

# FR\_GERICHTE 603 2025 138 vom 2. Dezember 2025

FR Kantonsgericht, 2025-12-02, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr\\_gerichte\\_603\\_2025\\_138](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/fr_gerichte_603_2025_138)

FR: FR\_GERICHTE 603 2025 138 du 2 décembre 2025

IT: FR\_GERICHTE 603 2025 138 del 2 dicembre 2025

## Regeste

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

## Erwägungen

### E. 1

Déposé dans le délai et les formes prescrits par les art. 79 ss du code fribourgeois du 23 mai 1991 de procédure et de juridiction administrative (CPJA; RSF 150.1), par un administré directement touché par la décision entreprise, le recours est recevable au sens de l'art. 114 al. 1 let. b CPJA. L'avance de frais ayant, de surcroît, été versée en temps utile, le Tribunal cantonal peut examiner les mérites du recours.

### E. 2

Selon l'art. 77 al. 1 CPJA, le recours devant le Tribunal cantonal peut être formé pour violation du droit, y compris pour l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation (let. a), ainsi que pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (let. b). En revanche, aucune des hypothèses prévues aux let. a à c de l'art. 78 al. 2 CPJA n'étant réalisée en l'espèce, la Cour de céans n'est pas habilitée à revoir l'opportunité de la décision attaquée relative au retrait du permis de conduire.

### E. 3.1

Afin d'éviter autant que possible des décisions contradictoires, la jurisprudence admet que, lorsqu'elle doit se prononcer sur l'existence d'une infraction, l'autorité administrative ne doit pas s'écarter sans raison sérieuse des faits retenus par le juge pénal ni de ses appréciations juridiques, celles-ci étant étroitement liées à l'établissement des faits. Ce principe vaut en particulier lorsque le jugement pénal est intervenu à l'issue d'une procédure ordinaire, publique, au cours de laquelle les parties ont été entendues et des témoins interrogés. L'autorité administrative ne peut dès lors s'écarter du jugement pénal que si elle est en mesure de fonder sa décision sur des constatations de fait que le juge pénal ne connaissait pas ou qu'il n'a pas prises en considération, si des preuves nouvelles conduisent à une appréciation différente, si l'appréciation du juge pénal heurte clairement les faits constatés ou encore si toutes les questions de droit — en particulier celles relatives à la violation des règles de la circulation — n'ont pas été élucidées (cf. ATF 136 II 447 consid. 3.1). Par ailleurs, la personne impliquée est tenue, en vertu du principe de la bonne foi, de faire valoir ses moyens de défense dans le cadre de la procédure pénale, en épuisant au besoin les voies de droit disponibles. Elle ne saurait attendre la procédure administrative pour présenter des arguments qu'elle aurait pu, et dû, soulever dans la procédure pénale (cf. arrêts TF 1C\_738/2021 du 1er décembre 2022 consid. 2.1; TC FR 603 2019 70 du 19 août 2019 consid. 2.1).

### **E. 3.2**

En l'espèce, le recourant a été condamné par ordonnance pénale du 16 décembre 2024 pour les faits survenus le 1er décembre 2024 à 9h38 sur l'autoroute A1 ouest, au niveau de Neufeld/Wankdorf. Il ressort de cette décision pénale entrée en force qu'il a dépassé, par la voie de gauche, une colonne de véhicules à l'arrêt sur la voie de droite dans l'attente de prendre la sortie Wankdorf, alors qu'il entendait lui-même emprunter cette sortie. Il a ensuite freiné brusquement sur

