

Bundesgericht
Tribunal fédéral
Tribunale federale
Tribunal federal

1C 540/2016

Arrêt du 25 août 2017

Ire Cour de droit public

Composition
MM. les Juges fédéraux Merkli, Président,
Fonjallaz et Chaix.
Greffier : M. Alvarez.

Participants à la procédure
Municipalité de St-Sulpice,
recourante,

contre

1. A. _____ et B. _____,
2. C. _____ et D. _____,
3. E. _____,
4. F. _____,
5. G. _____,
6. H. _____ et I. _____,
7. J. _____,
8. K. _____ et L. _____,
9. M. _____, N. _____, O. _____
et P. _____,
10. Q. _____ et R. _____,
11. S. _____,
12. T. _____,
13. U. _____ et V. _____,
14. W. _____,
15. X. _____ et Y. _____,
tous représentés par Q. _____,
intimés,

Police Ouest lausannois,
Direction générale de la mobilité et des routes du canton de Vaud, Section juridique.

Objet
Signalisation routière,

recours contre l'arrêt du Tribunal cantonal du canton
de Vaud, Cour de droit administratif et public,
du 19 octobre 2016.

Faits :

A.

En mai 2004, le département cantonal compétent a autorisé la création de diverses zones 30 et d'une zone de rencontre sur le territoire de la Commune de St-Sulpice. L'une des zones 30 comprend le chemin xxx. La sous-commission pour les limitations de la vitesse et la Commission consultative de circulation avaient donné leurs préavis favorables respectifs les 10 décembre 2003 et 26 avril 2004. Les mesures de signalisation nécessaires ont été publiées dans la Feuilles des avis officiels (FAO) du 25 mai 2004.

Le 3 octobre 2014, la Police Ouest lausannois a adressé à la Municipalité de St-Sulpice un rapport de renseignements relatif au chemin xxx dont la teneur est la suivante :

"La conception et la réalisation du chemin xxx présentent une situation ambiguë. En effet, il est difficile de déterminer si l'espace dévolu aux piétons est un trottoir ou non. Le fait qu'il y ait une bordure de pavés de biais, et d'une hauteur de 2 centimètres seulement, semble laisser croire que cet aménagement a justement été fait pour laisser monter les véhicules.

Des mesures ont été faites et ont permis de déterminer que la largeur est insuffisante pour un croisement des véhicules sur la chaussée (espace dévolu strictement à la circulation automobile). Le stationnement d'une voiture pose évidemment le même problème.

Concernant les places de parc déjà balisées en bas du chemin, elles présentent une largeur insuffisante compte tenu des normes en vigueur. La largeur de la chaussée à cet endroit est également insuffisante.

Toutefois, et cela concerne l'ensemble du chemin, si l'on incluait le « trottoir » à la chaussée, la largeur ainsi obtenue permettrait le maintien/création de places de parc. Il s'agit donc de déterminer quel usage doit être fait de la zone où cheminent les piétons.

Si l'on veut y limiter la circulation des véhicules, il s'agira de ne pas créer de places de parc, de supprimer celles qui existent et, afin de renforcer la mesure, d'apposer des signaux "Interdiction de stationner des deux côtés."

En décembre 2014, un habitant du chemin xxx s'est plaint à la municipalité qu'une personne non riveraine stationnait son véhicule nuit et jour devant sa propriété, ce qui en entravait non seulement l'accès, mais compromettait également la sécurité par une diminution de la visibilité; il demandait à la commune s'il était possible de remédier à cette situation.

La Police Ouest lausannoise a adressé à la Direction générale de la mobilité et des routes (ci-après : DGMR) du Département des infrastructures et des ressources humaines (DIRH) une demande de légalisation, assortie du préavis de la municipalité, pour la suppression des quatre places de parc sises au chemin xxx au profit du signal OSR 2.50 "Interdiction de parquer", sur tout le chemin, des deux côtés. Cette mesure a fait l'objet d'une publication à la Feuille des avis officiels du canton de Vaud du 23 juin 2015.

