

VD_OMNI CR.2015.0081 vom 19. April 2016

VD Tribunal cantonal, 2016-04-19, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2015.0081

FR: VD_OMNI CR.2015.0081 du 19 avril 2016

IT: VD_OMNI CR.2015.0081 del 19 aprile 2016

Regeste

A. X. _____/Service des automobiles et de la navigation | Décision de retrait de permis de conduire pour un mois, en raison de la perte de maîtrise de sa moto par le recourant, suite à un freinage mal dosé, par bonnes conditions et sur route déserte. Il n'y a pas lieu de s'écarter des constatations de fait de l'ordonnance pénale en force, qui n'a pas retenu une vitesse inadaptée. La faute doit être qualifiée de légère, vu les circonstances. La mise en danger résultant d'une perte de maîtrise ne peut pas être qualifiée de moyennement grave, sans procéder à une appréciation du cas d'espèce. L'intégrité corporelle du conducteur n'étant pas un bien juridique protégé par les art. 16a et 16b LCR, les blessures du recourant n'impliquent pas nécessairement qu'il faille admettre une mise en danger moyennement grave. L'examen des circonstances particulières amène à qualifier la mise en danger abstraite accrue de légère. Le critère de la double légèreté étant rempli, l'infraction doit être qualifiée de légère et non de moyennement grave et un avertissement prononcé en lieu et place du retrait d'admonestation. Recours admis.

Erwägungen

E. 1

Déposé dans le délai de trente jours fixé par l'art. 95 de la loi vaudoise du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; RSV 173.36), le recours est intervenu en temps utile. Il respecte au surplus les conditions formelles énoncées à l'art. 79 LPA-VD. Le conducteur sanctionné a en outre qualité pour recourir (art. 75 let. a LPA-VD). Il y a donc lieu d'entrer en matière.

E. 2

Le recours porte sur la qualification juridique par l'autorité administrative d'une violation des règles de la circulation routière ayant donné lieu à une ordonnance pénale. a) La jurisprudence a établi que, en principe, l'autorité administrative statuant sur un retrait du permis de conduire ne peut pas s'écarter des constatations de fait d'un jugement pénal entré en force. La sécurité du droit commande en effet d'éviter que l'indépendance du juge pénal et du juge administratif ne conduise à des jugements opposés, rendus sur la base des mêmes faits (ATF 137 I 363 consid. 2.3.2 et les références citées). L'autorité administrative ne peut s'écarter du jugement pénal que si elle est en mesure de fonder sa décision sur des constatations de fait inconnues du juge pénal ou qui n'ont pas été prises en considération par celui-ci, s'il existe des preuves nouvelles dont l'appréciation conduit à un autre résultat, si l'appréciation à laquelle s'est livré le juge pénal se heurte clairement aux faits constatés, ou si le juge pénal n'a pas élucidé toutes les questions de droit, en particulier celles qui touchent à la violation des règles de la circulation (ATF 139 II 95 consid. 3.2). Cela vaut non seulement lorsque le jugement pénal a été rendu au terme d'une procédure publique ordinaire au cours de laquelle les parties ont été entendues et des témoins interrogés, mais

