

# FR\_GERICHTE 603 2019 137 vom 24. April 2020

FR Kantonsgericht, 2020-04-24, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr\\_gerichte\\_603\\_2019\\_137](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_603_2019_137)

FR: FR\_GERICHTE 603 2019 137 du 24 avril 2020

IT: FR\_GERICHTE 603 2019 137 del 24 aprile 2020

## Regeste

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

## Erwägungen

### E. 19

décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01), et l'a condamné à une amende de CHF 400.- ainsi qu'aux frais judiciaires. L'autorité pénale a retenu qu'alors qu'il circulait en file sur l'autoroute A1 Lausanne-Genève, le recourant n'avait pas maintenu une distance suffisante avec la voiture qui le précédait et que, lors d'un freinage, il avait perdu la maîtrise de son véhicule et provoqué un accident. Non contesté, ce jugement est entré en force. E. Par décision du 18 juillet 2019, la CMA a prononcé le retrait du permis de conduire de A.\_\_\_\_\_ pour la durée de deux mois. Elle a retenu que le précité avait commis une infraction moyennement grave au sens de l'art. 16b al. 1 let. a LCR en maintenant une distance insuffisante en circulant en file, en perdant la maîtrise de son véhicule et en provoquant un accident. F. Par mémoire du 12 septembre 2019, le précité a recouru contre cette décision auprès du Tribunal cantonal en concluant – sous suite de frais et dépens – principalement au prononcé d'un avertissement et, subsidiairement, au prononcé d'un retrait de permis de la durée d'un mois. Il ne conteste pas les faits établis par l'autorité pénale mais bien la qualification juridique retenue par l'autorité intimée. Il invoque en outre une violation de son droit d'être entendu, dans la mesure où la décision attaquée ne contient aucune motivation qui permettrait d'expliquer les raisons qui ont poussé l'autorité précédente à qualifier de moyennement grave l'infraction commise, ni pourquoi elle s'était distanciee de la durée minimale de retrait prévue à l'art. 16b al. 3 LCR.

Tribunal cantonal TC Page 3 de 10 en droit 1. Interjeté dans le délai et les formes prescrits (art. 79 ss du code fribourgeois du 21 mai 1991 de procédure et de juridiction administrative; CPJA; RSF 150.1) - l'avance des frais de procédure ayant en outre été versée en temps utile - le recours est recevable à la forme et la Cour de céans peut en examiner les mérites. En vertu de l'art. 77 CPJA, le recours devant le Tribunal cantonal peut être formé pour violation du droit, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation (let. a) et pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (let. b); en revanche, dans la mesure où aucune des situations prévues aux let. a à c de l'art. 78 al. 2 CPJA n'est réalisée, la Cour de céans ne peut pas, dans le cas particulier, revoir l'opportunité de la décision de retrait de permis. 2. Le recourant se plaint d'une violation de son droit d'être entendu, dans la mesure où la décision contestée ne mentionne pas les motifs qui ont conduit l'autorité intimée à retenir la commission d'une infraction moyennement grave et où, en outre, elle s'est écartée de la durée minimale du retrait prescrite. 2.1. Le droit d'être entendu – garanti par l'art. 29 al. 2 Cst., par l'art. 6 par. 1 CEDH et par l'art. 57 CPJA –

