

# NE\_GERICHTE CDP.2025.365 vom 30. Januar 2026

NE Tribunal cantonal, 2026-01-30, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne\\_gerichte\\_CDP.2025.365](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_gerichte_CDP.2025.365)

FR: NE\_GERICHTE CDP.2025.365 du 30 janvier 2026

IT: NE\_GERICHTE CDP.2025.365 del 30 gennaio 2026

## Erwägungen

### E. 2

juillet 2024. Il ne prétend pas qu'il n'aurait pas produit les éléments de preuve précités auprès du Ministère public, qui a alors décidé de solliciter la police afin d'effectuer des investigations complémentaires auprès du dépanneur et qu'elle complète le rapport de simplifié du 4 juin 2024. Le rapport complémentaire du 23 octobre 2024 mentionne que le dépanneur précité a fourni des observations par courriel, en mentionnant notamment que «c'était bien une panne d'essence, le réservoir du moteur à combustible était vide» et en rappelant que le compteur électronique du véhicule indiquait «0 km» sous l'indication d'autonomie restante d'essence se situant en bas à gauche. Face à ces éléments, le procureur a transmis le dossier au Tribunal régional des Montagnes et du Val-de-Ruz en date du 10 janvier 2025 en vue de la tenue de débats qui devaient avoir lieu le 28 avril 2025. Sur la base de ces éléments et alors qu'il avait loisir de s'expliquer oralement devant le juge pénal et de soutenir que son véhicule avait souffert d'un problème technique en produisant, cas échéant, de nouveaux moyens de preuve, l'intéressé, conseillé par un mandataire, a choisi de retirer son opposition. Il a ainsi renoncé, en toute connaissance des conséquences, à remettre en cause la sanction pénale prononcée à son encontre (ordonnance pénale du 24.06.2024) et il doit se voir opposer la force de chose jugée au pénal (arrêt du TF du 26.05.2009 [1C\_104/2009] cons. 2.2). De la même manière que devant le département, le recourant ne démontre pas devant la Cour de céans qu'il aurait été empêché sans sa faute de produire les nouveaux éléments dont il se prévaut devant l'autorité pénale, soit un ticket de caisse d'une station essence (partiellement illisible) et l'écriture comptable. On ne voit d'ailleurs pas ce qui aurait pu l'empêcher de produire un relevé de compte dans les jours qui ont suivi les faits. Dans ce contexte, il ne saurait être reproché à l'intimé de ne pas avoir tenu compte des explications fournies par le recourant en lien avec ces éléments, soit notamment le fait que le nombre de litres d'essence versés dans le véhicule permettrait de prouver que le réservoir n'était pas vide et qu'il ne s'agissait dès lors pas d'une panne d'essence. Dans ces conditions, les autorités administratives n'étaient, à juste titre, pas autorisées à revenir sur les constatations de fait à la base de la sanction pénale, soit le fait que l'intéressé est tombé en panne d'essence dans un tunnel autoroutier dépourvu de bande d'arrêt d'urgence et a entravé la circulation pendant plus d'une heure le 9 mars 2024.

En tout état de cause, la Cour de céans observe que le récit livré par le recourant tout au long de la procédure administrative, soit une défektivité technique - que ce soit devant le SCAN ou le DDTE - est difficilement compatible avec les constatations faites sur place par les policiers ainsi que par le dépanneur. Il convient par ailleurs de souligner que, dans ses courriers, le recourant ne manifeste à aucun moment une quelconque surprise ou incompréhension quant à la survenance de la panne. Le recourant évoque à plusieurs reprises qu'il s'agit d'un défaut moteur. Toutefois, il reste vague dans ses déclarations et