également, à certaines conditions, lorsque la décision a été rendue à l'issue d'une procédure sommaire, même si la décision pénale se fonde uniquement sur le rapport de police. Il en va notamment ainsi lorsque la personne impliquée savait ou aurait dû prévoir, en raison de la gravité des faits qui lui sont reprochés, qu'il y aurait également une procédure de retrait de permis. Dans cette situation, la personne impliquée est tenue, en vertu des règles de la bonne foi, de faire valoir ses moyens dans la procédure pénale, le cas échéant en épuisant les voies de recours à sa disposition. Elle ne peut pas attendre la procédure administrative pour exposer ses arguments (ATF 123 II 97 consid. 3c/aa p. 103; 121 II 214 consid. 3a p. 217; cf. aussi ATF 1C_502/2011 du 6 mars 2012 consid. 2.1). b) Aux termes 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. Aux termes de l'art. 32 al. 1 LCR, la vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et du chargement, ainsi qu'aux conditions de la route, de la circulation et de la visibilité. Aux endroits où son véhicule pourrait gêner la circulation, le conducteur est tenu de circuler lentement et, s'il le faut, de s'arrêter, notamment aux endroits où la visibilité n'est pas bonne, aux intersections qu'il ne peut embrasser du regard, ainsi qu'aux passages à niveau. c) En l'espèce, l'ordonnance pénale du 9 juin 2015 retenait une infraction aux art. 31 al. 1 et 32 al. 1 LCR, soit une perte de maîtrise en raison d'une vitesse inadaptée. Le recourant a exposé ses arguments dans le cadre de la procédure pénale. Il a en particulier fait valoir qu'il contestait avoir circulé à une vitesse inadaptée. Selon lui, la vitesse ne pouvait pas être qualifiée d'inappropriée au seul motif du dérapage de sa moto, qui était dû à un freinage exagéré avec le frein avant et mal dosé avec le frein arrière. Le freinage est l'un des aspects les plus délicats de la conduite d'un deux-roues, particulièrement sur les véhicules qui ne sont pas équipés d'un système de freinage et dispositif antiblocage ABS. En l'occurrence, la moto Triumph du recourant n'était pas équipée d'un tel système. Le freinage d'un deux roues peut engendrer une perte de maîtrise sans que la vitesse ne soit nécessairement inadaptée aux conditions de la route. Vu ces éléments, après avoir entendu le recourant et faute de données tangibles indiquant le contraire (relevé électronique de vitesse, expertise technique au moyen des traces de freinage, témoin, etc.), le juge pénal a abandonné la violation de l'art. 32 al. 1 LCR. Dans l'ordonnance pénale du 7 juillet 2015 entrée en force, le préfet a retenu le recourant coupable d'une perte de maîtrise (art. 31 al. 1 LCR). L'autorité administrative intimée, dans sa décision du 22 septembre 2015 ordonnant le retrait de permis du recourant pour une durée d'un mois, n'a pas mentionné la vitesse inadaptée. Néanmoins, la motivation de la décision attaquée (décision sur réclamation du 16 octobre 2015) se réfère à la vitesse inadaptée pour qualifier la faute commise par le recourant de moyennement grave. L'autorité intimée s'est ravisée dans ses déterminations du 15 décembre 2015 et a admis que c'était à tort qu'elle avait retenu contre le recourant une vitesse inadaptée à la configuration des lieux, s'écartant ainsi sans justes motifs des faits retenus dans l'ordonnance pénale. Dans ces conditions, elle a admis que la faute commise par le recourant, soit un freinage mal dosé provoquant une chute, pouvait être qualifiée de légère dans le cas d'espèce. Elle estime néanmoins que la mise en danger créée doit quoi qu'il en soit être qualifiée de moyennement grave, ce qui est contesté par le recourant.