Tribunal cantonal TC Page 5 de 12 la voie de gauche, actionné son clignotant droit, puis s'est rabattu sur la voie de droite, provoquant un freinage jusqu'à l'arrêt complet de trois véhicules qui le suivaient et entravant ainsi la fluidité du trafic. Pour ces faits, le Ministère public a retenu une violation simple des règles de la circulation routière en raison du non-respect des voies de circulation, lequel a entraîné un freinage non dicté par les conditions du trafic et qui a perturbé la circulation. Dans la mesure où l'ordonnance pénale n'a pas été contestée – ce que le recourant ne prétend d'ailleurs pas –, celui-ci ne peut plus remettre en cause les faits qui y ont été retenus au terme de la procédure pénale. Il ne saurait ainsi contester que son freinage a contraint trois véhicules suiveurs à s'arrêter complètement, créant un risque de collision et une entrave au trafic; que ce freinage n'était pas imposé par les conditions du trafic; et qu'il ne s'est pas inséré à temps sur la voie de sortie en direction de Wankdorf. Il ne peut pas davantage remettre en cause le fait, ressortant du rapport de police versé au dossier pénal, que la configuration des lieux – pont présentant une inclinaison latérale et une forme ondulée – rendait son véhicule moins visible pour les usagers arrivant par l'arrière. Le recourant se méprend lorsqu'il soutient que l'autorité administrative ne serait liée que par les seuls éléments expressément mentionnés dans l'ordonnance pénale du 16 décembre 2024. Les faits déterminants comprennent l'ensemble des constatations sur lesquelles s'est appuyé le Ministère public, y compris celles figurant dans le rapport de police, qui fait partie intégrante du dossier pénal. Quant à la configuration des lieux, il s'agit-là d'un fait objectif, indépendant de sa reproduction dans l'ordonnance pénale, et qui relève de la réalité topographique notoire du tronçon autoroutier concerné. En réalité, le recourant ne se prévaut d'aucune preuve nouvelle susceptible de remettre en cause ces faits – qui reposent en partie sur ses propres déclarations – et qui permettrait de s'écarter du jugement pénal.

### **E. 3.3**

En revanche, il est exact que l'autorité intimée a retenu à tort, dans la décision attaquée, que le freinage opéré par le recourant aurait provoqué un accident. Un tel fait ne ressort pas du dossier pénal. Dans ses observations du 10 novembre 2025, l'autorité intimée a d'ailleurs reconnu cette erreur. Elle a toutefois estimé que cette inexactitude n'avait aucune incidence sur l'appréciation de la gravité de la faute commise par le recourant, question qu'il appartiendra d'examiner ci-après. Partant, sous réserve de l'élément erroné relatif à la survenance d'un accident, la Cour tiendra pour établis les faits concernant l'événement du 1er décembre 2024 tels qu'ils ressortent du dossier pénal et du rapport de police.

### **E. 4.1**

L'art. 26 al. 1 LCR prescrit que chacun doit se comporter, dans la circulation, de manière à ne mettre en danger ni à gêner ceux qui utilisent la route conformément aux règles établies. Conformément aux art. 31 LCR et 3 al. 1 de l'ordonnance du 13 novembre 1962 sur les règles de la circulation routière (OCR; RS 741.11), le conducteur doit vouer son attention à

la route et à la circulation. L'attention requise implique notamment qu'il soit en mesure de réagir rapidement et de manière appropriée aux dangers susceptibles de menacer la vie, l'intégrité physique ou les biens d'autrui. En toute hypothèse, le conducteur doit consacrer à la route et au trafic toute l'attention possible, le degré de cette attention devant être apprécié à la lumière de l'ensemble des circonstances, telles que la densité du trafic, la configuration des lieux, l'heure, la visibilité ou encore les sources de danger prévisibles (cf. ATF 103 IV 105 consid. 2b; arrêt TC FR 603 2019 145 du 14 novembre 2019 consid. 3.1).