se limite à invoquer de manière tout à fait générale que «le véhicule a indiqué le début de consommation d'essence sur la réserve et notifiait une autonomie de 70 km» (rapport simplifié du 04.06.2024) alors qu'il a fait état d'une autonomie de 78 km suffisante pour arriver à Y. \_\_\_\_\_ et d'un défaut moteur dans son courrier du 3 septembre 2024. Il ne fournit à aucun moment des détails ou des précisions quant à l'état de la jauge dans les instants qui ont précédé la panne ou encore quant à l'évolution de cette dernière au cours de la journée, ou quant au moment précis de l'apparition de la mention de la réserve ou du défaut moteur ou encore quant à ses réactions et réflexions dans les moments déterminants, détails et précisions qui permettraient de se convaincre qu'il relate des faits effectivement vécus. En particulier, si comme il le prétend, la panne a réellement été causée par un défaut technique ayant entraîné une surchauffe du moteur et une indication erronée de l'autonomie, il est d'autant plus important de connaître à quel moment le voyant «d'alerte de diagnostic moteur» est apparu, ce qu'il ne mentionne jamais. Cet élément est d'autant plus important que selon le manuel du véhicule (p. 471 ; consultable en ligne [www.mercedes-benz.ch/passengercars/owners-manuals/fr-ch/pdf/mercedes-glc-coupe-2021-janvier-c253-mbox-notice-d-utilisation-1.pdf](http://www.mercedes-benz.ch/passengercars/owners-manuals/fr-ch/pdf/mercedes-glc-coupe-2021-janvier-c253-mbox-notice-d-utilisation-1.pdf)), il signifie un défaut au niveau du moteur, du système d'échappement ou du système d'alimentation en carburant, pouvant avoir pour conséquence le dépassement des valeurs limites d'émission et le passage du moteur en mode fonctionnement de secours. Il nécessite de faire contrôler le véhicule dès que possible par un atelier qualifié. Même s'il plaide que le défaut n'était jamais apparu auparavant, en tant que conducteur du véhicule depuis octobre 2022 et compte tenu du fait qu'il l'utilisait pour se rendre à son travail (sachant que le véhicule est immatriculé au nom de la société B. \_\_\_\_\_ Sàrl dont il est l'unique associé gérant), la signification d'un tel voyant ne peut pas lui avoir échappé. Si son garage fait bien état d'un problème au niveau du circuit de carburant/injection, il ne fait pas mention de la date à laquelle est apparu ce défaut. Or, lorsqu'un voyant s'allume, le calculateur moteur enregistre un code d'erreur dans sa mémoire, identifiant ainsi le problème, qu'il s'agisse d'un capteur ou d'une pièce moteur défectueuse. Ce code est lu à l'aide d'un outil de diagnostic électronique utilisé par les mécaniciens, de sorte que ces précieuses informations auraient aisément pu être sollicitées auprès du garage. En conséquence, il n'est pas possible d'exclure que le défaut en question est apparu dans les heures, voire les jours qui ont précédé la panne et de vérifier que le recourant a fait preuve de l'attention qui peut être attendue d'un conducteur normalement diligent quant à l'état de son véhicule.

c) Au vu des éléments qui précèdent, la Cour de céans retient que le recourant est tombé en panne d'essence dans un tunnel autoroutier dépourvu de bande d'arrêt d'urgence. Ceci étant, même si elle devait avoir été causée par un défaut technique du véhicule, le recourant n'a pas apporté les éléments de preuve permettant d'exclure qu'il n'a pas fait preuve d'inattention sur l'état de son véhicule. La panne survenue dans les tunnels de La Vue des Alpes est, quoi qu'il en soit, imputable à une négligence de sa part. L'infraction constatée appelle en principe une sanction.

4. L'intimé a retenu que l'infraction dont s'est rendu coupable le recourant est moyennement grave au sens de l'article 16b al. 1 let. a LCR.

a) 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 (art. 16a 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 (art. 16b 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 (art. 16c al. 1 let. a LCR). Le législateur conçoit l'article 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 articles 16a al. 1 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 (arrêts du TF du 08.10.2014 [1C\_181/2014] cons. 4.1 ; ATF 136 II 447 cons. 3.2, du 10.12.2018 [1C\_144/2018] cons. 2.1 et du 27.07.2021 [1C\_91/2021] cons. 3.1).