E. 3

Le recourant fait valoir que l'infraction commise doit être qualifiée de légère et non de moyennement grave et qu'un avertissement doit être prononcé en lieu et place du retrait de permis d'un mois. a) L'art. 16a LCR règle le cas du retrait du permis de conduire après une infraction à la circulation routière qualifiée de légère. 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 (al. 1 let. a). L'auteur d'une telle infraction fait l'objet d'un avertissement si, au cours des deux années précédentes, le permis de conduire ne lui a pas été retiré et qu'aucune autre mesure administrative n'a été prononcée (al. 3). L'art. 16b LCR traite des cas de retrait du permis de conduire après une infraction qualifiée de moyennement grave. Commet une telle infraction la personne qui, en violant les règles de la circulation, crée un danger pour la sécurité d'autrui ou en prend le risque (al. 1 let. a). Après une infraction moyennement grave, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire est retiré pour un mois au minimum (al. 2 let. a). Enfin, l'art. 16c LCR traite du cas des infractions graves. Commet notamment une telle infraction la personne qui, en violant gravement les règles de la circulation, met sérieusement en danger la sécurité d'autrui ou en prend le risque (al. 1 let. a). Après une infraction grave, le permis d'élève conducteur ou le permis de conduire est retiré pour trois mois au minimum (al. 2 let. a). b) La qualification de l'infraction de légère, moyenne ou grave dépend de la mise en danger du trafic induite et de la faute (cf. notamment arrêt du TF 1C_235/2007 du 29 novembre 2007, consid. 2.1 in fine ; Cédric Mizel, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, in RDAF 2004 I [cité ci-après: Mizel, RDAF], n. 39 p. 383). Le législateur conçoit l'art. 16b al. 1 let. a LCR relatif au retrait du permis de conduire après une infraction moyennement grave comme l'élément dit de regroupement. Cette disposition n'est pas applicable aux infractions qui tombent sous le coup des art. 16a al. 1 ou 16c al. 1 let. a LCR. En d'autres termes, 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 (ATF 135 II 138 consid. 2.2.2; arrêt du TF 6A.16/2006 du 6 avril 2006 consid. 2.1.1). L'infraction légère requiert la double légèreté, soit une mise en danger (abstraite accrue) légère et une faute légère (ATF 135 II 138 consid. 2.2.3). L'infraction grave requiert quant à elle la double gravité. Ainsi, par exemple, si la faute est grave et la mise en danger bénigne ou, inversement, si la faute est légère et la mise en danger grave ou moyennement grave, il s'agira d'une infraction moyennement grave (ATF 135 II 138 consid. 2.2.2; arrêt du TF 1C_504/2011 du 17 avril 2012 consid. 2.3; cf. également Mizel, RDAF, n. 39 p. 384). c) S'agissant de la qualification de la violation par l'autorité pénale et l'autorité administrative, le Tribunal fédéral a précisé que celui qui, par la violation grave d'une règle de la circulation au sens de l'art. 90 al. 2 LCR, créait un danger sérieux pour la sécurité d'autrui ou en prenait le risque, compromettrait gravement la sécurité de la route au sens de l'art. 16 al. 3 let. a LCR, les deux dispositions ayant une portée identique (ATF 123 II 37 consid. 1b; 120 Ib 285). En d'autres termes, la violation grave de règles de la circulation au sens de l'art. 90 al. 2 LCR correspond au cas grave de l'actuel art. 16c al. 1 let. a LCR, les deux étant subordonnés à la double gravité de la faute commise et de la mise en danger objective (cf. Mizel, RDAF, n. 39 p. 384). Le Tribunal fédéral a souligné que la condamnation pénale pour violation simple selon l'art. 90 al. 1 LCR excluait seulement que le juge pénal ait entendu qualifier la violation de grave du point de vue pénal. Elle ne permettait toutefois pas d'en déduire si celui-ci eût qualifié la faute de légère ou moyennement grave (ATF 135 II 138 consid. 2.4; 128 II 139 consid. 2c; cf. également arrêts CR.2013.0078 du 18 novembre 2013 consid. 2d; CR.2005.0443 du 10 novembre 2006 consid. 4). En outre, elle ne permettait pas d'exclure une infraction moyennement grave ou grave dans la procédure administrative (arrêts du TF 1C_224/2010 du 6 octobre 2010 consid. 4.2; 1C_156/2010 du 26 juin 2010 consid. 4 et les références citées). La condamnation du recourant pour violation simple à la LCR (art. 90 al.

1 LCR) n'est ainsi d'aucun secours pour qualifier l'infraction du point de vue administratif. d) Selon la jurisprudence, la perte de maîtrise du véhicule (art. 31 al. 1 LCR) ne constitue pas toujours une infraction grave au sens de l'art. 16c al. 1 let. a LCR et peut constituer un cas de moyenne gravité ou de peu de gravité suivant les circonstances du cas d'espèce, la gravité de l'infraction devant être qualifiée selon la faute de l'intéressé et le degré de mise en danger de la sécurité d'autrui (ATF 127 II 302; arrêts TF 1C_525/2012 du 24 octobre 2013 consid. 2.2; 1C_235/2007 du 29 novembre 2007 consid. 2.2; 1C_3/2008 du 18 juillet 2008 consid. 5.2). Il y a lieu de préciser que les biens juridiques protégés jusqu'ici par les infractions des art. 16a al. 1 let. a, 16b al. 1 let. a et 16c al. 1 let a LCR sont la vie et l'intégrité physique de tous les êtres humains susceptibles d'être directement lésés par le comportement de l'auteur, y compris les propres passagers de l'auteur de l'infraction, mais non pas l'auteur de l'infraction lui-même. Bien qu'il n'est pas exclu que le législateur ou le Tribunal fédéral élargissent, à terme, ces dispositions à l'auteur de l'infraction lui-même, ce dernier n'est actuellement pas protégé par ces dispositions (Cédric Mizel, Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire, Berne 2015 [cité ci-après: Mizel, Droit et pratique], p. 253 s; Bernard Rüttsche in commentaire bâlois de la LCR, Niggli/Probst/Waldmann (édit.)), Bâle 2014, n. 52 ad art. 16 LCR).