Tribunal cantonal TC Page 6 de 12 Selon l'art. 44 al. 1 LCR, sur les routes marquées de plusieurs voies pour une même direction, le conducteur ne peut passer d'une voie à une autre que s'il n'en résulte pas de danger pour les autres usagers de la route. Aux termes de l'art. 34 al. 3 LCR, le 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, est tenu 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 (cf. arrêts TF 1C\_182/2025 du 7 octobre 2025 consid. 3.2.2; 6B\_301/2024 du 5 novembre 2024 consid. 1.1.2). L'art. 13 al. 1 OCR précise également que conducteurs doivent se mettre à temps en ordre de présélection lorsqu'ils obliquent. Cette règle vaut également ailleurs qu'aux intersections et, dans la mesure du possible, sur les routes étroites. Enfin, l'art. 13 al. 3 OCR stipule que sur les tronçons qui servent à la présélection, il est interdit de changer de voie pour effectuer un dépassement, à moins que les lieux de destination indiqués sur les voies empruntées par le véhicule dépassé et le véhicule qui dépasse soient les mêmes. Ces dispositions sanctionnent notamment celui qui s'engage dans la mauvaise voie pour avancer plus rapidement et pour contourner une file de véhicules, et s'y insérer ensuite tardivement (cf. not. ATF 98 IV 279 consid. 1c), ce qui peut générer des freinages brusques, entraver la fluidité du trafic et créer des situations dangereuses. Enfin, d'après l'art. 4 al. 5 OCR, le conducteur doit veiller à ne pas entraver la fluidité du trafic en adoptant, sans motif impérieux, une allure inutilement réduite. Aux termes de l'art. 12 al. 2 OCR, les coups de frein ou arrêts brusques ne sont admis, sauf nécessité, que lorsqu'aucun véhicule ne suit. Appliquées conjointement avec les dispositions précitées, ces règles visent à garantir une circulation régulière et prévisible, en proscrivant les comportements susceptibles de surprendre les autres usagers ou de créer des perturbations injustifiées. Elles imposent en particulier au conducteur de ne freiner brusquement que lorsque cela s'avère indispensable et uniquement dans des circonstances où un tel freinage ne met pas en danger ni ne gêne les usagers le suivant. Ainsi, commet une violation de l'art. 12 al. 2 OCR celui qui, sur autoroute et alors qu'il est suivi par un autre véhicule, ralentit sensiblement ou freine brutalement sans motif valable, notamment lorsque ce freinage procède d'un but chicanier, destiné à effrayer le conducteur suiveur ou même à provoquer un accident (cf. ATF 117 IV 504 consid. 1b et 1c). Un freinage chicanier jusqu'à l'arrêt complet sur l'autoroute peut même être constitutif d'une mise en danger de la vie d'autrui (cf. arrêt 6S.563/1995 du 24 novembre 1995). En revanche, un simple effleurement de la pédale de frein, sans ralentissement perceptible de la vitesse, ne constitue pas un coup de frein ou un arrêt brusque au sens de cette disposition (arrêt TF 6B\_886/2009 du 11 mars 2010 consid. 3). Un cas de nécessité au sens de l'art. 12 al. 2 OCR est toujours réalisé lorsque le conducteur doit freiner pour des motifs de sécurité en raison de la survenance soudaine d'un obstacle; il n'est pas requis que le motif soit impératif, seuls les freinages soudains injustifiés étant prohibés. Le caractère justifié ou non d'un freinage doit ainsi être apprécié dans le cas

concret, à la lumière de l'ensemble des circonstances (cf. ATF 115 IV 248 consid. 4c).

#### **E. 4.2**

En l'espèce, il est établi que, le 1er décembre 2024 vers 09h38, le recourant a dépassé, par la voie de gauche, une file de véhicules à l'arrêt se trouvant déjà sur la voie de droite en présélection pour rejoindre la sortie de Wankdorf, alors qu'il entendait lui-même emprunter cette sortie. Il a ensuite freiné brusquement sur la voie de gauche avant d'actionner son clignotant droit et de se rabattre sur la voie de droite entre deux véhicules, provoquant un freinage jusqu'à l'arrêt complet de trois véhicules qui le suivaient et entravant ainsi la fluidité du trafic. Il est en outre constant que le tronçon concerné se situe sur un pont dont la chaussée présente une incurvation latérale, ce qui