La grande majorité des riverains du chemin xxx, à savoir B. _____ et A. _____, D. _____ et C. _____, E. _____, F. _____, G. _____, H. _____ et I. _____, J. _____, L. _____ et K. _____, M. _____, N. _____, O. _____ et P. _____, R. _____ et Q. _____, S. _____, T. _____, V. _____ et U. _____, W. _____, ainsi que Y. _____ et X. _____, se sont opposés à cette mesure; par l'intermédiaire de Q. _____, nanti d'une procuration, ils ont, le 13 juillet 2015, saisi la Cour de droit administratif et public du Tribunal cantonal du canton de Vaud d'un recours.

La cour cantonale a tenu audience et procédé à une inspection locale le 1^{er} décembre 2015. En cours d'instruction, la Police Ouest lausannoise a produit les résultats du comptage et des mesures de vitesse effectués sur le chemin xxx du 3 au 10 décembre 2015. Par arrêt du 19 octobre 2016, le Tribunal cantonal a admis le recours. L'instance précédente a en substance estimé que la suppression des quatre places de stationnement et une interdiction générale de parcage avait pour conséquence de créer un long tronçon rectiligne franc de tout obstacle favorisant et incitant à la vitesse; cette situation créait un danger concret, en particulier pour les enfants empruntant ce chemin pour se rendre à l'école; elle a de même considéré que la suppression du stationnement ne s'imposait pas pour des motifs techniques, le croisement des véhicules demeurant possible par l'empiètement sur les trottoirs en biais bordant la rue.

B.

Agissant par la voie du recours en matière de droit public, la Municipalité de St-Sulpice demande principalement au Tribunal fédéral de réformer l'arrêt attaqué en ce sens que le recours déposé par Q. _____ et consorts est rejeté; subsidiairement, elle conclut au renvoi de la cause à l'instance précédente pour nouvelle décision dans le sens des considérants.

Le Tribunal cantonal conclut au rejet du recours; il précise notamment que le dispositif de son arrêt est limité à l'annulation de la mesure litigieuse et qu'il n'impose aucune solution précise - en particulier la création d'une zone de rencontre - à la commune. La DGMR, se référant à ses observations cantonales, soutient la position de la commune. Q. _____ et consorts concluent au rejet du recours. Police Ouest lausannoise a renoncé à se déterminer et s'en remet à justice. Les parties ont maintenu leurs positions respectives au terme d'un ultime échange d'écriture.

Considérant en droit :

1.

Dirigé contre une décision finale (art. 90 LTF) prise en dernière instance cantonale (art. 86 al. 1 let. d LTF) et portant sur une mesure de réglementation de la circulation routière (art. 82 let. a LTF; cf.

Message du Conseil fédéral du 28 février 2001 concernant la révision totale de l'organisation judiciaire fédérale p. 4248), le recours est en principe recevable comme recours en matière de droit public selon les art. 82 ss LTF, aucune des exceptions prévues à l'art. 83 LTF n'étant réalisée.

Selon l'art. 89 al. 2 let. c LTF, les communes et autres collectivités publiques ont qualité pour recourir en invoquant la violation de garanties qui leur sont reconnues par les Constitutions cantonale ou fédérale. La Commune de St-Sulpice, qui invoque l'autonomie dont elle bénéficie en matière de réglementation des routes communales, a ainsi qualité pour agir. La question de savoir si elle est réellement autonome dans ce domaine relève du fond (ATF 135 I 43 consid. 1.2 p. 45 et les arrêts cités). Il peut ainsi demeurer indécis de savoir si la commune peut en l'occurrence également fonder sa qualité pour recourir - comme elle le prétend - sur la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR; RS 741.01), en particulier son art. 3 al. 4 (cf. EVA MARIA BESLER, Basler Kommentar SVG, 2014, n. 92 ad art. 3 LCR; à ce sujet voir également arrêt 2P.80/1997 du 27 mars 1998 consid. 1 résumé in RDAF 2000 I p. 583).

Les autres conditions de recevabilité étant au surplus réunies, il convient d'entrer en matière.

2.

