge administratif ne conduise à des jugements opposés, rendus sur la base des mêmes faits. L'autorité administrative ne peut s'écarter du jugement pénal que si elle est en mesure de fonder sa décision sur des constatations de fait inconnues du juge pénal ou qui n'ont pas été prises en considération par celui-ci, s'il existe des preuves nouvelles dont l'appréciation conduit à un autre résultat, si l'appréciation à laquelle s'est livré le juge pénal se heurte clairement aux faits constatés, ou si le juge pénal n'a pas élucidé toutes les questions de droit, en particulier celles qui touchent à la violation des règles de la circulation (ATF 139 II 95 consid. 3.2 ; 137 I 363 consid. 2.3.2 et les références citées ; arrêts du Tribunal fédéral 1C\_470/2019 du 31 janvier 2020 consid. 5.1.2 ; 1C\_611/2018 du 18 avril 2019 consid. 2.2 ; 1C\_202/2018 du 18 septembre 2018 consid. 2.2 ; 1C\_30/2017 du 21 avril 2017 consid. 2.1).

#### **E. 13**

Si les faits retenus au pénal lient donc en principe l'autorité et le juge administratifs, il en va différemment des questions de droit, en particulier de l'appréciation de la faute et de la mise en danger (arrêts du Tribunal fédéral 1C\_202/2018 du 18 septembre 2018 consid. 2.2 ; 1C\_30/2017 du 21 avril 2017 consid. 2.2.2 et l'arrêt cité ; 1C\_146/2015 du 7 septembre 2015 consid. 2.1 et les arrêts cités).

#### **E. 14**

La jurisprudence considère qu'en présence de déclarations contradictoires, la préférence doit en principe être accordée à celles que la personne concernée a données en premier lieu, alors qu'elle en ignorait les conséquences juridiques, les explications nouvelles pouvant être, consciemment ou non, le produit de réflexions ultérieures (ATF 142 V 590 consid. 5.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 9C\_728/2013 du 16 janvier 2014 consid. 4.1.2 ; ATA/1197/2021 du 9 novembre 2021 consid. 9 ; ATA/1038/2021 du 5 octobre 2021 consid. 8).

#### **E. 15**

En l'espèce, le recourant a été entendu par le Tribunal de police sur le même état de fait que celui retenu par l'autorité intimée. Pour ces faits, par jugement du

#### **E. 20**

Selon l'art. 16c al. 1 let. c LCR, commet une infraction grave la personne qui conduit un véhicule automobile alors qu'elle est incapable de conduire du fait de l'absorption de stupéfiants ou de médicaments ou pour d'autres raisons.

#### **E. 21**

Selon la jurisprudence (ATF 126 II 206 consid. 1b ; arrêts du Tribunal fédéral 1C\_555/2008 du 1er avril 2009 consid. 4 ; 6A.84/2006 du 27 décembre 2006 consid. 3.2), le fait de s'assoupir au volant constitue en règle générale une faute grave, dès lors qu'on peut en effet

exclure que l'assoupissement du conducteur dont l'aptitude à conduire n'est pas réduite par d'autres facteurs que la fatigue, ait pu survenir sans être précédé de l'un ou l'autre des signes avant-coureurs de la fatigue reconnaissables par l'intéressé. Ces symptômes touchent notamment les yeux et la vue (paupières lourdes, troubles de la vue, irritation, difficultés à focaliser de manière convergente avec strabisme momentané et formation d'images doubles, etc.), l'état psychique (idées vagabondes, somnolence, "hypnose de l'autoroute", indifférence, manque de volonté, anxiété, sursauts, absences les yeux ouverts), l'attitude corporelle générale (bâillements, sécheresse buccale et soif, effroi accompagné de sudation, perte inopinée du tonus musculaire) et la conduite (ralentissement des réactions, manœuvres sèches de l'embrayage et brusque des freins, passage des vitesses moins fréquents, louvoisement et perte de la sensation de vitesse).