Tribunal cantonal TC Page 7 de 12 réduit notablement la visibilité pour les usagers arrivant par l'arrière. Le véhicule du recourant n'était dès lors perceptible que tardivement pour ceux-ci. Le comportement du recourant consistait ainsi à dépasser une colonne de véhicules afin de se rabattre au dernier moment sur la voie de sortie. Quoi qu'en pense l'intéressé, un tel comportement constitue une violation manifeste des dispositions légales précitées, dès lors qu'il associe un dépassement inapproprié, un changement de voie tardif et un freinage brusque, dans des circonstances où la densité du trafic, la configuration des lieux et la vitesse exigeaient une vigilance et une prudence accrues. En effet, dès lors que la voie de gauche était destinée au trafic continu et que la voie de droite était occupée par les véhicules déjà en présélection pour rejoindre la sortie de Wankdorf, le recourant ne pouvait en aucun cas utiliser la voie de gauche puis se rabattre au dernier moment sur la voie de présélection. S'il estimait, comme il le prétend, s'être trompé d'itinéraire ou avoir mal anticipé la possibilité de s'insérer, il lui appartenait de poursuivre sa route et de quitter l'autoroute à la sortie suivante. Au lieu de cela, il a choisi de freiner brusquement sur la voie de gauche, n'a actionné son clignotant droit qu'après ce freinage, puis s'est inséré entre deux véhicules circulant sur la voie de droite. Ce faisant, il a mis en péril le trafic: trois véhicules le suivant ont dû freiner à tel point qu'ils se sont retrouvés à l'arrêt complet pour éviter une collision par l'arrière. Or, un tel comportement constitue lui aussi une violation des dispositions légales précitées. Rien ne justifiait un freinage brusque. Aucun obstacle ne s'était présenté, et l'arrêt soudain du recourant n'était nullement dicté par une nécessité au sens de l'art. 12 al. 2 OCR. Il résultait uniquement de sa volonté de ne pas manquer la sortie et de corriger une erreur d'appréciation quant à la manœuvre possible, ce qui ne saurait être reproché aux autres usagers. Dans ce contexte, il est pour le moins malvenu que le recourant soutienne qu'il n'y serait pour rien si le profil de la route réduisait la visibilité pour les véhicules arrivant par l'arrière. Ce faisant, il perd de vue l'ensemble des prescriptions rappelées ci-dessus. Sur l'autoroute en particulier, les autres usagers — même s'ils doivent eux aussi faire preuve de la prudence requise — sont en droit de s'attendre à ce que le véhicule qui les précède ne freine pas brusquement et sans motif valable. Un conducteur ne peut se prévaloir de la configuration des lieux pour justifier un freinage soudain, alors que cette même configuration aurait dû le conduire à redoubler d'attention et à éviter toute manœuvre susceptible de surprendre les usagers qui le suivent. Partant, l'OCN était tenu de prononcer une mesure administrative à l'encontre du recourant. La Cour ne saurait le suivre lorsqu'il laisse entendre que les dispositions précitées auraient été appliquées de manière erronée, au motif que son freinage n'aurait pas été brutal. Il ressort en effet du dossier pénal que ce freinage a été suffisamment soudain pour contraindre trois véhicules suiveurs à s'arrêter complètement sur la voie de gauche, ce qui constitue précisément le type de manœuvre

prohibée par les art. 4 al. 5 et 12 al. 2 OCR.

### **E. 5.1**

La LCR distingue les infractions légères, moyennement graves et graves (art. 16a à 16c LCR). 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 alors que seule

Tribunal cantonal TC Page 8 de 12 une faute bénigne peut lui être imputée. En vertu de 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. Enfin, selon l'art. 16c al. 1 let. a LCR, commet une infraction grave la personne qui, en violant les règles de la circulation routière, 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 de conduire que s'il 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 faute et de la mise en danger de la sécurité routière, mais aussi en tenant compte des antécédents du conducteur (art. 16 al. 3 LCR). Il ne saurait en revanche être question de tenir compte des besoins professionnels ou personnels de l'intéressé, ceux-ci ne jouant un rôle que lorsqu'il s'agit de fixer la durée du retrait (cf. arrêt TC FR 603 2019 137 du 24 avril 2020 consid. 4.1). Le législateur conçoit l'infraction moyennement grave énoncée à l'art. 16b al. 1 let. a LCR 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 (cf. 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 TF 1C\_485/2023 du 23 janvier 2024 consid. 2.1). Un danger pour la sécurité d'autrui doit être admis en cas de danger concret ou même de danger abstrait accru. Il y a danger abstrait accru lorsque, compte tenu des conditions particulières du cas, la possibilité d'une mise en danger concrète, voire d'une blessure, est proche (cf. arrêt TF 1C\_566/2018 du 14 mai 2019 consid. 2.1).

### **E. 5.2**

En l'occurrence, il convient d'abord de rappeler que le caractère justifié ou non d'un freinage doit être apprécié à l'aune de l'ensemble des circonstances concrètes (cf. ATF 115 IV 248 consid. 4c). Or, l'autorité pénale a précisément procédé à cet examen dans le cadre de l'ordonnance pénale entrée en force. S'appuyant sur les propres déclarations du recourant et le rapport de police qui constatait que la densité du trafic, combinée à la configuration particulière des lieux – un pont autoroutier présentant une courbure latérale et une visibilité

réduite – ne permettait et ne justifiait en aucun cas un freinage aussi brusque. Ce freinage n’était motivé que par la volonté du recourant de s’insérer tardivement sur la voie de présélection menant à la sortie Wankdorf, et non par une nécessité objective liée à la sécurité de la circulation.