E. 4

Le recourant invoque que sa faute, de même que la mise en danger créée par la perte de maîtrise doivent être qualifiées de légères dans le cas d'espèce. a) Le conducteur doit vouer 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 (ATF 103 IV 101 consid. 2b p. 104; arrêt CDAP CR.2014.0012 du 30 juillet 2015 consid. 2a). D'une manière générale, l'expérience enseigne que la plupart des fautes à l'origine de pertes de maîtrise dues à l'inattention ou à une vitesse inadaptée relèvent de la faute moyennement grave (cf. Mizel, RDAF, n. 30 p. 377 et les arrêts cités), alors que la faute légère représente souvent un comportement qui, sans être totalement excusable, bénéficie de circonstances atténuantes, voire relève carrément d'une certaine malchance (cf. Mizel, RDAF, n. 30 p. 376 et les arrêts cités). En l'occurrence, le recourant a perdu la maîtrise de son véhicule. Cette perte de maîtrise n'était toutefois ni le résultat d'une vitesse inadaptée, ni d'une inattention, mais plutôt d'un concours de circonstances. La présence du petit muret à cet endroit précis de la route a transformé un dérapage dû à un freinage mal dosé en véritable accident entraînant une chute et des fractures chez le conducteur. Une faute doit être retenue du simple fait de la perte de maîtrise du véhicule (cf. notamment ATF 127 II 302 consid. 3d). Vu les circonstances du cas d'espèce, en particulier vu la vitesse adaptée, cette faute peut être qualifiée de légère, ce que l'autorité intimée a d'ailleurs admis dans ses observations du 15 décembre 2015. b) Il reste à se pencher sur la qualification de la mise en danger. aa) Elle est l'élément objectif de toute conduite et de toute infraction routière donnant lieu à une mesure administrative d'admonestation. A cet égard, le comportement d'un conducteur de véhicule peut générer quatre situations: (i) la mise en danger abstraite ou virtuelle, (ii) la mise en danger abstraite accrue (qui est la condition au prononcé d'une mesure administrative) - qui peut être particulièrement légère, légère, moyennement grave ou grave - , (iii) la mise en danger concrète et (iv) l'atteinte à l'intégrité physique d'autrui. Le danger abstrait représente la possibilité de l'apparition d'une lésion à un bien juridique d'autrui, soit un danger théorique et concevable. La mise en danger abstraite simple consiste en un danger théorique que le législateur relie à un comportement donné sur la base de