#### **E. 22**

La gravité de la faute reprochée au conducteur qui s'est endormi au volant tient à ce qu'il a poursuivi sa route malgré la nécessaire apparition des signaux d'alerte physiques et psychiques annonciateurs de l'assoupissement. Or, le fait d'avoir effectué des pauses régulières, une sieste le cas échéant, ou encore d'avoir bu du café doit certes endiguer, voire supprimer la fatigue. Il n'en demeure pas moins, dans la règle, que lorsque le conducteur s'est, en définitive, endormi malgré les précautions prises, son assoupissement n'a pu qu'être précédé des signes avant-coureurs du sommeil reconnaissables par l'intéressé. Aussi, lorsque le conducteur qui a pris de telles mesures s'endort au volant, on ne peut que constater que les mesures prises concrètement n'étaient pas suffisantes pour endiguer la fatigue, empêcher l'apparition des signes avant-coureurs de l'assoupissement et permettre la poursuite sans risque du trajet. Il s'ensuit que la faute du conducteur qui poursuit sa route dans ces conditions demeure grave malgré les précautions prises qui peuvent, au demeurant, être exigées de tous les conducteurs qui effectuent de longs trajets. Par ailleurs, les précautions prises demeurent sans incidence sur l'appréciation de la gravité de la mise en danger du trafic, qui résulte de la perte

- 11/17 - A/1294/2020 totale de maîtrise du véhicule après l'assoupissement (ATF 126 II 206 consid. 1b ; arrêts du Tribunal fédéral 1C\_555/2008 du 1er avril 2009 consid. 4 ; 6A.84/2006 du 27 décembre 2006 consid. 3.4).

#### **E. 23**

Le Tribunal fédéral a considéré que l'incapacité en raison du surmenage ou toute autre raison tombe sous le coup de l'art. 91 al. 2 let. b LCR et 16c al. 1 let. c LCR (arrêt 6B\_252/2011 du 22 août 2011). Le fait de conduire dans un état de fatigue extrême était aussi dangereux pour la circulation que l'ivresse (RDAF 1977 p. 323 = JdT 1978 I 399 n° 12).

#### **E. 24**

L'infraction de conduite en état d'incapacité due au surmenage est donnée même s'il n'en est résulté aucun accident, puisque la conduite en état d'incapacité (art. 31 al. 2 LCR) n'est pas un délit de résultat (arrêts du Tribunal fédéral 1C\_555/2008 du 1er avril 2009 ; 6A.55/2006 du 5 février 2007 consid. 3 ; Cédric MIZEL, Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire, 2015, p. 499). Le conducteur surmené qui prend la route, nonobstant les signes de la fatigue, puis s'endort au volant à un carrefour, même en immobilisant son véhicule et en coupant le moteur, viole l'art. 31 al. 2 LCR (arrêt du Tribunal fédéral 1C\_555/2008 du 1er avril 2009 ; BUSSY/RUSCONI, Code suisse de la

circulation routière commenté, n. 2.2.4 ad art. 31 LCR).

#### **E. 25**

La conduite en état d'incapacité constitue pour le moins une mise en danger abstraite accrue grave de la sécurité routière (ATF 130 IV 32 consid. 5 ; Cédric MIZEL, Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire, 2015, p. 499).

#### **E. 26**

En l'espèce, le recourant a admis avoir reconnu des signes avant-coureurs de la fatigue puisqu'il a expliqué qu'il aurait voulu se coucher plus tôt, mais que c'est parce qu'il a dû ramener des amis qu'il a dû retarder ses projets. La nécessaire apparition des signaux d'alerte physiques et psychiques annonciateurs de l'assoupissement concorde avec le fait qu'il a cumulé des efforts physiques inhabituels et un grand retard de sommeil durant les trois jours précédents. Or, l'absorption de boissons de la marque RebBulls la nuit du samedi 4 au dimanche 5 janvier 2020 avait d'ailleurs pour but de surmonter son état de fatigue et parallèlement de lui permettre de restreindre de manière extrême son besoin de sommeil. Il n'en demeure pas moins que, malgré le court trajet qui lui restait à parcourir, il s'est endormi au volant devant un signal lumineux en phase rouge. Un endormissement au volant sans signe de fatigue préalable identifiable est exclu chez une personne en bonne santé ou qui n'est pas incapable de conduire pour une autre raison. Hormis des problèmes ostéo-articulaires majeurs, le recourant ne prétend pas souffrir d'une maladie d'un genre qui expliquerait un endormissement imprévisible et soudain. Dès lors, il résulte des principes de jurisprudence rappelés ci-dessus que l'infraction commise par le recourant doit être qualifiée de grave.

- 12/17 - A/1294/2020 Au vu de ce qui précède, le SCV n'a pas mésusé de son pouvoir d'appréciation en qualifiant l'infraction de grave au sens de l'art. 16c al. 1 let. c LCR.