Tribunal cantonal TC Page 9 de 12 L’autorité administrative n’avait dès lors aucune raison sérieuse de s’écarter de cette qualification juridique. On ne saurait ainsi suivre le recourant lorsqu’il laisse entendre que cette appréciation serait contraire aux faits. Au contraire, le freinage appuyé sur la voie de gauche, dans un contexte de trafic dense et à des vitesses avoisinant 80 km/h sur le tronçon concerné, a également créé un risque concret d’accident. Si celui-ci ne s’est pas réalisé, c’est avant tout grâce à la réaction immédiate et à l’attitude contrôlée des trois conducteurs se trouvant derrière le recourant, qui ont dû freiner jusqu’à l’arrêt complet. À cet égard, la jurisprudence souligne que de telles manœuvres sur l’autoroute créent un risque particulièrement élevé (cf. arrêt TF 6B\_917/2019 du 10 février 2020 consid. 3.2). Dans ce contexte, le fait pour le conducteur de ne pas s’insérer suffisamment tôt dans la colonne de véhicule vers la sortie de Wankdorf, puis de freiner brusquement afin d’éviter de manquer la sortie, emporte manifestement un risque concret d’accident. En rompant l’homogénéité de la vitesse sur la voie de gauche, le recourant a créé une rupture de rythme dans le flux de la circulation et réduit la prévisibilité de sa manœuvre. Il a ainsi surpris les conducteurs qui le suivaient, lesquels pouvaient légitimement s’attendre à ce que le véhicule qui les précédait maintienne une vitesse adaptée à la voie de gauche et ne procède pas, à la dernière seconde, à un freinage appuyé suivi d’un changement de voie destiné à atteindre une sortie autoroutière. Cette attente légitime de prévisibilité revêt une importance accrue, tout particulièrement, en situation de trafic dense. Les usagers circulant sur une voie de présélection peuvent – et doivent – pouvoir fonder leur conduite sur l’hypothèse que les véhicules qui les précèdent respecteront la direction qu’ils ont choisie et ne freineront pas brusquement à l’approche de l’embranchement ou de la sortie afin de changer de voie in extremis, voire en forçant le passage (cf. également arrêt TC FR 603 2025 146 du 17 novembre 2025, consid. 5.2). Ainsi, même sans avoir provoqué directement un accident, le comportement du recourant constitue une atteinte manifeste à la sécurité du trafic, incompatible avec l’obligation de prudence et de coordination requise lors des manœuvres de présélection et de changement de direction entre différentes voies de circulation. Force est donc de conclure qu’un freinage brusque sur l’autoroute, combiné à un changement tardif sur la voie de présélection, comporte manifestement un danger, à tout le moins abstrait, pour la sécurité routière. Pour des motifs de commodité personnelle, le recourant a en effet brusquement ralenti sur l’autoroute, créant un danger pour les automobilistes qui le suivaient. On ne saurait dès lors considérer que la sécurité d’autrui n’aurait été mise en danger que de manière légère. Peu importe que le comportement du recourant n’ait pas provoqué concrètement d’accident. Celui survenu peu de temps après, dans des circonstances similaires, démontre bien qu’un danger – à tout le moins abstrait – existait. Comme la mise en danger résultant de l’événement du 1er décembre 2024 ne peut être qualifiée de légère, l’autorité intimée n’a pas commis d’excès ni d’abus de son pouvoir d’appréciation en retenant une infraction moyennement grave.

## **E. 6**

Le recourant soutient que l’autorité intimée aurait fait une application incorrecte du système de cascade prévu à l’art. 16b al. 2 LCR. Selon lui, son précédent retrait de durée

indéterminée, prononcé le 12 septembre 2019 à la suite d'une infraction grave puis révoqué le 9 décembre 2021,

Tribunal cantonal TC Page 10 de 12 ne saurait être pris en considération dans le cadre de la gradation légale. Il en déduit que le système de cascade ne s'appliquerait pas et que seule la sanction minimale prévue devrait lui être imposée.