La recourante se prévaut pour l'essentiel d'une violation de son autonomie communale. Elle affirme que les trottoirs bordant le chemin xxx n'ont pas été réalisés pour permettre le croisement de véhicules, mais à l'usage exclusif des piétons. En jugeant ces bordures susceptibles d'accueillir la circulation, en cas de nécessité, pour permettre le croisement avec un véhicule stationné le long de la rue, le Tribunal cantonal lui imposerait une utilisation du domaine public dont elle ne veut pas. La recourante soutient par ailleurs que l'annulation de la mesure litigieuse serait contraire aux objectifs de la commune visant à la libération de la rue ainsi qu'à la canalisation des véhicules stationnés vers les domaines privés riverains ou en direction des cinq emplacements nouvellement créés à l'avenue yyy. La commune se plaint enfin que le Tribunal cantonal lui enjoindrait, en violation de la marge d'appréciation dont elle dispose, de réaliser une zone de rencontre, mesure à laquelle elle a pourtant expressément renoncé pour le chemin xxx, lors de la création de la zone de modération en 2003.

2.1. Selon l'art. 50 al. 1 Cst., l'autonomie communale est garantie dans les limites fixées par le droit cantonal. Une commune bénéficie de la protection de son autonomie dans les domaines que le droit cantonal ne règle pas de façon exhaustive, mais qu'il laisse en tout ou partie dans la sphère communale, conférant par là aux autorités municipales une liberté de décision relativement importante. L'existence et l'étendue de l'autonomie communale dans une matière concrète sont déterminées essentiellement par la constitution et la législation cantonales (ATF 136 I 316 consid. 2.1.1 p. 317 et les arrêts cités).

2.1.1. En droit vaudois, le principe de l'autonomie communale découle de l'art. 139 de la Constitution cantonale du 14 avril 2003 (Cst-VD; RS/VD 101.01). Le texte constitutionnel prévoit en particulier que les communes disposent d'autonomie dans la gestion du domaine public et du patrimoine communal (let. a) ainsi qu'en matière d'aménagement local du territoire (let. d).

Dans le cas particulier, la mesure litigieuse a pour objet la suppression de places de stationnement et l'interdiction de parquer, des deux côtés de la chaussée, sur l'entier du chemin xxx; à ce titre, elle constitue une mesure de réglementation locale du trafic fondée sur l'art. 3 al. 4 LCR (RUSCONI ET AL., Code suisse de la circulation routière, 2^e éd., 2015, n. 5.2.3 et la référence à l'arrêt 2A.329/2006 du 12 octobre 2006 consid. 2.1 et 2.3). S'agissant des questions de compétence dans cette matière, il découle de l'art. 3 al. 2 LCR qu'il appartient aux cantons d'interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes. Ils peuvent déléguer cette compétence aux communes sous réserve de recours à une autorité cantonale.

En application de cette disposition fédérale, la loi cantonale sur la circulation routière du 25 novembre 1974 (LVCR; RS/VD 741.01), à son art. 4, attribue au département en charge des routes (actuellement le DIRH) la compétence reconnue aux cantons en matière de signalisation routière, avec pouvoir de la déléguer à son tour aux municipalités ou à certaines d'entre elles, pour la signalisation à l'intérieur des localités (exception faite de la fixation de la vitesse maximale autorisée). L'art. 22 du règlement d'application de cette loi, du 2 novembre 1977 (RLVCR; RS/VD 741.01.1), précise que les municipalités désirant obtenir une délégation de compétence en matière de signalisation routière doivent en faire la demande au département compétent. Dans cette hypothèse, le département reste néanmoins chargé de la surveillance, en application de l'art. 104 al. 2 de l'ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (OSR; RS 741.21). Enfin, l'art. 3 al. 4 de la loi cantonale sur les routes du 10 décembre 1991 (LRou; RS/VD 725.01) prévoit que la municipalité administre les routes communales et les tronçons de routes cantonales en traversée de localité délimités par le département, après consultation des communes, sous réserve des mesures que peut prendre le département pour assurer la sécurité et la fluidité du trafic.

