

Bundesgericht  
Tribunal fédéral  
Tribunale federale  
Tribunal federal

6B 1445/2019

Arrêt du 17 avril 2020

Cour de droit pénal

Composition

M. et Mmes les Juges fédéraux Denys, Président, Jacquemoud-Rossari et Koch.  
Greffier : M. Dyens.

Participants à la procédure

A. \_\_\_\_\_,  
représenté par Me Jacques Roulet, avocat,  
recourant,

contre

Ministère public de la République et canton de Genève,  
intimé.

Objet

Violation grave des règles de la circulation routière; arbitraire,

recours contre l'arrêt de la Cour de justice de la République et canton de Genève, Chambre pénale d'appel et de révision, du 14 novembre 2019 (AARP/382/2019 P/10029/2016).

Faits :

A.

Par jugement du 25 juin 2019, le Tribunal de police de la République et canton de Genève, statuant sur l'opposition formée par A. \_\_\_\_\_ à l'encontre d'une ordonnance pénale du Ministère public du 12 juin 2018, a acquitté le prénommé de l'accusation de violation grave des règles de la circulation routière, a condamné l'État de Genève à lui verser une indemnité de 6000 fr. à titre d'indemnité pour les dépenses occasionnées par l'exercice raisonnable de ses droits de procédure et a laissé les frais à la charge de l'État.

B.

Par arrêt du 14 novembre 2019, la Chambre pénale d'appel et de révision de la Cour de justice genevoise a admis l'appel du ministère public et réformé le jugement entrepris en ce sens qu'elle a reconnu A. \_\_\_\_\_ coupable de violation grave des règles de la circulation routière. Elle l'a condamné à une peine pécuniaire de 30 jours-amende à 230 fr. l'unité, assortie d'un sursis avec délai d'épreuve de 2 ans, ainsi qu'à une amende de 1'380 francs.

La Chambre pénale d'appel et de révision a retenu en substance qu'en date du 14 avril 2016 à 8h50, à proximité du numéro xxx de la route B. \_\_\_\_\_, sur la commune de C. \_\_\_\_\_, A. \_\_\_\_\_ avait été contrôlé à la vitesse de 82 km/h au lieu de 50 km/h alors qu'il circulait au guidon de son motorcycle en direction de l'avenue D. \_\_\_\_\_. Son véhicule avait déclenché un radar situé peu avant l'intersection avec cette avenue. A. \_\_\_\_\_, qui exerce la profession de policier avec le grade de sergent-chef, venait de quitter les locaux de la police internationale. L'excès de vitesse retenu à son encontre atteignait 27 km/h, après déduction d'une marge de sécurité de 5 km/h.

C.

A. \_\_\_\_\_ forme un recours en matière pénale au Tribunal fédéral contre l'arrêt de la Chambre pénale d'appel et de révision de la Cour de justice du 14 novembre 2019. Il conclut, avec suite de frais et dépens, à son acquittement et au versement par l'État de Genève d'une indemnité pour ses frais de défense de première et deuxième instances de 10'059 fr. 75, TVA comprise.

Considérant en droit :

1.

Le recourant expose se référer à l'état de fait constaté par la cour cantonale, sous réserve d'éléments qu'il qualifie d'erronés et qu'il lui reproche d'avoir écartés et établis de manière arbitraire. Ses critiques consistent en réalité à discuter librement, partant de façon appellatoire, les constatations cantonales, sans en établir le caractère arbitraire de manière conforme aux exigences jurisprudentielles en la matière (art. 42 al. 2 LTF; art. 106 al. 2 LTF; ATF 145 IV 154 consid. 1.1 p. 156; 143 IV 241 consid. 2.3.1 p. 244). Elles sont donc irrecevables.

2.

Le recourant invoque une violation des art. 26 al. 1, 27 al. 1 et 32 de la Loi fédérale sur la circulation routière (LCR; RS 741.01), ainsi que des art. 16 et 22 de l'Ordonnance sur la signalisation routière (OSR; RS 741.21) et 4a de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR; RS 741.11) en lien avec l'art. 90 al. 2 LCR. Il ne conteste pas avoir circulé à 77 km/h sur la route B.\_\_\_\_\_. Il soutient toutefois que le tronçon sur lequel il a été contrôlé est limité à 80 km/h et non à 50 km/h, comme l'aurait retenu à tort la cour cantonale. Aucun excès de vitesse ne pourrait donc lui être imputé.

