

# **BGer 1C\_182/2025 vom 7. Oktober 2025**

Bundesgericht, 2025-10-07, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_1C\\_182\\_2025](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_1C_182_2025)

FR: TF 1C\_182/2025 du 7 octobre 2025

IT: TF 1C\_182/2025 del 7 ottobre 2025

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Dirigé contre une décision finale ( art. 90 LTF ) prise en dernière instance cantonale ( art. 86 al. 1 let. d LTF ) au sujet de mesures administratives de retrait du permis de conduire ( art. 82 let. a LTF ), 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. Déposé en temps utile ( art. 100 al. 1 LTF ) et en la forme prévue ( art. 42 LTF ) par le destinataire de l'arrêt attaqué qui a un intérêt digne de protection à l'annulation ou à la modification de celui-ci ( art. 89 al. 1 LTF ), le présent recours est en principe recevable.

### **E. 2**

Dans la première partie de son écriture, le recourant présente un bref rappel des faits. Or, le Tribunal fédéral statue en principe sur la base des faits établis par l'autorité précédente ( art. 105 al. 1 LTF ), sous réserve des cas prévus à l' art. 105 al. 2 LTF . Le recourant ne peut critiquer la constatation de faits qui importent pour le jugement de la cause que si ceux-ci ont été établis en violation du droit au sens de l' art. 95 LTF ou de manière manifestement inexacte ( art. 97 al. 1 LTF ), en particulier en violation de l'interdiction constitutionnelle de l'arbitraire ( art. 97 al. 1 LTF ; ATF 137 I 58 consid. 4.1.2), ce qu'il lui appartient de démontrer par une argumentation répondant aux exigences de l' art. 42 al. 2 LTF , respectivement de l' art. 106 al. 2 LTF .

En l'espèce, le recours ne comporte aucune démonstration du caractère arbitraire de l'état de fait de la décision attaquée, de sorte qu'il n'y a pas lieu de prendre en considération d'autres faits que ceux retenus dans ladite décision.

### **E. 3**

Le recourant reproche à l'instance précédente d'avoir retenu à son encontre la commission d'une infraction grave au sens de l' art. 16c LCR .

#### **E. 3.1**

La loi fédérale sur la circulation routière distingue les infractions légères, moyennement graves et graves. À teneur de 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 alors que seule une faute bénigne peut lui être imputée. Commet en revanche une infraction grave selon l' art. 16c al. 1 let. a LCR la personne qui, en violant gravement les règles de la circulation, met sérieusement en danger la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Entre ces deux extrêmes, se trouve l'infraction moyennement grave, soit celle que commet la personne qui, en violant les règles de la circulation, crée un danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque ( art. 16b al. 1 let. a LCR ). Le législateur conçoit cette dernière disposition comme l'élément dit de regroupement: elle n'est ainsi pas

applicable aux infractions qui tombent sous le coup des art. 16a al. 1 let. a et 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 ( ATF 136 II 447 consid. 3.2). Ainsi, par rapport à une infraction légère, où tant la mise en danger que la faute doivent être légères, on parle d'infraction moyennement grave dès que la mise en danger ou la faute n'est pas légère, alors qu'une infraction grave suppose le cumul d'une faute grave et d'une mise en danger grave (cf. ATF 135 II 138 consid. 2.2.3; arrêt 1C\_485/2023 du 23 janvier 2024 consid. 2.1).

### **E. 3.2**

En l'occurrence, le recourant admet expressément, et à bon droit, une mise en danger concrète en raison de la gravité des blessures encourues par l'intimé. Il soutient en revanche qu'en dépit de la gravité de la mise en danger, la faute commise devrait être qualifiée tout au plus de moyennement grave, entraînant un retrait de permis de conduire d'une durée d'un mois.