comprend, de manière générale, le droit pour l'intéressé de prendre connaissance du dossier, d'obtenir l'administration des preuves pertinentes et valables offertes, de participer à l'administration des preuves essentielles et de se déterminer sur son résultat lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre (ATF 124 II 132 consid. 2b; 126 I 15 consid. 2a/aa). Le devoir de motiver résulte, en l'absence de dispositions cantonales suffisantes, du respect du principe du droit d'être entendu garanti par l'art. 29 al. 2 Cst. (ATF 112 Ia 109 consid. 2a). Selon la jurisprudence, il découle des principes de l'Etat de droit qu'en règle générale, les motifs d'une décision administrative doivent être énoncés pour faciliter aux parties l'utilisation des voies de droit et à l'autorité de recours l'exercice de son contrôle (GRISEL, Traité de droit administratif, 1984, vol. I, p. 386). Le destinataire peut ainsi connaître les raisons pour lesquelles la décision est prise et peut dès lors se déterminer en connaissance de cause sur l'opportunité d'un recours. De plus, il peut ainsi vérifier que son droit d'être entendu a été respecté et que ses arguments ont été effectivement examinés (MOOR/POLTIER, Droit administratif, 2011, vol. II, p. 348 ch. 2.2.8.3 et la jurisprudence citée). Le respect de l'obligation de motiver une décision administrative sera d'autant plus nécessaire si cette obligation découle, comme en l'espèce, du droit cantonal (cf. art. 66 CPJA). Cela étant, l'autorité n'a pas l'obligation d'exposer et de discuter tous les faits, moyens de preuve et griefs invoqués par les parties, mais peut au contraire se limiter à ceux qui, sans arbitraire, apparaissent pertinents. Il suffit, selon la jurisprudence, que le juge mentionne, au moins brièvement, les motifs qui l'ont guidé et sur lesquels il a fondé sa décision, de manière à ce que l'intéressé puisse se rendre compte de la portée de celle-ci et l'attaquer en connaissance de cause (ATF 121 I 54 consid. 2c). Par exception au principe de la nature formelle du droit d'être entendu, une violation de celui-ci est considérée comme réparée lorsque l'intéressé jouit de la possibilité de s'exprimer librement devant une autorité de recours disposant du même pouvoir d'examen que l'autorité inférieure, et qui peut ainsi contrôler librement l'état de fait et les considérations juridiques de la décision attaquée (ATF 127 V 431 consid. 3d/aa; 126 V 130 consid. 2b).

Tribunal cantonal TC Page 4 de 10 2.2. En l'espèce, la décision de la CMA du 18 juillet 2019 répond aux exigences minimales de motivation. Elle mentionne la mesure ordonnée et les voies de droit, l'infraction retenue, les dispositions légales applicables, la qualification de l'infraction et les antécédents de l'intéressé comme conducteur de véhicules automobiles; elle précise également que l'autorité a pris note des observations écrites déposées. Sur la base de ces indications, le recourant - au demeurant représenté par un mandataire professionnel - a pu valablement recourir et faire valoir tous ses griefs par devant l'autorité de céans. En particulier, il a pu formuler des conclusions claires - en lien notamment avec la qualification juridique de l'infraction et la durée du retrait du permis - lesquelles seront examinées dans le présent arrêt. Dans ces conditions, le grief de violation du droit d'être entendu pour défaut de motivation de la décision doit être écarté. 3. 3.1. Il est reproché au recourant d'avoir circulé en file sur l'autoroute à une distance insuffisante du véhicule qui le précédait et, lors d'un freinage, d'avoir perdu la maîtrise de son véhicule et d'avoir occasionné un accident. Cet état de fait a été établi par l'autorité pénale, dans son ordonnance non contestée du 1er juillet 2019. Le recourant ne le remet pas en cause dans la présente procédure. 3.2. Selon l'art. 31 al. 1 LCR, le conducteur devra rester constamment maître de son véhicule de façon à pouvoir se conformer aux devoirs de la prudence. Le conducteur doit ainsi porter à la route et au trafic toute l'attention possible, le degré de cette attention devant être apprécié au regard de toutes les circonstances, telles que la densité du trafic, la configuration des lieux, l'heure, la visibilité et les sources de danger prévisibles.