2.1.

2.1.1. Chacun doit, dans la circulation, se comporter de manière à ne pas gêner ni mettre en danger ceux qui utilisent la route conformément aux règles établies (art. 26 al. 1 LCR). Chacun est de surcroît tenu de se conformer aux signaux et aux marques (art. 27 al. 1 LCR). La vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances (art. 32 al. 1 LCR). Lorsque les conditions de route, de circulation et de visibilité sont favorables, la vitesse maximale générale des véhicules peut atteindre 50 km/h dans les localités (art. 32 al. 2 LCR cum art. 4a al. 1 let. a OCR) et 80 km/h hors des localités, à l'exception des semi-autoroutes et des autoroutes (art. 32 al. 2 LCR cum art. 4a al. 1 let. b OCR).

2.1.2. A l'intérieur d'une localité (art. 4a al. 1 let. a OCR), la limitation générale de vitesse de 50 km/h s'applique dans toute la zone bâtie de façon compacte; elle commence au signal «vitesse maximale 50, Limite générale» (2.30.1) et se termine au signal «Fin de la vitesse maximale 50, Limite générale» (2.53.1; art. 4a al. 2 OCR). Ces signaux sont placés dès qu'il existe une zone bâtie de façon compacte sur l'un des deux côtés de la route, respectivement à partir de l'endroit où ni l'un ni l'autre des côtés de la route n'est bâti d'une façon compacte (art. 4a al. 2 OCR et 22 al. 3 OSR). Le signal "Vitesse maximale 50, Limite générale" s'applique dans toute la zone bâtie de façon compacte à l'intérieur des localités; il n'a pas à être répété après la fin d'une intersection (art. 4a al. 2 OCR, 16 al. 2 OSR et 22 al. 3 OSR; BUSSY/RUSCONI/JEANNERET/KUHN/MIZEL/MÜLLER, Code suisse de la circulation routière commenté, 4 e éd. 2015, rem. 3.6.4 ad art. 32 LCR). Pour les conducteurs qui entrent dans une localité par des routes secondaires peu importantes (telles que routes qui ne relient pas directement entre eux des localités ou des quartiers extérieurs, routes agricoles de desserte, chemins forestiers, etc.), la limitation est aussi valable en l'absence de signalisation, dès qu'il existe une zone bâtie de façon compacte (art. 4a al. 2 2e phrase OCR). Les signaux annonçant le début ou la fin de la limitation générale de vitesse à 50 km/h ne sont pas nécessaires sur ce type de routes (art. 22 al. 4 OSR).

Hors des localités (art. 4a al. 1, let. b OCR), la limitation générale de vitesse à 80 km/h est valable à partir du signal «Fin de la vitesse maximale 50, Limite générale» (2.53.1) ou «Fin de la vitesse maximale» (2.53; art. 4a al. 3 1 er membre de phrase OCR).

2.1.3. Selon la jurisprudence, la notion de zone bâtie de façon compacte (dichtbebaut), commune aux art. 4a al. 2 OCR, 16 al. 2 et 22 al. 3 OSR, n'exige pas des constructions contiguës; il faut par ailleurs prendre en considération la zone entière et non pas seulement un court tronçon (ATF 127 IV 229 consid. 3b p. 234; arrêt 6B 464/2015 du 8 février 2016 consid. 2.1 et les références citées).

2.2. Conformément à l'art. 90 LCR, celui qui viole les règles de la circulation prévues par ladite loi ou par les dispositions d'exécution émanant du Conseil fédéral est puni de l'amende (al. 1). Celui qui, par une violation grave d'une règle de la circulation, crée un sérieux danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque est puni d'une peine privative de liberté de trois ans au plus ou d'une peine pécuniaire (al. 2).