#### **E. 3.2.1**

Sur le plan subjectif, l' art. 16c al. 1 let. a LCR , dont la portée est identique à celle de l' art. 90 ch. 2 LCR , exige un comportement sans scrupules ou gravement contraire aux règles de la circulation, c'est-à-dire une faute grave, donnée en cas de dol direct ou de dol éventuel et, en cas d'acte commis par négligence, découlant au minimum d'une négligence grossière. Cette condition est réalisée si l'auteur est conscient du danger que représente sa manière de conduire ou si, contrairement à ses devoirs, il ne tient pas compte du fait qu'il met en danger les autres usagers, c'est-à-dire s'il agit avec une négligence inconsciente; tel sera le cas lorsque le conducteur est inattentif, qu'il apprécie mal une situation, ou qu'il évalue mal les conséquences de son comportement. Dans un tel cas, il faut toutefois faire preuve de retenue. Une négligence grossière ne peut être admise que si l'absence de prise de conscience du danger créé pour autrui est particulièrement blâmable - notamment en méconnaissant un risque clair - ou repose elle-même sur une absence de scrupules. Plus la violation de la règle de la circulation est objectivement grave, plus on admettra l'existence d'une absence de scrupules, sauf indice particulier permettant de retenir le contraire ( ATF 142 IV 93 consid. 3.1; arrêt 1C\_630/2022 du 25 juillet 2023 consid. 5.2).

En revanche, une faute moyennement grave au sens de l' art. 16b al. 1 let. a LCR correspond, lorsqu'aucune circonstance particulière n'exige une prudence très élevée, à une absence de prise en considération des risques d'accident, alors que ceux-ci étaient reconnaissables pour un conducteur moyen normalement prudent (cf. ATF 126 II 192 consid. 2b) et vouant toute son attention à la chaussée au sens de l'art. 3 al. 1 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR; RS 741.11) (arrêt 1C\_135/2022 du 24 août 2022 consid. 2.1).

#### **E. 3.2.2**

A teneur de 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. L' art. 3 al. 1 OCR précise que le conducteur vouera son attention à la route et à la circulation. Le degré de

l'attention requise par l' art. 3 al. 1 OCR s'apprécie au regard des circonstances d'espèce, telles que la densité du trafic, la configuration des lieux, l'heure, la visibilité et les sources de danger prévisibles ( ATF 137 IV 290 consid. 3.6 et les références citées; arrêt 1C\_179/2023 du 3 août 2023 consid. 3.1).

De manière plus spécifique, l' art. 34 al. 3 LCR impose au conducteur qui veut modifier sa direction de marche, par exemple pour obliquer, dépasser, se mettre en ordre de présélection ou passer d'une voie à l'autre, d'avoir égard aux usagers de la route qui viennent en sens inverse ainsi qu'aux véhicules qui le suivent. Cette règle s'applique à tout changement de direction, qu'il s'agisse d'obliquer à gauche ou à droite, à la hauteur ou en dehors d'une intersection ( ATF 91 IV 10 consid. 1; arrêt 6B\_301/2024 du 5 novembre 2024, consid. 1.1.2).

Aux termes de l' art. 39 al. 1 let. a LCR , avant de changer de direction, le conducteur manifesterà à temps son intention au moyen des indicateurs de direction ou en faisant de la main des signes intelligibles. Cette règle vaut notamment pour se disposer en ordre de présélection, passer d'une voie à une autre ou pour obliquer. Le signe de changement de direction au sens de l' art. 39 al. 1 LCR doit être fait à temps, soit ni trop tôt ni trop tard. Comme le signe est un avertissement, il doit être donné assez tôt avant le commencement de la manoeuvre pour que les autres usagers soient en mesure de se comporter de façon adéquate. La distance et le moment auxquels il faut enclencher l'indicateur de direction ne dépendent ni d'une règle ni d'une norme unique, c'est une question liée aux conditions du trafic (JEANNERET/KUHN/MIZEL/RISKE, Code suisse de la circulation routière (CSCR) commenté, 5e éd. 2024, n o 1.4.1 ad art. 39 LCR ).

L' art. 39 al. 2 LCR prévoit que le conducteur qui signale son intention aux autres usagers de la route n'est pas dispensé pour autant d'observer les précautions nécessaires. L'expérience enseigne en effet qu'un tel signe, même donné assez tôt, est souvent méconnu ou remarqué trop tard ( ATF 97 IV 34 et arrêt 1C\_32/2011 du 4 juillet 2011 consid. 2.3). Les précautions à prendre dans une telle situation se déterminent cependant d'après les circonstances du cas d'espèce, en particulier la configuration-des lieux et les conditions de place et de visibilité ( ATF 100 IV 186 consid. 2a; 91 IV 10 consid. 1; arrêt 6B\_301/2024 du 5 novembre 2024 consid. 1.1.4). En d'autres termes, le seul recours à un indicateur de direction ne constitue pas une mesure suffisante en vue d'un changement de direction.