Depuis la révision partielle de la LCR du 14 décembre 2001, la réalisation d'une infraction légère, moyenne ou grave dépend toujours de la mise en danger du trafic induite et de la faute (Mizel, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004 I 383). 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 (cf. ATF 126 II 202 cons. 1a ; 126 II 192 cons. 2b ; 125 II 561 cons. 2b). La violation simple des règles de la circulation routière au sens de l'article 90 al. 1 LCR sanctionne tant l'infraction légère que l'infraction moyennement grave (arrêt du TF du 16.04.2009 [6B\_1028/2008] cons. 3.7).

b) La mise en danger est l'élément objectif de toute conduite et de toute infraction routière donnant lieu à une mesure administrative d'admonestation (Mizel, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004 I 364, n. 3). Le comportement d'un conducteur de véhicule automobile peut générer quatre situations : la mise en danger abstraite ou virtuelle, la mise en danger abstraite accrue, la mise en danger concrète et l'atteinte à l'intégrité physique d'autrui (Mizel, Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire, Berne, 2015, p. 253-302). La mise en danger abstraite accrue (qui est la condition du prononcé d'une mesure administrative) peut être particulièrement légère, légère, moyennement grave ou grave (Mizel, op. cit., p. 266-267 et les références citées).

Il y a mise en danger abstraite accrue lorsqu'une ou des personnes indéterminées auraient pu se trouver potentiellement exposées à un danger pour leur intégrité physique. Lorsque l'on peut objectivement exclure des circonstances la présence de tout tiers, y compris, le cas échéant, du passager du conducteur en infraction, l'imminence du danger peut être niée (arrêt du TF du 09.12.2016 [6B\_23/2016] cons. 3.2). Le critère essentiel pour admettre l'existence d'une mise en danger abstraite accrue est la proximité de la réalisation.

La mise en danger abstraite accrue moyennement grave est le niveau de mise en danger qui caractérise l'élément objectif de l'infraction moyennement grave de l'article 16b al. 1 let. a LCR. Elle est donnée lorsque la possibilité d'une mise en danger concrète existe, mais qu'elle est plutôt improbable, lorsqu'un risque de collision avec d'autres véhicules n'est ni exclu ni invraisemblable, lorsque la possibilité d'un accident n'est pas particulièrement proche mais qu'elle n'en est pas moins réelle (Jeanneret/ Kuhn/Mizel/Riske, Code suisse de la circulation routière commenté, 5<sup>e</sup>éd., 2024, ch. 1.3 ad art. 16b LCR).

c) Dans le cas particulier, l'autorité a retenu que le recourant s'est engagé volontairement sur l'autoroute avec une jauge (presque) vide et a créé, par son comportement, une mise en danger moyennement grave du fait d'avoir engendré une entrave sérieuse à la circulation sur une autoroute dépourvue de bande d'arrêt d'urgence. Celui-ci se limite à contester toute faute ou négligence de sa part - thèse qui ne peut être retenue pour les motifs exposés ci-dessus - et considère que la panne survenue ne saurait constituer une faute moyennement grave. Contrairement à ce que soutient ce dernier, la Cour de céans observe que la qualification de la faute faite par l'autorité rejoint celle retenue par la jurisprudence, qui a implicitement qualifié de faute moyennement grave le fait de tomber en panne d'essence avec une voiture sur une autoroute dépourvue de bande d'arrêt d'urgence (arrêt du TF du 27.03.2012 [1C\_476/2011] cons. 2.3.2 ;Jeanneret/Kuhn/Mizel/Riske, op. cit., ch. 1.4.1 let. n ad art. 16b LCR). Au demeurant, ni le recourant, ni le dossier ne font état de circonstances particulières justifiant de s'écarter, à la baisse, de la jurisprudence précitée.