Pour déterminer si une violation d'une règle de la circulation doit être qualifiée de grave au sens de l'art. 90 al. 2 LCR, il faut procéder à une appréciation aussi bien objective que subjective. D'un point de vue objectif, la violation grave d'une règle de circulation au sens de l'art. 90 al. 2 LCR suppose que l'auteur ait mis sérieusement en danger la sécurité du trafic. Il y a création d'un danger sérieux

pour la sécurité d'autrui non seulement en cas de mise en danger concrète, mais déjà en cas de mise en danger abstraite accrue (ATF 143 IV 508 consid. 1.3 p. 512; 142 IV 93 consid. 3.1 p. 96; 131 IV 133 consid. 3.2 p. 136). Subjectivement, l'art. 90 al. 2 LCR exige, selon la jurisprudence, un comportement sans scrupules ou gravement contraire aux règles de la circulation, c'est-à-dire une faute grave et, en cas d'acte commis par négligence, à tout le moins une négligence grossière. Celle-ci doit être admise lorsque le conducteur est conscient du caractère généralement dangereux de son comportement contraire aux règles de la circulation. Mais une négligence grossière peut également exister lorsque, contrairement à ses devoirs, l'auteur ne prend absolument pas en compte le fait qu'il met en danger les autres usagers, en

d'autres termes s'il se rend coupable d'une négligence inconsciente. Dans de tels cas, une négligence grossière ne peut être admise que si l'absence de prise de conscience du danger créé pour autrui repose elle-même sur une absence de scrupules (ATF 131 IV 133 consid. 3.2 p. 136; arrêt 6B 1300/2016 du 5 décembre 2017 consid. 2.1.2 non publié aux ATF 143 IV 500; arrêt 6B 345/2019 du 18 avril 2019 consid. 2.1). Plus la violation de la règle de la circulation est objectivement grave, plus on admettra l'existence d'une absence de scrupule, sauf indice particulier permettant de retenir le contraire (ATF 142 IV 93 consid. 3.1 p. 96).

Dans le domaine des excès de vitesse, la jurisprudence a été amenée à fixer des règles précises afin d'assurer l'égalité de traitement. Ainsi, selon la jurisprudence constante, l'élément objectif et subjectif du cas grave au sens de l'art. 90 al. 2 LCR est en principe réalisé, sans égard aux circonstances concrètes, en présence d'un dépassement de la vitesse autorisée de 25 km/h ou plus à l'intérieur des localités (ATF 143 IV 508 consid. 1.3 p. 512 et les références citées; arrêt 6B 1204/2016 du 24 mai 2017 consid. 3.1). La jurisprudence admet cependant que dans des circonstances exceptionnelles, il y a lieu d'exclure l'application du cas grave alors même que le seuil de l'excès de vitesse fixé a été atteint (ATF 143 IV 508 consid. 1.3 p. 512 et les références citées; cf. aussi arrêts 6B 672/2018 du 20 septembre 2018 consid. 1.1; 6B 1204/2016 précité consid. 3.1).

2.3. En l'espèce, il ressort de l'arrêt querellé que la route B. \_\_\_\_\_ se situe au sein de la localité de C. \_\_\_\_\_, à proximité immédiate de l'aéroport de Genève. La limite générale de 50 km/h prévaut pour cette localité en vertu d'un arrêté cantonal qui remonte au 12 avril 1984. Des panneaux signalant cette limite générale et l'entrée dans la localité de C. \_\_\_\_\_ sont placés sur l'avenue D. \_\_\_\_\_ et sont visibles pour les usagers qui empruntent cette dernière depuis la route de C. \_\_\_\_\_. L'avenue D. \_\_\_\_\_ permet de rejoindre l'une des extrémités de la route B. \_\_\_\_\_. Celle-ci ne comporte aucun panneau de limitation de vitesse ou de fin de limitation, ni de sortie de localité. A son autre extrémité, la route B. \_\_\_\_\_ aboutit à la rue E. \_\_\_\_\_. Sur cette rue, la vitesse est limitée à 30 km/h. Un panneau de fin de zone 30 km/h est placé à l'intersection précédant celle où la rue en question débouche sur la route B. \_\_\_\_\_.