### **E. 6.1**

À teneur de l'art. 16b al. 2 LCR, après une infraction moyennement grave, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire est retiré: > pour un mois au minimum (let. a); > pour quatre mois au minimum si, au cours des deux années précédentes, le permis a été retiré une fois en raison d'une infraction grave ou moyennement grave (let. b); > pour neuf mois au minimum si, au cours des deux années précédentes, le permis a été retiré à deux reprises en raison d'infractions qualifiées de moyennement graves au moins (let. c); > pour quinze mois au minimum si, au cours des deux années précédentes, le permis a été retiré à deux reprises en raison d'infractions graves (let. d); > pour une durée indéterminée, mais pour deux ans au minimum, si, au cours des dix années précédentes, le permis a été retiré à trois reprises en raison d'infractions qualifiées de moyennement graves au moins; il est renoncé à cette mesure si, dans les cinq ans suivant l'expiration d'un retrait, aucune infraction donnant lieu à une mesure administrative n'a été commise (let. e); > définitivement, si, au cours des cinq années précédentes, le permis a été retiré en vertu de la let. e ou de l'art. 16c al. 2 let. d LCR (let. f).

### **E. 6.2**

Le recourant se méprend manifestement sur la portée et la teneur de l'art. 16b al. 2 let. f LCR. Il ressort en effet de manière constante de la jurisprudence que le point de départ du délai de cinq ans prévu par cette disposition se calcule à partir de la fin de l'exécution du précédent retrait (cf. ATF 136 II 447 consid. 5.3; arrêt TF 1C\_600/2015 du 1er mars 2016 consid. 3.1). Ce seul élément suffit déjà à démontrer que la thèse défendue par le recourant, qu'il présente comme allant de soi, est en réalité totalement infondée. Le système légal implique nécessairement que le conducteur ait récupéré son permis pour que le délai d'épreuve de cinq ans puisse commencer à courir: c'est uniquement durant cette période, où l'intéressé est à nouveau autorisé à conduire, que l'on peut examiner s'il commet ou non une nouvelle infraction susceptible d'entraîner un retrait fondé sur l'art. 16b al. 2 let. f LCR. D'ailleurs, le Message du Conseil fédéral du 31 mars 1999 relatif à la modification de la loi fédérale sur la circulation routière (FF 1999 IV 4106, p. 4132 s.) confirme également, de manière explicite, l'interprétation qui précède. Le Message y expose, s'agissant du retrait définitif de la let. f, que la personne qui recouvre son permis après un retrait prononcé en vertu de la lettre e "n'aura le droit d'enfreindre aucune règle élémentaire de la circulation pendant cinq ans". Toute nouvelle infraction moyennement grave ou grave commise durant ce délai entraîne un "retrait pratiquement définitif". La restitution du permis après l'expiration du délai d'épreuve est alors soumise à deux conditions cumulatives: la preuve de l'aptitude à conduire et la réussite d'un nouvel examen de conduite. Ainsi, le texte légal, la jurisprudence du Tribunal fédéral et les travaux préparatoires concordent pleinement. La let. f vise précisément la situation du conducteur qui, après un retrait de durée indéterminée (let. e), se voit à nouveau confier un permis et commet ensuite une infraction dans les cinq ans suivant la fin de l'exécution de ce retrait. L'interprétation défendue par le recourant, outre

Tribunal cantonal TC Page 11 de 12 qu'elle n'a aucun appui dans les sources légales ou doctrinales, est incompatible avec la ratio legis clairement exprimée par le législateur et mènerait à priver la disposition de tout effet utile.