### **E. 3.2.3**

Par ailleurs, l' art. 36 al. 1 LCR impose au conducteur qui veut obliquer à droite de serrer le bord droit de la chaussée. Selon la jurisprudence, le conducteur qui souhaite obliquer à droite et se tient sans nécessité à une distance telle du bord droit de la route qu'il peut être dépassé par la droite, doit faire preuve d'une prudence particulière et prendre toutes les précautions pour éviter le danger découlant de cette situation. Il ne peut obliquer à droite que s'il a acquis la certitude qu'il n'entrera pas en collision avec aucun autre usager de la route. Il est ainsi tenu d'observer le trafic derrière lui et s'assurer, au besoin en observant un arrêt de sécurité, qu'il ne coupera pas la route à un autre véhicule ( ATF 127 IV 34 consid. 2b; 97 IV 34 ). Dans ce contexte, il sied de relever que les cycles peuvent devancer une file de véhicules automobiles par la droite s'ils utilisent la même voie et s'ils disposent d'un espace libre suffisant ( art. 42 al. 3 OCR ); dans les carrefours à sens giratoire sans délimitation de voies, les cyclistes peuvent déroger à l'obligation de tenir leur droite, mais n'y sont pas tenus ( art. 41b al. 3 OCR ).

En effet, cette manoeuvre de présélection - qui précède celle consistant à obliquer, manoeuvre elle-même précédée d'une signalisation intelligible ( art. 39 al. 1 let. a LCR ) - constitue un avertissement pour les conducteurs qui suivent. Selon la jurisprudence, parmi les différentes mesures préalables à un changement de direction, la présélection constitue l'avertissement le plus manifeste de l'intention d'obliquer (arrêt 6B\_1177/2017 du 16 avril 2018 consid. 2.7.2). Cette obligation de présélection existe même en l'absence de marquage routier. Il peut arriver qu'il soit impossible ou difficile sur certains tronçons, en raison de la présence de lignes de sécurité que les conducteurs ne pourront franchir qu'aux endroits où elles sont interrompues (JEANNERET/KUHN/MIZEL/RISKE, op. cit., n°1.1 ad art. 36 LCR ). En présence d'une bande cyclable délimitée du reste de la voie de circulation par une ligne discontinue, le conducteur d'un véhicule automobile devra empiéter sur celle-ci afin de se conformer à son obligation de présélection, pour autant qu'il n'entrave pas la circulation des cycles ( art. 40 al. 3 OCR ).

### **E. 3.3**

L'art. 26 al. 1 LCR prescrit que chacun doit se comporter, dans la circulation, de manière à ne pas gêner ni mettre en danger ceux qui utilisent la route conformément aux règles établies. La jurisprudence a déduit de cette règle le principe de la confiance, qui permet à l'usager, qui se comporte réglementairement, d'attendre des autres usagers, aussi longtemps que des circonstances particulières ne doivent pas l'en dissuader, qu'ils se comportent également de manière conforme aux règles de la circulation, c'est-à-dire ne le gênent ni ne le mettent en danger ( ATF 143 IV 500 consid. 1.2.4; 143 IV 138 consid. 2.1). Seul celui qui s'est comporté réglementairement peut invoquer le principe de la confiance ( ATF 143 IV 500 consid. 1.2.4; 129 IV 282 consid. 2.2.1). Celui qui viole des règles de la circulation et crée ainsi une situation confuse ou dangereuse ne peut pas attendre des autres qu'ils pallient ce danger par une attention accrue. Cette limitation n'est cependant plus applicable lorsque la question de savoir si l'usager a violé une règle de la circulation dépend précisément de la possibilité qu'il a d'invoquer le principe de la confiance, en d'autres termes, si et dans quelle mesure il pouvait se fonder sur le comportement de l'autre usager ( ATF 143 IV 500 consid. 1.2.4; 125 IV 83 consid. 2b et les références citées).

### **E. 3.4**

En l'espèce, le recourant conduisait un train routier léger (composé d'un bus VW et d'une remorque haute) notoirement plus difficile à manoeuvrer qu'un véhicule automobile seul, en raison de la taille et du poids supplémentaires du convoi ainsi que de l'inertie qui en résulte. De plus, la remorque, du fait de sa hauteur, empêchait toute vision du trafic par la vitre arrière, que ce soit à l'aide du rétroviseur central ou latéral ou en tournant la tête lors de manoeuvres. Les manoeuvres étant plus délicates et la perception du trafic et des dangers entravée, une prudence accrue s'imposait au conducteur de ce seul fait déjà. Le recourant ne conteste pas ces éléments retenus avec raison par la cour cantonale.