L'attention requise du conducteur implique que celui-ci soit en mesure de parer rapidement aux dangers qui menacent la vie, l'intégrité corporelle ou les biens matériels d'autrui (cf. BUSSY/RUSCONI, Code suisse de la circulation routière commenté, 2015, art. 31 LCR n. 2 ss). L'observation de la règle de l'adaptation de la vitesse aux "circonstances" est la première condition de la maîtrise du véhicule. S'il veut "pouvoir se conformer aux règles de la prudence", comme le prescrit l'art. 31 al. 1 LCR, le conducteur devra en effet, avant tout, adapter sa vitesse, pour qu'elle ne constitue ni une cause d'accident ni une gêne excessive pour la circulation. Il n'existe pas de vitesse "adaptée en soi" ni de vitesse "excessive" en soi. C'est la prudence commandée par les circonstances qui constitue le cadre de l'adaptation de la vitesse. Il s'agit là d'une notion concrète et il faut tenir compte de l'ensemble des circonstances (cf. BUSSY/RUSCONI, art. 32 LCR n. 1.1). On considère que la vitesse est adaptée lorsqu'elle permet, compte tenu des circonstances, de ralentir au bon moment, voire d'arrêter, le véhicule afin de ne pas entraver ni de mettre en danger ceux qui utilisent la chaussée conformément aux règles établies (cf. BUSSY/RUSCONI, art. 32 LCR n. 1.2). 3.3. Selon l'art. 34 al. 4 LCR, le conducteur observera une distance suffisante envers tous les usagers de la route, notamment pour croiser, dépasser et circuler de front ou lorsque des véhicules se suivent. L'art. 12 al. 1 de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur la circulation routière (OCR; RS 741.11) précise que, lorsque des véhicules se suivent, le conducteur doit se tenir à une distance suffisante du véhicule qui le précède, afin de pouvoir s'arrêter à temps en cas de freinage inattendu.

Tribunal cantonal TC Page 5 de 10 Ces dispositions sont d'une importance considérable, car les cas d'accidents où le deuxième véhicule ne respecte pas une distance de sécurité suffisante avec le premier sont nombreux (ATF 126 II 358 consid. 1 a). La jurisprudence a maintes fois confirmé qu'une distance suffisante, au sens de l'art. 34 al. 4 LCR, doit toujours être observée (ATF 115 IV 248 consid. 3a; 131 IV 133; arrêts TF 1C\_502/2011 du 6 mars 2012; 1C\_590/2015 du 10 août 2016; 1C\_26/2018 du 15 juin 2018). Néanmoins, il n'existe pas de règle absolue sur ce qu'il faut entendre par "distance suffisante" au sens de l'art. 34 al. 4 LCR; cela dépend des circonstances concrètes, notamment des conditions de la route, de la circulation et de la visibilité, de même que de l'état des véhicules impliqués. Le sens de cette règle de circulation est avant tout de permettre au conducteur, même en cas de freinage inopiné du véhicule qui précède, de s'arrêter derrière lui. Ainsi, le conducteur du véhicule qui suit doit notamment tenir compte dans son appréciation d'une certaine marge de sécurité; il doit être conscient qu'il ne perçoit le freinage du conducteur qui le précède qu'au moment où ce freinage est déjà commencé et alors que ce conducteur a déjà réagi. Par ailleurs, l'espacement doit être réglé en tenant compte des obstacles qui pourraient obliger le conducteur qui précède à faire une manœuvre d'évitement sans freinage dont le résultat serait que le conducteur qui suit se trouverait subitement en présence d'un obstacle qui lui serait caché et qu'il ne pourrait pas éviter (cf. BUSSY/RUSCONI, art. 34 LCR n. 5.2). 3.4. En l'espèce, il est établi que le recourant a violé les dispositions qui précèdent, de sorte qu'une mesure administrative devait être prononcée à son endroit, ce que le recourant ne conteste pas. En revanche, il reproche principalement à l'autorité intimée d'avoir retenu la commission d'une infraction moyennement grave 4. 4.1. Conformément à l'art. 16a al. 1 let. a LCR, commet une infraction légère la personne qui, en violant les règles de la circulation, met légèrement en danger la sécurité d'autrui et à laquelle seule une faute bénigne peut être imputée; en cas d'infraction particulièrement légère, il est renoncé à toute mesure administrative (al. 4); dans les autres cas, un avertissement peut être prononcé si les conditions de l'al. 3 sont réalisées. Selon l'art. 16b al. 1 let. a LCR, commet une infraction