#### **E. 27**

S'agissant de la durée du retrait, selon l'art. 16c al. 2 let. d LCR, après une infraction grave, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire est retiré pour une durée indéterminée, mais pour deux ans au minimum, si, au cours des dix années précédentes, le permis a été retiré à deux reprises en raison d'infractions graves ou à trois reprises en raison d'infractions qualifiées de moyennement graves au moins ; il est renoncé à cette mesure si, dans les cinq ans suivant l'expiration d'un retrait, aucune infraction donnant lieu à une mesure administrative n'a été commise.

#### **E. 28**

Selon l'art. 16 al. 3 LCR, la durée minimale du retrait du permis de conduire prévue par la loi ne peut pas être réduite. Selon la jurisprudence, une telle règle s'impose à l'autorité et aux tribunaux sans dérogation possible (ATF 132 II 234 consid. 2 ; arrêts du Tribunal fédéral 1C\_312/2015 du 1er juillet 2015 consid. 3.3 ; 1C\_585/2008 du 14 mai 2009 consid. 2.1 ; cf. aussi ATA/23/2015 du 6 janvier 2015).

#### **E. 29**

En l'espèce, le SCV ne s'est pas écarté du minimum légal prévu par l'art. 16 al. 2 let. d LCR en fixant à une durée indéterminée, mais au minimum à deux ans, la durée du retrait du permis de conduire du recourant. Etant lié par cette durée, qui constitue le minimum légal incompressible devant sanctionner l'infraction en cause, il a correctement appliqué les

règles en vigueur et n'a pas excédé ou abusé de son pouvoir d'appréciation, ne pouvant en aucune manière tenir compte de la bonne réputation et des besoins professionnels allégués par le recourant.

### **E. 30**

Le recourant conteste ensuite la portée de la sanction qui lui a été infligée, dans la mesure où elle s'étend aussi, pendant toute la durée du retrait, aux véhicules des catégories spéciales F, G et M et des véhicules pour lesquels un permis de conduire n'est pas nécessaire. Il considère en effet que cette mesure est disproportionnée en tant qu'elle vise en particulier la conduite d'un vélo ou trottinette électriques.

### **E. 31**

L'art. 33 al. 1 de l'OAC prévoit notamment que le retrait du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire d'une catégorie ou d'une sous-catégorie entraîne le retrait du permis d'élève-conducteur et du permis de conduire de toutes les catégories, de toutes les sous-catégories et de la catégorie spéciale F (al. 1).

### **E. 32**

Selon l'art. 33 al. 4 OAC, l'autorité compétente pour prononcer le retrait peut combiner le retrait du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire d'une catégorie ou d'une sous-catégorie avec le retrait du permis de conduire des catégories spéciales G et M (let. a), combiner le retrait du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire d'une catégorie spéciale avec le retrait du

- 13/17 - A/1294/2020 permis d'élève conducteur ou du permis de conduire des catégories et sous-catégories (let. b).

### **E. 33**

Il convient de préciser que la catégorie spéciale M concerne les cyclomoteurs (art. 3 al. 3 OAC).

### **E. 34**

L'art. 18 de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers du 19 juin 1995 (OETV - 741.41) distingue les cyclomoteurs des cyclomoteurs légers : les cyclomoteurs sont des véhicules automobiles monoplaces, à roues placées l'une derrière l'autre pouvant atteindre une vitesse de 30 km/h de par leur construction, d'une puissance maximale de 1,00 kW et équipés d'un moteur à combustion dont la cylindrée n'est pas supérieure à 50 cm<sup>3</sup> ou d'un moteur électrique leur permettant d'atteindre 45 km/h au maximum en cas d'assistance au pédalage (let. a) ; les cyclomoteurs légers sont des véhicules équipés d'un moteur électrique d'une puissance maximum de 0,50 kW, pouvant atteindre une vitesse de 20 km/h de par leur construction et éventuellement équipée d'une assistance au pédalage jusqu'à 25 km (let. b).

### **E. 35**

Dans cette dernière hypothèse, les vélos et trottinettes électriques sont considérés comme des cyclomoteurs légers (art. 18 let. b OETV).

### **E. 36**

Selon l'art. 5 al. 2 let. d OAC, ne sont pas tenus d'avoir un permis de conduire les personnes conduisant un cyclomoteur léger.