Par ailleurs, il considère qu'un examen concret des circonstances démontre que la panne survenue dans un tunnel équipé d'une signalisation efficace et de systèmes de prévention des accidents n'a pas créé de danger accru pour les automobilistes du simple fait que son véhicule s'est progressivement arrêté sur la voie de circulation. Du fait de sa négligence, le véhicule du recourant a été stoppé dans un tunnel bidirectionnel sans bande d'arrêt d'urgence, bloquant les véhicules les uns derrière les autres sans qu'un passage ne soit possible, faute de bande d'arrêt d'urgence. Dans les premiers instants à tout le moins, il est évident que le ralentissement puis le bouchon en formation ont créé un danger non seulement pour les conducteurs des véhicules qui suivaient avec le risque qu'ils n'arrivent pas à freiner - même s'ils devaient tenir compte dans leur appréciation d'une certaine marge de sécurité afin de pouvoir être en mesure d'effectuer un freinage - mais également pour le recourant (et ses enfants) qui auraient pu être victimes d'une collision par l'arrière, pouvant entraîner de graves blessures, en particulier pour les occupants du véhicule qui est percuté. Cette situation a clairement induit une mise en danger (abstraite accrue) moyennement grave.

Partant, force est de constater que l'autorité intimée n'a pas excédé ou abusé de son pouvoir d'appréciation en qualifiant l'infraction reprochée au recourant de moyennement grave au sens de l'article 16b al. 1 let. a LCR.

5.a) Après une infraction moyennement grave, le permis d'élève-conducteur ou le permis de conduire est retiré pour une durée indéterminée, mais pour 2 ans au minimum si, au cours des 10 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 5 ans suivant l'expiration d'un retrait, aucune infraction donnant lieu à une mesure administrative n'a été commise (art. 16b al. 2 let. e LCR). Cette disposition constitue, malgré son emplacement dans la liste des retraits d'admonestation, un retrait de sécurité avec délai d'attente de deux ans au minimum pour inaptitude caractérielle irréfragablement présumée. Ce retrait découlant d'une présomption légale, il est décidé sans qu'une expertise d'aptitude soit mise en œuvre. Si l'on préfère voir les choses ainsi, le conducteur multirécidiviste qui, malgré des retraits subis (en principe de longues durées, même s'il n'est nullement nécessaire de passer par tous les échelons précédents de la cascade pour se trouver assujéti à un degré d'inaptitude présumée), commet une nouvelle infraction, est réputé par la loi inapte à la conduite pour des motifs «d'ordre caractériel» (ATF 139 II 95 cons. 3.4.1 à 3.4.3 ;Jeanneret/Kuhn/Mizel/Riske, op. cit., ch. 7.5 ad art. 16b

LCR et les références citées).

b) Selon l'article 16 al. 3 LCR, les circonstances doivent être prises en considération pour fixer la durée du retrait du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire, 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. La durée minimale du retrait ne peut toutefois être réduite, sauf si la peine a été atténuée conformément à l'article 100 ch. 4, 3<sup>e</sup> phrase. En effet, la règle de l'article 16 al. 3, dernière phrase, LCR, introduite dans la loi par souci d'uniformité, rend incompressibles les durées minimales de retrait des permis de conduire. Le législateur a ainsi entendu exclure expressément la possibilité ouverte par la jurisprudence sous l'ancien droit, de réduire la durée minimale du retrait en présence de circonstances particulières (cf. Message du Conseil fédéral concernant la modification de la loi fédérale sur la circulation routière du 31 mars 1999, FF 1999 4106, p. 4131 ; ATF 132 II 234 cons. 2.3).

c) En l'occurrence, il ressort de l'extrait du système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC) figurant au dossier que le recourant a fait l'objet de nombreuses mesures administratives dès 2012 déjà. Ceci étant, seules doivent être prises en compte les infractions commises et sanctionnées d'un retrait du permis de conduire dans les 10 dernières années depuis celle du 9 mars 2024. L'intéressé a ainsi fait l'objet d'un retrait de permis de conduire d'un mois pour infraction grave (art. 16c al. 1 let. d LCR) commise le 8 janvier 2014 (purgé le 08.06.2014 de sorte qu'il y a lieu d'en tenir compte ; cf. arrêt du TF du 01.10.2018 [1C\_580/2017] cons. 3.1), d'un retrait préventif de six mois pour faute grave (art. 16c al. 1 let. c LCR) pour conduite sous l'influence de produits stupéfiants (cannabis) commise le 22 juillet 2018 (purgé le 26.03.2019), d'un retrait de 4 mois pour faute moyennement grave (art. 16b al. 1 let. a LCR ; non dégivrage du pare-brise) commise le 11 janvier 2021 (purgé le 24.06.2021).