moyennement grave la personne qui, en violant les règles de la circulation, crée un danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque; dans ce cas, le permis de conduire est retiré pour la durée d'un mois au minimum (al. 2 let. a). Enfin, à teneur de l'art. 16c al. 1 let. a LCR, commet une infraction grave la personne qui, en violant gravement les règles de la circulation, met sérieusement en danger la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Ainsi, la loi fait la distinction entre (cf. ATF 123 II 106 consid. 2a): - le cas de très peu de gravité (art. 16a al. 4 LCR); - le cas de peu de gravité (art. 16a al. 1 LCR); - le cas de gravité moyenne (art. 16b al. 1 LCR); - le cas grave (art. 16c al. 1 LCR). Sur la base des dispositions précitées, l'autorité administrative doit donc décider de la mesure à prononcer en fonction de la gravité du cas d'espèce. Elle ne renoncera au retrait du permis que s'il

Tribunal cantonal TC Page 6 de 10 s'agit d'un cas de très peu de gravité ou de peu de gravité au sens de l'art. 16a LCR, ce qui doit être déterminé en premier lieu au regard de l'importance de la gravité de la faute et de la mise en danger de la sécurité, mais aussi en tenant compte des antécédents du conducteur comme automobiliste (cf. art. 16a al. 3 LCR; aussi ATF 124 II 259 consid. 2b-aa et les arrêts cités). Il ne saurait en revanche être question de tenir compte des besoins professionnels de l'intéressé, ceux-ci ne jouant un rôle que lorsqu'il s'agit de mesurer la durée du retrait. Le législateur conçoit l'art. 16b al. 1 let. a LCR comme l'élément dit de regroupement. Cette disposition n'est ainsi pas applicable aux infractions qui tombent sous le coup des art. 16a al. 1 let. a ou 16c al. 1 let. a LCR. Dès lors, l'infraction est toujours considérée comme moyennement grave lorsque tous les éléments constitutifs qui permettent de la privilégier comme légère ou au contraire de la qualifier de grave ne sont pas réunis. Tel est par exemple le cas lorsque la faute est grave et la mise en danger bénigne ou, inversement, si la faute est légère et la mise en danger grave (arrêt TF 6A.16/2006 et les références citées). Pour déterminer si le cas est de peu de gravité ou de gravité moyenne, l'autorité doit tenir compte de la gravité de la faute commise et de la réputation du contrevenant en tant que conducteur; la gravité de la mise en danger du trafic n'est prise en considération que dans la mesure où elle est significative pour la faute (ATF 126 II 202 consid. 1a; 192 consid. 2b, 125 II 561 consid. 2b). Ainsi, trois critères permettent de distinguer le cas de peu de gravité de celui de gravité moyenne: la faute, la mise en danger du trafic (dans la mesure où elle est significative pour la faute) et les antécédents, étant précisé que même de bons antécédents ne permettent pas de retenir un cas de peu de gravité lorsque la faute est moyenne ou grave (ATF 125 II 561). Finalement, la faute légère correspond à une négligence légère, un tel cas de figure étant par exemple donné lorsque les conditions de circulation sont bonnes, n'inclinant pas un conducteur moyen - c'est-à-dire normalement prudent - à une vigilance particulière, et qu'une infraction survient malgré tout à la suite d'une inattention. La faute peut ainsi être légère si l'infraction n'est que l'enchaînement de circonstances malheureuses, ou lorsque seule une légère inattention, ne pesant pas lourd du point de vue de la culpabilité, peut être reprochée au conducteur, lequel a fondamentalement adopté un comportement routier juste. Plus généralement, une faute légère est donnée lorsque le conducteur a pris conscience du danger spécifique et a adapté sa vitesse et sa vigilance en conséquence, mais non pas suffisamment du fait d'une mauvaise appréciation compréhensible du point de vue d'un conducteur moyen. En dernière analyse, la faute légère représente souvent un comportement qui, sans être totalement excusable, bénéficie des circonstances atténuantes, voire relève carrément d'une certaine malchance (Mizel, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004, p. 376). 4.2. La jurisprudence n'a pas fixé de distances minimales à respecter au-delà desquelles il y aurait infraction simple, moyennement grave ou grave à la LCR. Elle