### **E. 37**

En conséquence, l'interdiction litigieuse en tant qu'elle prohibe la conduite des véhicules de la catégorie spéciale M, vise les cyclomoteurs auxquels sont assimilés les vélos équipés d'un moteur électrique leur permettant d'atteindre 45 km/h au maximum en cas d'assistance au pédalage.

### **E. 38**

L'art. 36 al. 1 OAC prévoit que l'autorité administrative du canton de domicile est tenue d'interdire à des personnes de circuler avec des véhicules automobiles pour lesquels un permis de conduire n'est pas nécessaire, lorsqu'elles n'en ont pas l'aptitude par suite de maladies ou d'infirmités physiques ou mentales, pour cause d'alcoolisme ou d'autres formes de toxicomanie ou qui en sont incapables pour d'autres raisons.

### **E. 39**

Quant à l'art. 37 OAC, il précise que l'interdiction de circuler est valable pour tous les genres de véhicules indiqués dans la décision.

### **E. 40**

Selon la jurisprudence, pour des raisons évidentes de protection de la circulation, le retrait de sécurité est généralement étendu à toutes les catégories, sous catégories et catégories spéciales de permis (arrêts du Tribunal fédéral 1C\_333/2014 du 23 septembre 2014 ; 6A.23/2006 du 12 mai 2006 ; 6A.7/2000 du 17 mai 2000 ; BUSSY/RUSCONI, Code suisse de la circulation routière commenté, n. 3 ad art. 33 OAC). Ce n'est que dans une soigneuse pesée des intérêts en présence que l'autorité compétente décide parfois le maintien d'une - 14/17 - A/1294/2020 catégorie particulière, cas échéant sous conditions, ordinairement la catégorie spéciale M (cyclomoteurs) et/ou la catégorie spéciale G (tracteurs et véhicules agricoles n'excédant pas 30 km/h), au danger potentiel moins importants (C. MIZEL, Droit et pratique illustrée du retrait de permis de conduire, 2015, p. 553).

### **E. 41**

En revanche, une motivation est nécessaire en ce qui concerne le retrait du permis des véhicules des catégories spéciales et l'interdiction de conduire des véhicules à moteur pour lesquels un permis n'est pas nécessaire, la loi ne prévoyant, dans ce cas, qu'un retrait facultatif. Le principe de base est donc celui de la « non- extension du retrait des catégories et des sous-catégories aux catégories spéciales G et M » (arrêts du Tribunal fédéral 6A.4/2004 du 22 mars 2004 consid. 2.3.2 ; 6A.37/2004 du 28 juillet 2004 consid. 2 ; ATA/600/2013 du 10 septembre 2013 ; JTAPI/1150/2015 du 30 septembre 2015 ; JTAPI/88/2012 du 26 janvier 2012 ; BUSSY/RUSCONI, Code suisse de la circulation routière commenté, n. 2 ad art. 33 OAC).

### **E. 42**

En l'espèce, compte tenu de l'endormissement du recourant au volant de son véhicule au moment des faits, ainsi que de ses nombreux antécédents, les circonstances particulières du cas d'espèce laissent apparaître qu'il existe un doute concret et sérieux quant à son aptitude à conduire des véhicules à moteur, de sorte qu'il présente plus que tout autre le risque de se mettre au volant dans un état ne lui permettant pas de garantir la sécurité de la circulation. Ce danger subsiste pour la conduite des véhicules limités à une vitesse réduite, dès lors que la survenance d'un accident grave ne peut être exclue et la sécurité de la circulation garantie.

Le recourant n'a pour sa part pas fait valoir des intérêts privé et professionnel manifestement prépondérants à pouvoir conduire des véhicules des catégories spéciales ou pour lesquels un permis de conduire n'est pas nécessaire, le temps de la durée de son retrait de permis de conduire, ayant indiqué pouvoir recourir aux services de transports professionnels ou pour handicapés pour ses déplacements. Au vu de ce qui précède, le SCV n'a pas mésusé de son pouvoir d'appréciation en étendant la sanction, pendant toute la durée du retrait, aux véhicules des catégories spéciales F, G et M et des véhicules pour lesquels un permis de conduire n'est pas nécessaire. Le tribunal constate que l'interdiction de conduire ne s'étend pas aux vélos et trottinettes électriques pouvant atteindre la vitesse de respectivement 25 km/h et 20 km/h maximum. En effet, dans la partie « Motivation » de sa décision, le SCV ne l'indique pas expressément, ce qu'il lui aurait appartenu de faire s'il avait eu l'intention d'interdire au recourant de conduire des cyclomoteurs légers. En effet, l'extension générale de l'interdiction de conduire aux « véhicules pour lesquels un permis de conduire n'était pas nécessaire » figurant dans la décision attaquée ne saurait concerner les cyclomoteurs légers - dont font partie les vélos et