De plus, la situation dans laquelle s'est produit l'accident appelait aussi une vigilance particulièrement soutenue ( art. 26 al. 2 LCR ). En effet, alors que l'expérience enseigne que le clignotant - effectivement enclenché en l'espèce - est souvent méconnu ou remarqué trop tard ( ATF 97 IV 34 ; arrêt 1C\_32/2011 du 4 juillet 2011 consid. 2.3), même lorsqu'il est allumé assez tôt, le recourant a délibérément renoncé à se mettre en ordre de présélection, en violation de l'art. 39 LCR . Il a ainsi laissé un espace libre à sa droite d'environ 2,10 m, correspondant à la largeur de la bande cyclable. Dans la mesure où il circulait de surcroît à

une vitesse réduite d'environ 10 km/h sur un tronçon limité à 50 km/h, l'intéressé a ainsi créé une situation incitant les conducteurs des véhicules tiers à tenter un dépassement par la droite, fût-ce de manière illicite. Le Tribunal cantonal a considéré à cet égard à bon droit que la vitesse prétendument élevée du scootériste n'y changeait rien: d'une part, celui-ci respectait la vitesse maximale autorisée en localité (50 km/h); d'autre part, le dépassement litigieux, même fautif, n'était pas imprévisible. La cour cantonale a ajouté, sans être contestée sur ce point, que le recourant connaissait parfaitement les lieux et donc les risques résultant de l'existence d'une bande cyclable à droite de la voie, ce qui rendait son choix de renoncer à la présélection encore plus critiquable.

Afin de pallier tout risque de collision, le recourant aurait en définitive dû se mettre en ordre de présélection ou, à défaut, entreprendre sa manoeuvre après avoir acquis la certitude - et non simplement "estimé" - qu'il pouvait bifurquer sans danger, malgré le caractère accidentogène de la situation. Cela aurait impliqué des précautions supplémentaires, telles que, par exemple, un nouveau contrôle visuel du rétroviseur droit et de l'angle mort, voire un arrêt complet de son véhicule pour s'assurer de l'absence d'usagers tiers. Contrairement à ce qu'affirme le recourant, les précautions prises par ses soins étaient clairement insuffisantes et ne lui ont d'ailleurs pas permis de détecter la présence du scooter, lors même qu'il connaissait parfaitement les lieux et que les conditions étaient favorables, de sorte qu'il n'avait pas à porter son attention sur d'autres dangers. La cour cantonale a ajouté que s'il avait effectivement enclenché son indicateur et regardé dans son rétroviseur droit, sans que l'on sache toutefois à quel moment, le recourant n'avait pas effectué un RTI (rétroviseur-tête-indicateur) correct: il avait d'abord enclenché son indicateur avant de regarder dans son rétroviseur droit, plutôt que l'inverse. Or, l'ordre du RTI n'est pas sans incidence, puisqu'il évite la confusion que pourrait susciter pour les autres usagers l'enclenchement de l'indicateur de direction suivi de son extinction après que le conducteur a constaté, en vérifiant son rétroviseur, qu'un véhicule tiers empêche la manoeuvre. De plus, si le recourant a spontanément indiqué et toujours maintenu avoir regardé dans son rétroviseur droit, il n'a en revanche jamais affirmé avoir vérifié l'angle mort, composante pourtant essentielle du RTI qui aurait vraisemblablement permis d'éviter l'accident.

Dans ces circonstances, la faute du recourant ne se limite pas à une simple inattention l'ayant conduit à ignorer la présence du scooter. Elle inclut en outre sa renonciation à la présélection, sans mesures de précaution suffisantes pour pallier la dangerosité de la situation ainsi créée. L'instance précédente pouvait retenir sans violer le droit fédéral que le recourant avait fait preuve de désinvolture, alors que la situation appelait de sa part une prudence accrue, si bien qu'une négligence grossière pouvait lui être reprochée. Elle n'a par conséquent pas violé le droit en confirmant l'existence d'une faute grave et, consécutivement, une infraction grave au sens de l' art. 16c LCR .