### **E. 6.3**

En l'espèce, le recourant a fait l'objet d'un retrait de durée indéterminée prononcé le 12 septembre 2019 à la suite d'une infraction grave en application de l'art. 16c al. 2 let. d LCR. Cette mesure a été révoquée le 9 décembre 2021, soit moins de cinq ans avant la commission de l'infraction litigieuse du 1er décembre 2024. L'infraction actuelle – qualifiée de moyennement grave – impose dès lors, en application de l'art. 16b al. 2 let. f LCR, le retrait définitif du permis de conduire du recourant. Aucune autre mesure plus favorable ne pouvait être envisagée, le texte clair de cette disposition posant une présomption irréfragable d'inaptitude caractérielle à la conduite (conducteur "incorrigible") lorsque, dans les cinq ans suivant la fin d'un retrait de durée indéterminée au sens de l'art. 16b al. 2 let. e ou 16c al. 2 let. d LCR, l'intéressé commet une nouvelle infraction qualifiée au moins de moyennement grave (cf. MIZEL, Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire, 2015, p. 400; arrêt TC FR 603 2018 126 du 8 novembre 2018). Le fait que le recourant s'est soumis aux expertises médicales et psychologiques requises en vue de la levée de son précédent retrait n'y change rien. Ces expertises ne sauraient neutraliser la présomption légale instituée par l'art. 16b al. 2 let. f LCR. Par la commission d'une nouvelle infraction moyennement grave le 1er décembre 2024, le recourant a démontré qu'il n'était pas en mesure de respecter durablement les règles élémentaires de la circulation routière, confirmant ainsi son inaptitude caractérielle au sens de la loi. Par ailleurs, l'OCN s'est limité à appliquer la durée minimale de cinq ans prévue par la loi, laquelle ne peut, en vertu de l'art. 17 al. 1 LCR, faire l'objet d'aucune réduction. En particulier, même un besoin avéré du permis de conduire pour des motifs professionnels ou familiaux ne permet pas de déroger à la règle de l'art. 16 al. 3 in fine LCR, qui confère un caractère incompressible aux durées minimales de retrait prévues par la loi (cf. ATF 132 II 234 consid. 2.3). Il n'est pas davantage possible de s'écarter du délai d'attente de cinq ans découlant de l'art. 16b al. 2 let. f LCR (cf. ATF 124 II 71 consid. 2; arrêt TF 1C\_509/2015 du 14 octobre 2015). La Cour est consciente des conséquences importantes que cette mesure entraîne pour le recourant, en particulier du fait qu'à l'issue de la durée minimale de cinq ans, il devra notamment se soumettre à un nouvel examen de conduite. Toutefois, le recourant ne peut s'en prendre qu'à lui-même. Compte tenu de ses antécédents défavorables et du fait qu'il se trouvait déjà dans un délai d'épreuve particulièrement strict, il devait s'attendre à ce que la commission d'une nouvelle infraction qualifiée de moyennement grave entraîne un retrait définitif du permis de conduire. Quant à l'argument selon lequel les agents de police lui auraient laissé entendre que son comportement serait qualifié au plus de léger et qu'il ne risquait pas de retrait de permis, il est dénué de toute portée. D'une part, les agents de police ne disposent d'aucune compétence pour se prononcer sur l'existence ou la durée d'une mesure administrative de retrait de permis, laquelle relève exclusivement, en première instance, de l'OCN. D'autre part, le recourant ne saurait se prévaloir d'éventuelles appréciations sommaires exprimées lors d'un contrôle routier – lesquelles ne lient en rien l'autorité administrative – pour contester une décision fondée sur les éléments du dossier et conforme au cadre légal applicable.

### **E. 6.4**

Par conséquent, c'est à juste titre que l'autorité intimée a appliqué l'art. 16b al. 2 let. f LCR, nonobstant la sévérité perçue de la mesure. Dès lors que le retrait définitif avec un minimum

Tribunal cantonal TC Page 12 de 12 incompressible de cinq ans découle directement du texte clair de la loi, l'erreur commise dans la décision attaquée quant à l'existence d'un accident n'a aucune incidence sur le dispositif.

#### **E. 7.1**

Pour l'ensemble des motifs qui précèdent, le recours (603 2025 138) doit être rejeté. L'affaire étant jugée au fond, la requête tendant à la restitution de l'effet suspensif (603 2025 139) est sans objet et rayée du rôle.

#### **E. 7.2**

Compte tenu de l'issue du litige, les frais de procédure, arrêtés à CHF 800.-, sont mis à la charge du recourant (art. 131 CPJA). Ils sont compensés par l'avance de frais du même montant, versée le 9 octobre 2025. Pour les mêmes raisons, il n'y a pas lieu d'allouer d'indemnité de partie (art. 137 CPJA a contrario). la Cour arrête : I. Le recours (603 2025 138) est rejeté. II. La requête de restitution de l'effet suspensif (603 2025 139) est sans objet et rayée du rôle. III. Des frais de procédure de CHF 800.- sont mis à la charge du recourant. Ils sont compensés par l'avance de frais de même montant versée. IV. Il n'est pas alloué d'indemnité de partie. V. 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 2 décembre 2025/jud La Présidente Le Greffier-rapporteur

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