a toutefois admis que la règle des deux secondes ou du "demi compteur" (correspondant à un intervalle de 1.8 secondes) étaient des standards minimaux habituellement reconnus (arrêts TF 1C\_590/2015 du 10 août 2016 consid. 3.2, 1C\_502/2011 du 6 mars 2012 consid. 3.1; ATF 131 IV 133 consid. 3.1 p. 135; 104 IV 192 consid. 2b p. 194). Cet intervalle doit en principe être maintenu entre chaque véhicule, sous peine de compromettre gravement la sécurité de la circulation (JdT 1994 I 684, 1993 I 694, 1988 I 650). Un cas peut être grave lorsque l'intervalle entre les véhicules est inférieur à 0.8 voire 0.6 seconde (ATF 131 IV 133 consid. 3.2.2 et les références citées). Dans quelques cas cités par la jurisprudence, la faute a néanmoins été qualifiée de moyennement grave au sens de l'art. 16b LCR, par exemple lorsqu'un conducteur a suivi, à une vitesse de 100 km/h, une voiture à une

Tribunal cantonal TC Page 7 de 10 distance entre 20 et 25 mètres (0.9 seconde [arrêt 1C\_424/2012 du 15 janvier 2013]) et lorsque l'écart entre les véhicules était de 26 mètres pour une vitesse de 124 km/h (0.8 seconde [arrêt 1C\_183/2013 du 21 juin 2013]). 4.3. En l'espèce, après le premier freinage qu'il déclare avoir dû effectuer en urgence, le recourant n'a pas maintenu une distance suffisante avec le véhicule qui le précédait - dix mètres seulement selon ses déclarations, alors que le conducteur qui le précédait a indiqué qu'il roulait à environ 60 km/h - et, lors d'un nouveau ralentissement du trafic, il n'a pas pu freiner à temps et a perdu la maîtrise de son engin qui a percuté la voiture qui le précédait. Pourtant, tout conducteur doit s'attendre à des ralentissements dans une circulation en file sur l'autoroute - lesquels ne constituent manifestement pas un événement imprévisible - et doit être en mesure de réagir à temps pour éviter toute collision. A l'évidence, l'accident causé par le recourant découle du non-respect de règles essentielles de la circulation routière. Comme telle, la faute commise ne saurait être considérée comme légère, au sens de "bénigne" du terme. Elle a en outre été à l'origine d'une mise en danger concrète de la circulation, puisque le recourant a embouti la voiture qui le précédait. Les deux véhicules accidentés ont été immobilisés sur la voie de gauche de l'autoroute, à une heure où le trafic était dense, ce qui a également entraîné une réelle mise en danger des autres des usagers de la route, le risque de collision en chaîne étant alors sérieux. 4.4. Dans la mesure où ni la faute commise, ni la mise en danger qui en a résulté ne peut être qualifiée de légère, une infraction légère ne pouvait en aucun cas être retenue. Partant, l'appréciation de l'autorité intimée, qui a qualifié l'infraction de moyennement grave, échappe à toute critique. Cette qualification juridique est du reste conforme à celle retenue par le juge pénal, qui a fait application de l'art. 90 al. 1 LCR, disposition qui sanctionne tant l'infraction légère que l'infraction moyennement grave; de plus, selon la jurisprudence, le fait que, sur le plan pénal, l'intéressé est reconnu coupable de violation simple des règles de la circulation routière et que le montant de l'amende infligée est faible ne permettent pas à eux seuls de déduire que le cas doit être considéré comme de peu de gravité (cf. arrêts TF 6A.90/2002 du 7 février 2003 consid. 3.2 et 6A.65/2003 du 27 novembre 2003 consid. 3.2; arrêt TC FR 603 2011 20 du 28 février 2013). Au surplus, il convient de rappeler, que s'agissant de questions purement juridiques, comme celle de la gravité de la faute, l'autorité administrative n'est pas liée par l'appréciation du juge pénal (cf. ATF 124 II consid. 3c/aa; 115 Ib 163 consid. 2a; arrêts TC FR 3A 06 84 du 2 novembre 2006 consid. 4d; 3A 06 144 du 23 janvier 2007 consid. 6a), car elle risquerait, sans cela, d'être entravée dans sa liberté d'appréciation. En effet, le but différent des sanctions pénale et administrative implique que les mêmes concepts puissent faire l'objet d'une interprétation différente. Ainsi, les conditions objectives du retrait de permis et sa sanction pénale ne se superposent pas: les art. 16 ss LCR s'appuient sur la mise en danger objective de la circulation. La sanction en est une