2.2. Il n'est pas contesté que la Commune de St-Sulpice bénéficie d'une délégation de compétence au sens des art. 3 al. 2 LCR et 4 LVCR (cf. déterminations cantonales de la DGMR du 20 août 2015). Il apparaît ainsi que, sur le principe, celle-ci bénéficie de la compétence pour ordonner la suppression des places de stationnement existantes et interdire le parage dans l'ensemble de la rue. Elle ne saurait toutefois déduire de cette délégation de compétence un pouvoir d'appréciation aussi étendu qu'en matière d'esthétique des constructions, domaine qui ressortit, en droit vaudois, au seul droit communal (cf. arrêt 1C 92/2015 du 18 novembre 2015 consid. 3 ss, en particulier consid. 3.1.3 et 3.2.2), pour l'interprétation duquel les communes sont compétentes (cf. ANDREAS AUER ET AL., Droit constitutionnel suisse, Vol. I, 2013, n. 293 p. 94). La recourante perd en effet de vue que le cas d'espèce présente la particularité de reposer sur l'exécution d'une tâche publique faisant l'objet d'une législation fédérale. Cette circonstance n'exclut certes pas toute autonomie en la matière (cf. ATF 100 Ia 277 consid. 4b p. 284; ANDREAS AUER ET AL., op. cit., n. 268 p. 87), le droit fédéral prévoyant lui-même la compétence des cantons, puis la délégation aux communes. Lorsque cette compétence est, comme en l'espèce, concédée à la commune, celle-ci l'habilite, dans l'hypothèse où plusieurs mesures fonctionnelles sont envisageables, d'opter pour celle qu'elle considère comme étant la plus adaptée aux circonstances locales, pour autant que la solution retenue se révèle objectivement soutenable et conforme au droit supérieur (cf. arrêts 1C 92/2015 du 18 novembre 2015 consid. 3.1.3; 1C 150/2014 du 6 janvier 2015 consid. 2.2; voir également ATF 143 II 120 consid. 7.2 p. 134 et la référence à l'ATF 140 I 285 consid. 4.1 et 4.2 p. 292 s.). Lorsqu'elle est saisie d'un recours (art. 3 al. 2 LCR), c'est à l'instance judiciaire cantonale qu'il appartient de déterminer si la restriction fonctionnelle décidée par la commune est conforme au droit cantonal ainsi qu'au droit fédéral (art. 98 let. a de la loi sur la procédure administrative du 28 octobre 2008 [LPA-VD; RS/VD 173.36]). Dans un tel contexte, il incombe à l'autorité communale, qui entend se prévaloir de son autonomie, de motiver soigneusement sa décision et l'option retenue (cf. arrêts 1C 452/2016 du 7 juin 2017 consid. 3.6; 1C 493/2016 du 30 mai 2017 consid. 2.6). Le Tribunal fédéral examine pour sa part librement si une mesure ordonnée sur la base de l'art. 3 al. 4 LCR correspond à l'intérêt public et au principe de la proportionnalité. Il fait toutefois preuve de retenue dans la mesure où cette appréciation dépend des circonstances locales, dont les autorités cantonales ont une meilleure connaissance que lui (arrêts 1C 90/2011 du 20 juillet 2011 consid. 4.1 publié in JdT 2011 I 297; 2A.329/2006 du 12 octobre 2006 consid. 2.1).

2.2.1. En l'espèce, la cour cantonale a constaté que la suppression du stationnement sur le chemin xxx avait pour effet de créer un tronçon rectiligne sans obstacle d'une longueur de 380 m, sur 6 m de large. Sans que cela ne soit contesté, elle a qualifié ce chemin de route de desserte au sens de la norme de l'Association suisse des professionnels de la route et des transports VSS 640 045 ("Projet, bases; types de routes: routes de desserte"). Estimant que cette configuration était contraire à cette norme technique, laquelle préconise en substance d'éviter la création de longs tronçons sans obstacle, incitant à la vitesse, la cour cantonale a jugé que la mesure litigieuse était contraire aux impératifs liés à la sécurité des piétons ancrés dans la loi fédérale sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre du 4 octobre 1985 (LCPR; RS 704); elle a estimé qu'il en résultait un danger concret, en particulier pour les enfants sur le chemin de l'école. Rappelant sa jurisprudence (en particulier l'arrêt cantonal du 27 janvier 2010 GE.2009.0056), le Tribunal cantonal a précisé qu'un tronçon rectiligne de 120 m, d'une largeur de 5 m, avait été jugé incompatible avec les principes d'aménagement des voies de desserte.