A l'époque des faits, le lieu de travail du recourant, situé en face du cimetière de F. \_\_\_\_\_, n'était accessible que par la route B. \_\_\_\_\_ ou par la rue E. \_\_\_\_\_. La cour cantonale a relevé que la zone était peu construite, avec des serres et des cultures, et qu'elle se trouvait en bordure de l'aéroport. Elle a également relevé les propos d'un responsable technique régional de la Direction générale des transports de l'État de Genève, entendu en cours d'instruction, selon lequel la limite de vitesse générale de 50 km/h valait également pour la route B. \_\_\_\_\_. Il avait précisé que cette route était située en localité "en regard... de la signalisation verticale mais pas du point de vue contextuel". Selon ce même responsable, "une personne qui ne connaîtrait pas les lieux pourrait être étonnée que cette route se trouve en localité". La route B. \_\_\_\_\_ se trouvait selon lui dans une zone bâtie "partiellement compacte" du fait de l'existence d'un tronçon d'environ 350 mètres entre l'avenue D. \_\_\_\_\_ et le cimetière de F. \_\_\_\_\_ qui ne comportait pas d'habitation. A ses dires, la route B. \_\_\_\_\_ était, en dehors de cette zone, située en zone bâtie compacte.

La cour cantonale a encore relevé que la route B. \_\_\_\_\_ reliait deux quartiers à l'intérieur de la localité, en bordure de l'aéroport, avec la tour de contrôle largement visible à proximité et d'incessants mouvements d'avion. Elle se terminait dans une zone limitée à 30 km/h sur la rue E. \_\_\_\_\_. La présence d'un cimetière - occasionnant des déplacements de visiteurs - renforçait le caractère périurbain des lieux. Le recourant avait lui-même admis en procédure que la route était régulièrement parcourue par des joggeurs, voire par des enfants. Cette présence était peu compatible avec une route à vitesse élevée et l'ancrage dans la localité de cette dernière s'en trouvait renforcé.

Les juges précédents en ont conclu, en se référant aux art. 4a OCR, 16 et 22 OSR, que la limite générale de vitesse à 50 km/h était applicable sur la route B. \_\_\_\_\_, non sans préciser qu'elle ne répondait pas, pour les motifs précités, à la définition d'une route secondaire peu importante au sens de l'art. 22 al. 4 OSR.

2.4. Le recourant objecte qu'aucun signal "Vitesse maximale 50, Limite générale" n'est répété après

l'intersection entre l'avenue D. \_\_\_\_\_ et la route B. \_\_\_\_\_. Il affirme de surcroît, en évoquant l'absence de construction aux abords immédiats de la route et une zone considérée comme peu construite que cette dernière se situe hors de la zone bâtie de façon compacte. Se fondant sur une interprétation littérale des art. 16 al. 2 1 èreet 2 ème phrase OSR, 22 al. 3 et 4 OSR, et 4a al. 2 OCR, il prétend que la combinaison de ces deux éléments impliquait la fin de la limite générale de 50 km/h après l'intersection entre l'avenue D. \_\_\_\_\_ et la route B. \_\_\_\_\_, partant une limitation de vitesse portée à 80 km/h sur cette dernière. Aucune infraction ne pouvait dès lors lui être imputée.

2.5. Par cette argumentation, le recourant perd de vue que, conformément à la jurisprudence (cf. supra consid. 2.2.2), la notion de zone bâtie de façon compacte au sein de laquelle prévaut la limite de vitesse générale de 50 km/h s'apprécie en considération de la zone entière concernée et non pas seulement au regard d'un court tronçon. La route B. \_\_\_\_\_ présente, certes, à certains égards, un caractère atypique pour une route située en localité, puisqu'elle comporte un tronçon d'environ 350 m entre l'avenue D. \_\_\_\_\_ et le cimetière de F. \_\_\_\_\_ qui est bordé de serres et de cultures et qui est dépourvu d'habitation. La cour cantonale n'a toutefois pas méconnu ces spécificités. Elle a retenu qu'en dehors du tronçon en cause, qui ne représente qu'une portion de la route B. \_\_\_\_\_ et qui demeure court, cette dernière était située en zone bâtie de façon compacte, tout en soulignant également qu'elle reliait deux quartiers de la localité de C. \_\_\_\_\_. La proximité immédiate de l'aéroport de Genève a aussi été mise en exergue. Le recourant échoue à remettre en cause ces constatations, qui ressortent sans ambiguïté du plan reproduit dans l'arrêt attaqué. Le tronçon concerné forme par conséquent une brève parenthèse au sein d'une zone qui, considérée dans son ensemble, doit être qualifiée de zone bâtie de façon compacte. A cet égard également, la configuration propre au cas d'espèce se distingue de celle évoquée dans l'ATF 127 IV 229. Il y était notamment question d'un tronçon d'environ 500 m dépourvu de construction sur l'un des côtés de la route, en entrée de localité, alors que le tronçon litigieux, plus court, se trouve entièrement dans la localité de C. \_\_\_\_\_. Le recourant ne peut donc tirer argument de cet arrêt. C'est de surcroît en vain que le recourant évoque le caractère selon lui rural de la route B. \_\_\_\_\_ et l'impression que l'on pourrait y avoir de se trouver "un peu en campagne". Au vu de la configuration générale des lieux, ces éléments ne sont pas à eux seuls pertinents.