Dans un tel cas de figure, et au vu de l'infraction de gravité moyenne commise le 9 mars 2024, la loi ne permettait pas à l'autorité de prendre en compte les circonstances propres du recourant et de prononcer un retrait de permis d'une durée inférieure à 24 mois, soit le minimum incompressible prévu par l'article 16b al. 2 let. e LCR. Par ailleurs et contrairement à ce que semble penser le recourant, conformément à la jurisprudence susmentionnée, il n'est pas possible de réduire la durée minimale du retrait, même en présence de la nécessité professionnelle de conduire un véhicule automobile qui n'est pas avérée in casu. Partant, c'est à raison que l'autorité a fait application de l'article 16b al. 2 let. e LCR et a retiré le permis de conduire du recourant pour une durée indéterminée.

Par ailleurs, le recourant ne conteste pas avoir commis une infraction moyennement grave en date du 27 septembre 2024, pour laquelle l'autorité en application de l'article 16b al. 2, let. a LCR, a déjà prononcé un retrait d'un mois non contesté, lequel a été effectué du 18 octobre 2024 au 17 novembre 2024.

d) Selon la jurisprudence, lorsque plusieurs actes réalisent plusieurs motifs de retrait de permis de conduire, les règles du droit pénal sur le concours (art. 49 CP) sont applicables par analogie pour fixer la durée totale de la mesure. En matière de circulation routière, pour fixer la durée du retrait de permis, l'autorité devra retenir le motif du retrait le plus grave entraînant une durée minimale du retrait et ensuite l'augmenter dans une juste proportion en fonction des autres infractions commises (arrêt du TF du 15.03.2006 [6A\_74/2005] cons. 5.3). Selon l'article 49 al. 2 CP, si le juge doit prononcer une condamnation pour une

infraction que l'auteur a commise avant d'avoir été condamné pour une autre infraction, il fixe la peine complémentaire de sorte que l'auteur ne soit pas puni plus sévèrement que si les diverses infractions avaient fait l'objet d'un seul jugement. Cette situation vise le concours réel rétrospectif qui se présente lorsque l'accusé, qui a déjà été condamné pour une infraction, doit être jugé pour une autre infraction commise avant le premier jugement, mais que le tribunal ignorait. L'article 49 al. 2 CP enjoint au juge de prononcer une peine complémentaire ou additionnelle («Zusatzstrafe»), de telle sorte que l'auteur ne soit pas puni plus sévèrement que si les diverses infractions avaient fait l'objet d'un seul jugement. Il doit s'agir de peines de même genre (ATF 142 IV 265 cons. 2.3.1 et 2.3.2). Concrètement, le juge se demande d'abord quelle peine d'ensemble aurait été prononcée si toutes les infractions avaient été jugées simultanément. La peine complémentaire est constituée de la différence entre cette peine d'ensemble et la peine de base, à savoir celle prononcée précédemment (ATF 141 IV 61 cons. 6.1.2 ; arrêt du TF du 25.04.2017 [6B\_623/2016] cons. 1.1 et 1.4).

En l'occurrence, avec le recourant on peut s'étonner que le SCAN n'ait pas suspendu la procédure administrative en lien avec la seconde infraction afin de prononcer une mesure d'ensemble pour les deux infractions moyennement graves commises les 9 mars 2024 et 27 septembre 2024, conformément à l'article 49 al. 1 CP. Cela est toutefois sans importance à mesure que le service précité a prononcé une peine complémentaire en application des règles précitées sur le concours réel rétrospectif. Dès lors que le service intimé s'en est tenu au minimum légal obligatoire s'agissant de l'infraction du 27 septembre 2024, soit un retrait de permis d'un mois, sanction déjà purgée du 18 octobre 2024 au 17 novembre 2024, sur laquelle il n'y a pas lieu de revenir et que l'infraction du 9 mars 2024, doit être sanctionnée par un retrait du permis de conduire pour une durée indéterminée, mais pour une durée minimale de 24 mois, une peine d'ensemble aurait dû conduire à un retrait de permis d'une durée totale de 25 mois. En conséquence, dans le cas particulier, l'infraction du 9 mars 2024 doit être sanctionnée par une peine complémentaire d'une durée minimale légale de 24 mois (qui est constituée de la différence entre la peine d'ensemble de 25 mois et la mesure de base d'un mois prononcée précédemment). Il n'y a ainsi pas lieu de retrancher une seconde fois la durée du retrait de 30 jours déjà effectuée. La décision attaquée doit dès lors être annulée et réformée en ce sens que le permis de conduire du recourant doit lui être retiré pour une durée indéterminée, mais pour une durée minimale de 24 mois.