mesure d'admonestation ou de sécurité. En revanche, les dispositions pénales des art. 90 et 91 LCR mettent l'accent sur la faute du conducteur et exigent une appréciation du point de vue subjectif (RJN 1990 p. 203 consid. 2a; cf. ég. ATF 103 Ib 106). 5. 5.1 Selon l'art. 16b al. 2 let. a LCR, après une infraction moyennement grave, le permis de conduire est retiré pour un mois au minimum. Selon l'art. 16 al. 3 LCR, les circonstances doivent

Tribunal cantonal TC Page 8 de 10 être prises en considération pour fixer la durée du retrait du permis, notamment l'atteinte à la sécurité routière, la gravité de la faute, les antécédents en tant que conducteur ainsi que la nécessité professionnelle de conduire un véhicule automobile. L'autorité administrative doit se réserver la possibilité de réprimer toutes les fautes, des plus bénignes aux plus graves. Pour se conformer à ce principe, elle doit adopter la règle selon laquelle la durée habituelle du retrait d'admonestation est, dans chaque hypothèse visée par la loi, supérieure au minimum légal. Elle peut ainsi, en appréciant les circonstances particulières d'un cas d'espèce, réduire la période ordinaire de retrait et s'en tenir au minimum légal, lorsque la gravité de la faute commise, la nécessité professionnelle de conduire un véhicule automobile ou les bons antécédents du contrevenant commandent que l'on s'écarte de la durée normale du retrait (cf. PERRIN, p. 190 et la jurisprudence citée). Lorsqu'il s'agit d'apprécier l'élément du besoin professionnel de conduire un véhicule automobile, il convient de respecter le principe de la proportionnalité. Le retrait du permis de conduire est ressenti plus durement par le conducteur qui en a besoin pour des raisons professionnelles, de sorte qu'un retrait plus court suffit, en règle générale, à l'admonester de manière efficace et à le dissuader de commettre de nouvelles infractions. Un tel conducteur peut donc être privé de son permis moins longtemps que celui qui se limite à un usage commun, même si les fautes commises sont identiques. La réduction s'opère ainsi proportionnellement au degré de sensibilité à la sanction. Il n'existe pas, d'un côté, des conducteurs qui n'ont aucunement besoin de leur permis et, de l'autre, des conducteurs qui en ont un besoin impératif, tels que les chauffeurs professionnels; la gradation est au contraire continue (ATF 128 II 285 consid. 2.4; 123 II 572 consid. 2c). Cela étant, la détermination du degré de sensibilité à la sanction ne permet pas, à elle seule, de décider si et dans quelle mesure une réduction se justifie. Une telle question doit être tranchée au regard de toutes les circonstances du cas (ATF 128 II 285 consid. 2.4; 123 II 572 consid. 2c). Ainsi, la nécessité professionnelle n'implique pas nécessairement une limitation du retrait à la durée minimale légale (arrêt TF 1C\_63/2007 du 24 septembre 2007 consid. 4.4). Le Tribunal fédéral a ainsi nié dans certains cas l'utilité professionnelle du permis de conduire pour des agents d'assurances ou des courtiers immobiliers, au motif que les transports publics ou le taxi permettaient d'accéder à une clientèle potentielle suffisante dans des délais acceptables pour que l'activité professionnelle, bien qu'entravée d'une manière non négligeable, ne soit pas rendue impossible ou compliquée à l'excès (arrêts TF 1C\_63/2007 du 24 septembre 2007 consid. 4.5; 6A.24/2005 du 24 juin 2005 consid. 3; 6A.129/1996 du 28 février 1997 consid. 2, in SJ 1997 p. 451; 6A.92/1989 du 15 août 1989 consid. 4, in SJ 1990 p. 55). 5.2. En l'occurrence, l'autorité intimée a fixé à deux mois la durée du retrait, s'écartant ainsi d'un mois de la durée minimale légale, telle que fixée par l'art. 16b al. 2 let. a LCR. Son appréciation échappe à la critique. D'une part en effet, au vu du cumul des infractions commises et de la mise en danger concrète de la circulation qui en a résulté, l'infraction commise se situe à la limite de la faute grave. Par ailleurs, en tant que contremaître, le recourant ne peut valablement se prévaloir d'un besoin professionnel de conduire, au sens strict où l'entendent la jurisprudence et la doctrine; au demeurant, il n'a nullement établi que le retrait du permis entraînerait pour lui des conséquences