2.6. Cela étant, le Tribunal fédéral a eu l'occasion de souligner dans sa jurisprudence le caractère souvent fluctuant de la transition entre l'intérieur et l'extérieur des localités et à évoquer le cas de tronçons dits atypiques en localité ("atypische Innerortsstrecken"), brefs voire très brefs, dont la situation en agglomération n'est pas d'emblée apparente. Il a relevé que les conducteurs avaient tendance, précisément sur ce type de tronçons, à relâcher leur vigilance et leur discipline, raison pour laquelle le respect des signaux de limitation de vitesse s'y avère particulièrement important (arrêts 6B 622/2009 du 23 octobre 2009 consid. 2.5; 6S.99/2004 du 25 août 2004 consid. 2.4 publié in JdT 2004 I 465 (rés.); cf. aussi arrêt 1C 35/2019 du 2 juillet 2019 consid. 4.2.3). La jurisprudence en a déduit qu'il fallait également, par comparaison avec les routes situées hors des localités, considérer l'existence d'un risque accru sur ce type de tronçons. Celui-ci justifiait de retenir, indépendamment des circonstances concrètes, un cas grave au sens de l'art. 90 al. 2 LCR en présence d'un excès de vitesse de plus de 25 km/h (arrêts 6B 1204/2016 précité consid. 3.1; 6B 622/2009 précité consid. 2.5; 6S.99/2004 précité consid. 2.4).

Dans le cas d'espèce, les éléments précités amènent à considérer que la route B. \_\_\_\_\_ ressortit à la catégorie en question. Il est de surcroît constant qu'aucun signal marquant la fin de la limite générale de vitesse de 50 km/h ne figure le long de la route B. \_\_\_\_\_, tandis qu'à teneur des constatations cantonales, celle-ci est accessible soit par une avenue où la limite précitée s'applique, soit par une rue où la vitesse est limitée à 30 km/h. Dans cette mesure, le recourant ne saurait se prévaloir de l'apparence des lieux, qui plus est en se focalisant sur une brève portion de la route concernée, pour faire abstraction de la signalisation en place et de l'absence de signal de fin de limitation. Il relève lui-même, à juste titre, que la limitation de la vitesse prescrite ne peut pas reposer sur une appréciation personnelle. Il développe pourtant une argumentation qui aboutit précisément à cela. Ces mêmes éléments suffisent de surcroît à disqualifier les arguments que développe le recourant par rapport au sens de circulation qui était le sien au moment du contrôle.

2.7. Au demeurant, la cour cantonale était également fondée à considérer, au vu de la configuration générale des lieux, que la route B. \_\_\_\_\_ ne pouvait être qualifiée de route secondaire de peu d'importance (cf. art. 4 al. 2 i. f. OCR et 22 al. 4 OSR a contrario). Le recourant ne peut donc rien tirer en sa faveur de ce que les signaux annonçant le début ou la fin de la limitation générale de vitesse de 50 km/h ne sont pas nécessaires sur ce type de routes.

2.8. Il résulte de ce qui précède que la cour cantonale n'a pas violé le droit fédéral en retenant qu'à

teneur des art. 4a al. 2 OCR, 16 al. 2 et 22 al. 3 et 4 OCR, la limite générale de vitesse de 50 km/h s'applique sur l'intégralité de la route B.\_\_\_\_\_. Elle n'a pas davantage violé le droit fédéral en retenant à la charge du recourant un excès de vitesse de 27 km/h en localité. A juste titre, il ne prétend pas qu'il y aurait matière à prendre en compte des circonstances exceptionnelles justifiant de s'écarter, sous l'angle de l'élément subjectif, des règles générales à l'aune desquelles se définit le cas grave au sens de l'art. 90 al. 2 LCR. Sa condamnation sous cet angle s'avère en définitive conforme au droit fédéral et ses griefs doivent être rejetés.