l'expérience de la vie (cf. à cet égard notamment la liste des comportements donnant lieu à des amendes énumérées à l'Annexe 1 de l'ordonnance du 4 mars 1996 sur les amendes d'ordre [OAO; 741.031]). La mise en danger abstraite accrue peut être fondée sur l'imminence du danger ou sur son intensité. La mise en danger concrète représente un risque élevé de blessures pour une personne concrète; elle consiste généralement en une collision avec un autre véhicule (Mizel, RDAF, pp. 369 et 371). Enfin, l'atteinte à l'intégrité physique d'autrui est réalisée lorsque, généralement à la suite d'une collision, des blessures sont causées à autrui, voire qu'un décès survient (pour tout le paragraphe concernant la mise en danger, cf. également Mizel, Droit et pratique, pp. 253 - 302 et les nombreuses références citées). En l'espèce, dès lors qu'aucun tiers n'a été impliqué, la mise en danger concrète et l'atteinte à l'intégrité physique d'autrui peuvent être exclues. bb) Le critère permettant de distinguer la mise en danger abstraite simple de la mise en danger abstraite accrue réside essentiellement dans la proximité et l'imminence ou l'intensité du danger pour un tiers, à savoir dans le risque élevé de survenance d'une mise en danger concrète ou d'une lésion à l'intégrité physique d'un tiers (cf. TF 1C_184/2011 du 31 octobre 2011 consid. 2.4.2; 1C_3/2008 du 18 juillet 2008 consid. 5.2). Le simple fait que la chance ait voulu que personne ne se trouvât concrètement exposé dans un cas d'espèce ne permet pas de nier une situation de mise en danger abstraite accrue. En effet, même une perte de maîtrise sur une route déserte cause en général une mise en danger abstraite accrue (Mizel, Droit et pratique, p. 265 s; TF 1C_3/2008 du 18 juillet 2008 consid. 5.4; 1C_184/2011 du 31 octobre 2011, consid. 2.4.3). L'examen ne peut se faire que sur la base d'une appréciation individuelle d'un cas d'espèce (ATF 131 IV 133 consid. 3.2; TF 1C_266/2014 du 17 février 2015 consid. 3.4; 1C_452/2011 du 21 août 2012 consid. 3.3; 1C_156/2010 du 26 juin 2010 consid. 4 et les références citées), en prenant en considération l'ensemble des circonstances, notamment la densité du trafic, le moment de l'infraction, les conditions atmosphériques et l'état de la chaussée, la configuration délicate des lieux, la signalisation particulière, les autres sources de danger prévisibles, etc. (Mizel, Droit et pratique, p. 259 s) Au vu des circonstances, bien que le trafic ait été faible, la présence d'autres usagers de la route ne pouvait pas être exclue et relevait en partie de la chance; une simple mise en danger abstraite doit donc être niée. Le cas qui nous occupe représente ainsi un cas de mise en danger abstraite accrue. cc) Enfin, il y a encore lieu de déterminer si la mise en danger abstraite accrue doit, dans le cas qui nous occupe, être qualifiée de légère, ainsi que l'invoque le recourant, ou de moyennement grave, ainsi que l'entend l'autorité intimée. En effet, selon la jurisprudence, la simple constatation qu'un conducteur a perdu la maîtrise de son véhicule et qu'il est parti en dérapage ne permet pas de dire si l'on se trouve en présence d'une mise en danger abstraite accrue grave, moyennement grave ou légère (cf. TF 1C_235/2007 du 29.11.2007 consid. 2.2). Il y a lieu d'examiner les circonstances afin d'apprécier l'imminence du danger ou éventuellement son intensité. Dans ses déterminations du 22 janvier 2016, l'autorité intimée a estimé que les conditions de circulation et la configuration des lieux de l'accident étaient sans pertinence pour le cas en question, car " au vu de la perte de maîtrise, le prononcé d'un avertissement est exclu ", confirmant la position défendue dans ses déterminations du 15 décembre 2015, où elle faisait valoir que " la perte de maîtrise sur plusieurs mètres et le heurt qui s'en est suivi " représentait en tout état une mise en danger moyennement grave. A la lumière de la jurisprudence exposée ci-dessus, cette argumentation ne saurait être suivie, les circonstances du cas concret étant, justement, déterminantes. La motivation de la décision attaquée, à savoir " que la mise en danger créée par cette perte de maîtrise doit être qualifiée pour le moins de moyennement grave, le réclamant ayant eu une fracture du tibia et du