L'interdiction de stationnement avait, dans cette affaire, néanmoins été admise - moyennant la mise en place de mesures de modération - en raison de la largeur insuffisante de la voie, qui ne permettait pas le croisement entre un véhicule lourd et un véhicule stationné. Se fondant sur la norme technique VSS 640 291a ("Stationnement : disposition et géométrie des installations de stationnement"), l'instance précédente a considéré que la situation du chemin xxx était différente. A cet égard, elle a en particulier retenu que, tout en maintenant les places de stationnement, la surface disponible de la rue était comprise entre 4,70 et 4,80 m, ce qui constituait une largeur suffisante pour permettre le croisement d'un véhicule lourd, cette manœuvre nécessitant, d'après la norme VSS 640 291a, une largeur de 2,50 m et de deux marges de sécurité de 30 cm, soit 3,10 m. Fort de ces considérations, le Tribunal cantonal a jugé que l'interdiction de stationnement telle que proposée par la commune ne pouvait pas être admise; il a partant annulé la décision de la municipalité ordonnant la suppression de quatre places de stationnement au profit d'un signal OSR 2.50 - Interdiction de parquer. Constatant néanmoins que la situation actuelle n'était pas entièrement satisfaisante, l'instance précédente a, aux termes des considérants de son arrêt, indiqué que la solution la mieux adaptée pour y remédier apparaissait être la création d'une zone de rencontre.

2.2.2. La pesée des intérêts complète effectuée par les juges cantonaux échappe à la critique. Le Tribunal fédéral n'a en particulier pas de raison de s'écarter de l'appréciation de l'instance précédente, laquelle se fonde non seulement sur une analyse minutieuse des normes professionnelles édictées par l'Association suisse des professionnels de la route et des transports, mais également sur les constatations réalisées lors du transport sur place. Si la cour cantonale a pris soin d'examiner et de décrire les conséquences de la mesure litigieuse sur la sécurité des piétons, cet aspect de la problématique ne ressort en revanche pas explicitement de la décision municipale. Cette dernière se fonde en effet essentiellement sur le rapport de renseignement de la Police Ouest lausannoise du 3 octobre 2014, qui se révèle muet sur la question de la sécurité des piétons; les impératifs de sécurité de ces usagers doivent pourtant être pris en compte en vertu de la LCPR, indépendamment de l'adoption d'une législation cantonale d'exécution, pour déterminer, dans un cas concret, si les voies destinées aux piétons sont adaptées (cf. ANDRÉ JOMINI, Commentaire LAT, 2010, n. 25 s. ad art. 19 LAT). Si la commune a certes mentionné la question de la sécurité des piétons devant l'instance cantonale, cet aspect n'était, à ce stade, guère motivé et apparaissait marginal en comparaison du souhait clairement affiché d'éviter le stationnement, sur le chemin xxx, d'automobilistes étrangers à la commune (cf. observations du 6 octobre 2015; notamment les personnes fréquentant les hautes écoles à proximité). Devant le Tribunal fédéral, la commune maintient que la mesure envisagée reposerait sur de tels motifs de sécurité; elle prétend avoir toujours voulu que le trottoir demeure réservé aux piétons, notamment en vue de protéger les enfants sur le chemin de l'école. Cette affirmation est cependant contredite par le rapport de la Police Ouest lausannoise, pourtant à l'origine de la mesure. Ce document souligne en effet que la situation dans la rue est ambiguë, la configuration du trottoir semblant "laisser croire que cet aménagement a justement été fait pour laisser monter les véhicules". Quoi qu'en dise la recourante, cet élément apparaît, dans le cas particulier, peu compatible avec une volonté ferme d'assurer la protection des piétons et impropre, sans autre forme de mesure d'accompagnement, de répondre aux exigences en la matière, découlant notamment de l'art. 6 let. b LCPR. Cela est particulièrement vrai au regard des mesures de vitesse effectuées par la Police Ouest lausannoise en cours d'instruction. Il en ressort notamment qu'entre le 3 et le 10 décembre 2015 deux véhicules ont été mesurés à plus de 100 km/h, respectivement dans le sens Morges-Lausanne et dans le sens Lausanne-Morges. Comme le souligne également la cour cantonale, la suppression des places de stationnement, en tant qu'obstacles et éléments de modération de la vitesse, risque dans ces circonstances d'aggraver la situation.