3.

Le recourant se plaint à titre subsidiaire d'une violation de l'art. 13 CP et reproche à la cour cantonale de ne pas avoir admis l'existence d'une erreur sur les faits. Il prétend avoir été persuadé que la vitesse prescrite était de 80 km/h.

3.1. Aux termes de l'art. 13 CP, quiconque agit sous l'influence d'une appréciation erronée des faits est jugé d'après cette appréciation si elle lui est favorable (art. 1 CP). Quiconque pouvait éviter l'erreur en usant des précautions voulues est punissable pour négligence si la loi réprime son acte comme infraction de négligence (al. 2). Agit sous l'emprise d'une erreur sur les faits celui qui n'a pas connaissance ou qui se base sur une appréciation erronée d'un élément constitutif d'une infraction pénale (ATF 129 IV 238 consid. 3.1 p. 240; plus récemment: arrêt 6B 943/2019 du 7 février 2020 consid. 4.1).

3.2. En l'espèce, la cour cantonale n'a pas expressément écarté la possibilité que le recourant ait pu penser par erreur que la vitesse était limitée à 80 km/h sur la route B.\_\_\_\_\_. Elle a toutefois considéré, en évoquant aussi bien la configuration des lieux que la profession du recourant, que son erreur était évitable. Elle a en outre rappelé que, conformément à l'art. 100 ch. 1 LCR, l'art. 90 al. 2 LCR punissait également la négligence, qui a été retenue en l'occurrence.

Le recourant prétend que son erreur était inévitable. Pour ce faire, il discute de façon appellatoire les faits constatés par la cour cantonale, s'agissant de la configuration des lieux et de la présence régulière de piétons. Sous cet angle, son grief est irrecevable (art. 42 al. 2 et 106 al. 2 LTF). Dès lors que la règle de circulation et de prudence en cause concerne une limitation de vitesse, partant une règle élémentaire, on ne discerne pas quel argument le recourant entend tirer d'une prétendue violation du principe d'accusation (cf. art. 9 CPP) concernant le contenu du devoir de diligence qui lui incombait. Il se méprend de surcroît lorsqu'il prétend qu'il ne lui appartenait pas de faire la lumière au sujet de la vitesse prescrite sur la route B.\_\_\_\_\_, mais qu'il incombait aux autorités d'apposer le signal nécessaire afin d'éviter toute équivoque. La signalisation eût-elle été défailante - ce qui n'est nullement établi - qu'il aurait de toute façon été tenu - sauf cas de nullité dont les conditions ne sont manifestement pas réalisées en l'espèce - de se conformer à la signalisation en place (ATF 128 IV 184 consid. 4 p. 185 ss; cf. encore récemment: arrêt 6B 1467/2019 du 20 février 2020 consid. 2.2.3; 6B 464/2015 précité

consid. 2.2). Quoi qu'il en soit, en l'absence de signal «Fin de la vitesse maximale 50, Limite générale» (2.53.1) et faute pour la route B.\_\_\_\_\_ de constituer une route secondaire de peu d'importance, il appartenait au recourant d'observer la limitation de vitesse générale applicable en localité. Au vu des caractéristiques de la route B.\_\_\_\_\_ considérées dans leur ensemble, il ne saurait prétendre que l'erreur dont il se prévaut était inévitable. La cour cantonale n'a donc pas violé le droit fédéral en faisant application de l'art. 13 al. 2 CP. Le grief s'avère à son tour infondé.

4.

Au vu de ce qui précède, le recours doit être rejeté dans la mesure où il est recevable. Le recourant, qui succombe, supporte les frais judiciaires (art. 66 al. 1 LTF).

Par ces motifs, le Tribunal fédéral prononce :

1.

Le recours est rejeté dans la mesure où il est recevable.

2.

Les frais judiciaires, arrêtés à 3'000 fr., sont mis à la charge du recourant.

3.

Le présent arrêt est communiqué aux parties et à la Cour de justice de la République et canton de Genève, Chambre pénale d'appel et de révision.

Lausanne, le 17 avril 2020

Au nom de la Cour de droit pénal  
du Tribunal fédéral suisse

Le Président : Denys

Le Greffier : Dyens