d) Au demeurant, le recourant s'en prend aux dispositions légales applicables (LCR) et à ses mécanismes, considérant qu'une application arithmétique sans analyse de la gravité réelle de la faute et du laps de temps passé depuis la dernière infraction, transforme la logique préventive de la loi en une logique punitive automatique. Or, il n'appartient manifestement pas à la Cour de céans de se prononcer sur la pertinence des dispositions légales adoptées par le législateur. Par ailleurs, le grief d'inégalité de traitement dont il se prévaut est mal fondé, voire téméraire, dans la mesure où il prétend qu'il serait désavantagé par rapport à un conducteur qui se verrait sanctionner en application de l'article 16c al. 2bis LCR sachant que, contrairement à lui, les circonstances du cas d'espèce pourraient être prises en compte pour la fixation de la durée du retrait. En effet, dans la mesure où il a commis une infraction moyennement grave au sens de l'article 16b LCR et qu'il n'admet pas avoir commis une infraction grave, sa situation n'est pas comparable.

En conclusion, le retrait pour une durée indéterminée mais au minimum durant 24 mois constitue une mesure tout à fait soutenable.

6. En dernier lieu, le recourant conteste la condition de restitution de son permis imposée par l'autorité, singulièrement la soumission à une expertise psychologique qu'il considère comme disproportionnée.

a) Selon l'article 31 de l'Ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC), lorsque le retrait du permis d'élève conducteur ou du permis de conduire est prononcé pour une durée indéterminée ou définitivement, l'autorité compétente informe l'intéressé, en lui notifiant sa décision, des conditions qui lui permettront d'obtenir de nouveau un permis d'élève conducteur ou un permis de conduire. Une telle information est particulièrement importante en lien avec la future restitution conditionnelle de l'article 17 al. 3 LCR. Si elle est omise, il y a lieu de considérer que ce sont les conditions standards habituelles, et notamment le délai d'épreuve médical minimal, qui est applicable (Jeanneret/Kuhn/Mizel/Riske, op. cit., ch. 1 ad art. 31 OAC).

L'article 17 al. 3 LCR prévoit quant à lui que le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire retiré pour une durée indéterminée peut être restitué à certaines conditions après expiration d'un éventuel délai d'attente légal ou prescrit si la personne concernée peut prouver que son inaptitude à la conduite a disparu. Les conditions auxquelles la décision de restitution est subordonnée sont en réalité des charges, lesquelles se définissent comme l'obligation de faire, de ne pas faire ou de tolérer quelque chose, imposées à un administré accessoirement à une décision (Moor/Poltier, Droit administratif, vol. II, 3<sup>e</sup> édition, Berne 2011, n° 1.2.4.3, p. 92). Même si la fixation de ces «conditions» n'est théoriquement pas obligatoire, ainsi qu'en témoigne la formulation potestative de l'article 17 al. 3 LCR, elle représente aujourd'hui la règle (Mizel, Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire, Berne 2015, p. 568 et les références citées). Compte tenu du principe de proportionnalité, subordonner l'autorisation de conduire à de telles charges est possible lorsque celles-ci servent la sécurité routière et sont conformes à la nature du permis de conduire. L'aptitude à conduire ne doit pouvoir être maintenue qu'à l'aide de cette mesure. Les charges doivent en outre être réalistes et contrôlables (arrêt du TF du 28.05.2006 [6A.27/2006] cons. 1.1).