professionnelles ou financières démesurées. Durant la période de retrait, il devra s'organiser pour n'avoir pas à conduire personnellement de véhicules automobiles. Quoi qu'il en soit, en Tribunal cantonal TC Page 9 de 10 commettant les infractions qui lui sont reprochées, le recourant a pris le risque non seulement de mettre en danger la circulation routière, mais également de se voir retirer le permis. Il ne peut dès lors s'en prendre qu'à lui-même s'il doit maintenant en subir les conséquences. Finalement, force est de constater que les antécédents du recourant ne sont pas sans tache, de loin s'en faut, puisqu'il a déjà fait l'objet d'un avertissement en 2008, d'un retrait du permis pour la durée d'un mois en 2009 et d'un retrait du permis pour la durée de deux mois en 2011. Si ces antécédents n'ont pas d'incidence dans le système des cascades, ils constituent néanmoins des précédents dont il y a lieu de tenir compte dans la fixation de la durée d'un retrait (cf. arrêt TC FR 603 2018 73 du 24 août 2018).

5.3. Au vu des considérants qui précèdent, la Cour constate qu'en fixant à deux mois la durée du retrait du permis de conduire du recourant, l'autorité intimée a pris en compte dans une juste mesure l'ensemble des circonstances du cas. Elle a également fait application de l'art. 17 al. 1 LCR, en prévoyant la possibilité d'une restitution anticipée du permis - après un mois de retrait - en cas de suivi avec succès d'un cours d'éducation routière reconnu. Or, après le prononcé de quatre mesures administratives, le suivi d'un cours d'éducation routière semble se justifier pleinement. La Cour est bien consciente des inconvénients que l'intéressé aura à subir en raison du retrait de son permis de conduire. Ceux-ci sont cependant inévitablement liés à la mesure admonitoire et ils participent à la fonction éducative de celle-ci.

6. 6.1. Pour l'ensemble des motifs qui précèdent, il faut constater qu'en fixant à deux mois la durée du retrait de permis et du permis de conduire tout en lui offrant la possibilité d'une restitution anticipée en cas de suivi d'un cours d'éducation routière, la CMA n'a pas violé la loi, ni commis un quelconque excès ou abus de son pouvoir d'appréciation. Sa décision doit dès lors être confirmée et le recours rejeté.

6.2. Vu l'issue du recours, les frais de procédure doivent être mis à la charge de celui-ci (cf. art. 131 CPJA). Pour les mêmes motifs, il n'est pas alloué d'indemnité de partie (art. 137 CPJA). (dispositif en page suivante)

Tribunal cantonal TC Page 10 de 10 la Cour arrête : I. Le recours est rejeté. Partant, la décision du 18 juillet 2019 est confirmée. II. Les frais de procédure, par CHF 600.-, sont mis à la charge du recourant. Ils sont compensés par l'avance de frais versée. III. Il n'est pas allouée d'indemnité de partie. IV. Notification. Cette décision peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal fédéral, à Lausanne, dans les 30 jours dès sa notification. La fixation du montant des frais de procédure peut, dans un délai de 30 jours, faire l'objet d'une réclamation auprès de l'autorité qui a statué, lorsque seule cette partie de la décision est contestée (art. 148 CPJA). Fribourg, le 24 avril 2020/mju/svu La Présidente : La Greffière-stagiaire :

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