- 15/17 - A/1294/2020 trottinettes électriques pouvant atteindre la vitesse de respectivement 25 km/h et 20 km/h maximum - dès lors que le SCV ne s'est pas référé dans sa décision à l'art. 36 OAC, qu'il n'a pas indiqué le genre de véhicules visés par l'interdiction conformément à l'art. 37 OAC précité et qu'il n'a aucunement motivé l'adoption d'une telle mesure en l'espèce. En outre, nonobstant le grief soulevé par le recourant, l'autorité intimée ne s'est pas prononcée au sujet des vélos et trottinettes électriques au sens de l'art. 18 let. b OETV, ne cherchant pas à expliquer ce qui justifierait cas échéant l'interdiction de conduire ces engins dont la vitesse maximale est limitée à 20 km/h, voire 25 km/h. Il faut dès lors en conclure que le ch. 1 let. b de la décision querellée ne fait pas interdiction au recourant de se déplacer en cyclomoteurs légers pendant la durée de la mesure, de sorte que le grief qu'il formule à cet égard est sans objet.

#### **E. 43**

Le recourant conteste enfin la portée de la sanction qui lui a été infligée, dans la mesure où elle prévoit une obligation de se soumettre à une expertise auprès du Centre universitaire romande de médecine légale avant toute demande de restitution.

#### **E. 44**

Cette obligation est sur le principe conforme à l'art. 17 al. 3 LCR (cf. arrêt du Tribunal fédéral 1C\_153/2015 du 23 avril 2015 consid. 5 ; Cédric MIZEL, Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire, 2015, n. 78.5 p. 596 et la référence citée), qui prévoit que le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire retiré pour une durée indéterminée peut être restitué à certaines conditions après expiration d'un éventuel délai d'attente légal ou prescrit si la personne concernée peut prouver que son inaptitude à la conduite a disparu.

#### **E. 45**

Sous l'angle du principe de la proportionnalité, cette exigence est apte à atteindre le but qu'elle poursuit, à savoir de s'assurer que le recourant ne retourne dans la circulation routière qu'à condition qu'il soit démontré qu'il est apte à la conduite de véhicules à moteur. Aucune autre mesure moins incisive ne semble de nature à atteindre un tel but. Enfin, l'atteinte qu'elle porte aux intérêts privés du recourant se justifie au regard du but d'intérêt public qu'elle poursuit, étant relevé la gravité du comportement du recourant consistant à prendre le volant de sa voiture alors qu'il était en manque sévère de sommeil. Par un tel

comportement, le recourant fait sérieusement douter de son aptitude à mesurer les risques qu'il peut encourir pour lui-même et faire courir à autrui.

**E. 46**

Compte tenu de ce qui précède, il apparaît que l'autorité intimée a correctement appliqué les règles en vigueur et n'a pas excédé ou abusé de son pouvoir d'appréciation, de sorte que la décision litigieuse sera confirmée.

**E. 47**

En application des art. 87 al. 1 LPA et 1 et 2 du règlement sur les frais, émoluments et indemnités en procédure administrative du 30 juillet 1986 (RFPA -

- 16/17 - A/1294/2020 E 5 10.03), le recourant qui succombe, est condamné au paiement d'un émolument s'élevant à CHF 600.-.

**E. 48**

Le recourant étant au bénéfice de l'assistance juridique, cet émolument sera laissé à la charge de l'État de Genève, sous réserve du prononcé d'une décision finale du service de l'assistance juridique sur la base de l'art. 19 al. 1 du règlement sur l'assistance juridique et l'indemnisation des conseils juridiques et défenseurs d'office en matière civile, administrative et pénale du 28 juillet 2010 (RAJ - E 2 05.04).

**E. 49**

Vu l'issue du litige, aucune indemnité de procédure ne sera allouée (art. 87 al. 2 LPA).

- 17/17 - A/1294/2020

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