La commune recourante ne saurait pas non plus tirer argument du fait que la Direction générale de la mobilité et des routes, en charge de la surveillance au sens de l'art. 104 al. 2 OSR, a validé la mesure litigieuse. Devant le Tribunal fédéral et bien qu'elle soutienne la position de la commune (cf. observations du 15 décembre 2016), la DGMR reconnaît en effet, aux termes de ses observations du 28 mars 2017, que "la mesure contestée, qui consiste à interdire le stationnement gênant et pouvant masquer tant les sorties de véhicules que les piétons, ne péjore pas à elle seule la sécurité de ces derniers"; elle précise de surcroît que, dans l'hypothèse de l'adoption de cette mesure, il deviendra nécessaire de mettre en place des éléments de modération du trafic, ce qui tend, quoi qu'en dise la recourante, à confirmer l'appréciation des juges cantonaux, auxquels on ne saurait ainsi reprocher d'avoir refusé la suppression des places existantes et l'interdiction générale de stationner, faute d'être assorties de mesures d'accompagnement et de modération suffisantes.

2.2.3. C'est également en vain que la recourante se prévaut de l'erreur de calcul opérée par la cour cantonale s'agissant de la largeur nécessaire au croisement de véhicules, dont elle sollicite la correction (art. 105 al. 2 LTF). Il est vrai qu'en tenant compte d'une largeur de la route - englobant les trottoirs - établie à 6 m et de la présence de places de stationnement, dont la largeur est fixée à 2,20 m selon la norme VSS - ce que la recourante ne conteste pas -, la surface disponible n'est pas de 4,80 m, comme l'a retenu la cour cantonale, mais de 3,80 m. Cela étant, c'est à juste titre que la recourante ne prétend pas que cette erreur conduirait à une situation contraire aux exigences techniques définies par la norme VSS, celle-ci exigeant une largeur minimale de 3,10 m pour le passage de véhicules lourds (cf. supra consid. 2.2.1). Dans ces conditions, on ne discerne pas l'influence de cet impair sur le sort du litige; soutenir, comme le fait la recourante, qu'il n'est pas exclu que cette erreur ait pu défavorablement influencer la cour cantonale au moment de délibérer est à cet égard insuffisant et relève de la pure conjecture.

2.2.4. On ne saurait enfin pas non plus réserver un écho favorable à l'argumentation aux termes de laquelle la recourante prétend que le Tribunal cantonal lui aurait imposé la mise en place d'une zone de rencontre. Contrairement à ce qu'affirme la commune, la décision attaquée ne constitue pas un arrêt de renvoi, son dispositif, qui seul bénéficie de l'autorité de la chose jugée (cf. ATF 128 III

consid. 4a p. 195), se limitant en effet à l'annulation de la mesure litigieuse. Il ressort du reste sans équivoque du texte des considérants que la cour cantonale se contente d'émettre une suggestion, ce qu'elle a d'ailleurs confirmé céans.

2.3. Sur le vu de ce qui précède, le Tribunal cantonal pouvait en définitive, sans violer l'art. 3 al. 4 LCR, refuser la suppression des places de stationnement et l'interdiction générale de stationner sur le chemin xxx au nom de l'intérêt public à la sécurité des usagers de la route, en particulier des piétons; on ne discerne au demeurant pas quel autre intérêt public ou privé s'opposerait au maintien du régime actuel et la recourante ne l'indique pas. La cour cantonale n'a ainsi pas non plus violé le pouvoir d'appréciation dont bénéficie la commune recourante en matière de signalisation routière en sanctionnant la mesure litigieuse.

Entièrement mal fondé, le grief de violation de l'autonomie communale doit être écarté.

3.

Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours dans la mesure de sa recevabilité. Le présent arrêt est rendu sans frais (art. 66 al. 4 LTF). Les intimés, qui ont agi sans avocat, n'ont pas droit à des dépens.

Par ces motifs, le Tribunal fédéral prononce :

1.

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

2.

Il n'est pas perçu de frais judiciaires.

3.

Le présent arrêt est communiqué à la Municipalité de St-Sulpice, au représentant des intimés, à la Police Ouest lausannois, à la Direction générale de la mobilité et des routes et au Tribunal cantonal du canton de Vaud, Cour de droit administratif et public.

Lausanne, le 25 août 2017

Au nom de la Ire Cour de droit public
du Tribunal fédéral suisse

Le Président : Merkli

Le Greffier : Alvarez