b) Exprimé de manière générale à l'article 5 al. 2 de la Cst. féd., le respect de la proportionnalité dans l'activité administrative exige que la mesure prise par l'autorité soit raisonnable et nécessaire pour atteindre le but d'intérêt public ou privé poursuivi (ATF 136 I 87 cons. 3.2). En outre, le principe de la proportionnalité - tel qu'il découle de l'article 36 al. 3 Cst. féd. - exige qu'une mesure restrictive soit apte à produire les résultats escomptés (règle de l'aptitude) et que ceux-ci ne puissent être atteints par une mesure moins incisive (règle de la nécessité) ; enfin, il interdit toute limitation allant au-delà du but visé et exige un rapport raisonnable entre celui-ci et les intérêts publics ou privés compromis (principe de la proportionnalité au sens étroit, impliquant une pesée des intérêts ; ATF 136 II 97 cons. 5.2.2 et arrêt du TF du 26.06.2019 [1C\_152/2019] cons. 3.2).

c) En l'espèce, le SCAN a subordonné la restitution du droit de conduire aux conclusions favorables d'une expertise réalisée par un psychologue du trafic au sens de l'article 5a al. 2 OAC.

Il ressort de l'■extrait de la partie mesures administratives du système d'■information relatif à l'■admission à la circulation (SIAC) que le recourant s'■est vu retirer son permis de conduire à l'■essai pour une durée de 6 mois pour une infraction grave commise le 21 août 2012 (vitesse). A la suite d'une nouvelle infraction grave (ivresse) commise le 1er mai 2013, son permis à l'■essai a été annulé, avec un délai d'■attente d'■une année pour la délivrance d'■un nouveau permis ainsi que les conclusions favorables d'■une expertise psychologique. Par ailleurs, il a fait l'■objet d'■un retrait de permis de conduire d'■un mois pour infraction grave (art.16c al. 1 let. d LCR) commise le 8 janvier 2014, d'■un retrait préventif de six mois pour faute grave (art.16c al. 1 let. c LCR) pour conduite sous l'■influence de produits stupéfiants (cannabis) commise le 22 juillet 2018, d'■un retrait de 4 mois pour faute moyennement grave (art.16b al. 1 let. a LCR ; non dégivrage du pare-■brise) commise le 11 janvier 2021.

Au regard des antécédents du recourant en matière de retrait de permis de conduire et des nouvelles infractions commises en 2024, il représente un risque évident pour la sécurité routière. Ainsi, la condition précitée, qui tend à faire examiner l'intéressé par un spécialiste dans le domaine de la circulation, représente un moyen adapté et proportionné d'évaluer la situation de celui-ci sur le plan de l'aptitude à la conduite au moment où il requerra la restitution de son permis. Elle s'avère conforme à l'article 17 al. 3 LCR (arrêt du TF du 23.04.2015 [1C\_153/2015] cons. 5) et on ne saurait considérer qu'elle ne respecte pas le principe de proportionnalité et ne tient pas compte des circonstances du cas d'espèce.

7. Au vu des éléments qui précèdent, le recours contre la décision du département du 17 septembre 2025 doit être rejeté, le chiffre 1 du dispositif de la décision attaquée étant réformé comme suit : «Le recours contre la décision du SCAN du 28 juillet 2025 doit être rejeté, la décision attaquée étant réformée en ce sens que le permis de conduire du recourant doit lui être retiré pour une durée indéterminée mais au minimum durant 24 mois (peine complémentaire)».

8. La Cour de céans ayant statué au fond, la demande d'■octroi d'■effet suspensif est sans objet.

9. Pour ces motifs, le recours doit être rejeté et les frais mis à la charge du recourant (art. 68 LPA). Le recourant qui succombe ne peut prétendre à des dépens (art. 72 LPA a contrario).

Par ces motifs, la Cour de droit public

1. Rejette le recours.
2. Réforme le chiffre 1 de la décision attaquée au sens des considérants.
3. Dit que la demande de restitution de l'■effet suspensif est sans objet.
4. Met les frais de la procédure arrêtés à 880 francs à la charge du recourant, montant compensé par son avance.
5. N'alloue pas de dépens.

Neuchâtel, le 30 janvier 2026