### **E. 3.5**

Le recourant ne parvient pas à mettre en cause ce raisonnement. Il admet que le fait de n'avoir pas vu le scooter constitue en lui-même une inattention qui contrevient aux règles de la circulation routière ( art. 31 al. 1 LCR cum art. 3 OCR ). Pour le reste, il se contente d'affirmer ne pas avoir fait preuve de négligence grossière et avoir satisfait à ses obligations car il avait ralenti son allure, enclenché l'indicateur de direction droit, et, n'ayant vu personne dans son rétroviseur, avait bifurqué à droite à faible allure. Il oublie toutefois que ces précautions ne le dispensaient ni de vérifier correctement l'angle mort, ni de se mettre en ordre de présélection, obligations indépendantes de celles consistant à regarder dans le

rétroviseur et à enclencher l'indicateur de direction. Il ne saurait dès lors se référer au principe de la confiance, dans la mesure où il ne s'est pas comporté de façon réglementaire ( ATF 143 IV 500 consid. 1.2.4; 129 IV 282 consid. 2.2.1).

Le recourant fait encore valoir que s'il s'était mis en ordre de présélection, il aurait été contraint de couper le virage pour entrer dans le parking, vu la longueur de son véhicule. Il affirme avoir choisi la solution la plus appropriée du point de vue de la sécurité en fonction de la configuration des lieux. Cette affirmation ne convainc pas. En effet, le recourant ne pouvait à l'évidence compromettre la sécurité comme il l'a fait au motif - qui ne ressort au demeurant pas de l'instruction de la cause - qu'il aurait dû commencer par se déporter sur la gauche avant de tourner à droite. En effet, celui qui crée une situation dangereuse ou pouvant prêter à confusion ne peut se prévaloir du principe de la confiance. Dans un tel cas, le conducteur doit prendre toutes les mesures nécessaires pour pouvoir faire face aux dangers qui en découlent. Il ne peut tourner qu'après avoir acquis la certitude, en observant attentivement le trafic qui le suit, qu'il n'entrera pas en collision avec un autre usager de la route (cf. ATF 127 IV 34 consid. 2b et les références citées ainsi que l'arrêt 6B\_256/2011 du 31 août 2011 consid. 4.4). Dès lors, même si, par hypothèse, il devait se déporter en premier lieu sur la gauche, il lui appartenait de le faire tout en prenant les précautions utiles.

Par ailleurs, le recourant ne peut rien tirer de l'arrêt 6A.40/2002 dans lequel une faute légère a été retenue pour le fait d'essuyer d'une main le pare-brise embué en tournant à faible vitesse vers la gauche. En effet, cette faute n'est pas comparable à celle du recourant.

Enfin, le recourant soutient que la faute concomitante du conducteur du scooter qui a dépassé par la droite et circulait sans permis, permettrait une appréciation plus clémente de sa propre faute. Comme l'a relevé la cour cantonale, le scootériste a effectivement adopté un comportement contraire à la LCR en effectuant un dépassement par la droite, sur une bande cyclable. Cela étant, en vertu du principe de la confiance ( art. 26 LCR ), le recourant ne peut se prévaloir de cette illicéité, comme il n'a pas adopté un comportement exempt de toute faute. Enfin, la faute concomitante n'est pas d'une ampleur telle qu'elle relativiserait fortement la faute du conducteur. En effet, il n'est pas imprévisible qu'un motocycliste tente un dépassement par la droite, même si l'automobiliste a enclenché ses clignotants droits et si le dépassement entrepris par le motocycliste est illicite. C'est précisément parce qu'une telle éventualité est prévisible et qu'elle ne revêt pas un caractère exceptionnel que la loi, l'ordonnance et la jurisprudence exigent que l'automobiliste prenne des précautions particulières pour prévenir tout risque de collision au moment où il se rabat sur la droite (arrêt 6S.201/2006 du 15 juin 2006 consid. 2.1; voir supra consid. 3.2).

#### **E. 4**

S'agissant de la quotité du retrait, elle doit aussi être confirmée, dès lors qu'elle correspond au minimum légal prévu par l' art. 16c al. 2 let . c LCR en présence d'un précédent retrait en 2016, soit au cours des cinq dernières années.

#### **E. 5**

Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours dans la mesure où il est recevable. Le recourant, qui succombe, doit supporter les frais de la présente procédure ( art. 65 et 66 al. 1 LTF ).