péroné droit ainsi qu'une déchirure des ligaments du petit doigt droit " n'emporte pas non plus conviction, l'intégrité corporelle du conducteur n'étant pas un bien juridique protégé par ces dispositions. Le Tribunal fédéral s'est penché sur le cas d'un conducteur de moto roulant à une vitesse appropriée, en semaine, sur une route où il ne devait pas s'attendre à un trafic élevé, qui avait perdu la maîtrise de sa moto suite à un freinage et percuté la voiture qui venait en sens inverse, sans toutefois que ses occupants n'aient été blessés. En examinant la qualification de la mise en danger créée à cette occasion, les juges fédéraux ont précisé que, de manière théorique, il était toujours possible d'envisager des conséquences plus dramatiques, mais qu'au vu de l'ensemble des circonstances, en l'absence de tiers blessés, une mise en danger légère devait être retenue, et ce d'autant plus que cette appréciation correspondait à celle du juge pénal, qui s'était contenté de condamner le conducteur à une amende d'un faible montant (300 fr.) (arrêt du TF 1C_382/2011 du 12 décembre 2011 consid. 3.2; cf. également ATF 127 II 302 précité [dépassé : ATF 135 II 138 2.2.3]). La majorité des cas où le Tribunal fédéral a qualifié la mise en danger de moyennement grave présentaient des circonstances particulières, telles que, une vitesse inadaptée (cf. arrêts du TF 1C_3/2008 du 18 juillet 2008 consid. 5.4; 6A.31/2002 du 24 juillet 2002 consid. 4.2), des conditions (de visibilité, atmosphériques) défavorables (arrêt du TF 6A.24/2004 du 18 juin 2004 consid. 3; cf. également ATF 126 II 192 consid. 2b [dépassé : ATF 135 II 138 2.2.3]) ou avait impliqué des dégâts ou blessures potentielles à des tiers (cf. ATF 135 II 138; arrêt du TF 1C_266/2014 du 17 février 2015 consid. 3.6). En l'espèce, le recourant circulait par beau temps et bonne visibilité, sur une route sèche et sans trafic, hors localité. Vu les faits retenus dans l'ordonnance pénale et en l'absence d'éléments au dossier indiquant le contraire, il y a lieu de retenir qu'il circulait à une vitesse adaptée à la configuration de la route. Un freinage intempestif du frein avant, mal dosé avec le frein arrière, a entraîné la perte d'adhérence du motocycle du recourant, qui est parti en dérapage sur la droite de la chaussée jusqu'au contact avec le muret de jardin qui longeait la route à cet endroit. Le frottement contre ce mur avec le côté droit et la chute qui s'en est suivie ont entraîné les fractures des tibia et péroné droit et une déchirure du petit doigt. Aucun tiers n'a été blessé, ni même impliqué de quelque manière que ce soit dans l'accident, la route étant déserte au moment de l'accident. La présence d'autres usagers de la route ne pouvait pas être totalement exclue, bien que le trafic ait été faible au moment de l'accident. Toutefois, le recourant n'a pas traversé la chaussée et est resté sur la piste de circulation de droite, réduisant d'autant les risques de collision avec un éventuel véhicule. De plus, le poids d'un motocycle est bien inférieur à celui de la plupart des autres véhicules des usagers de la route, si bien qu'il n'est pas de nature à engendrer de dégâts particulièrement intenses (cf. à cet égard ATF 135 II 138 consid. 2.3 où il a été jugé que la mise en danger créée par le freinage tardif d'un camionneur était renforcée au vu du poids particulièrement élevé et de la verticalité de l'avant du camion), si ce n'est éventuellement à des piétons, usagers encore plus vulnérables que les motocyclistes. En l'occurrence, vu la configuration des lieux (hors localité, pas de passage piéton à proximité, pas de trottoir), la présence de piétons éventuels était hautement improbable. Vu la jurisprudence évoquée et les circonstances du cas d'espèce, la mise en danger doit être qualifiée de mise en danger abstraite accrue légère. Dans la mesure où la faute et la mise en danger sont légères, c'est à tort que l'autorité intimée a qualifié l'infraction commise par le recourant de moyennement grave au sens de l'art. 16b LCR, celle-ci devant être qualifiée de légère au sens de l'art. 16a LCR. Cela semble au demeurant correspondre à l'appréciation du juge pénal, qui a réduit l'amende du recourant à un montant de 200 fr. (cf. à cet égard TF 1C_382/2011 précité).

E. 5

Il reste à examiner si la durée du retrait de permis correspond à ce que prévoit la loi. a) S'agissant de la fixation de la durée du retrait du permis de conduire, l'art. 16 al. 3 LCR demande de prendre en considération les circonstances, 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, précisant toutefois que la durée minimale du retrait ne peut être réduite. Pour rappel, l'auteur d'une infraction simple fait l'objet d'un avertissement si, au cours des deux années précédentes, le permis de conduire ne lui a pas été retiré et qu'aucune autre mesure administrative n'a été prononcée (art. 16a al. 3 LCR). b) Le recourant, qui s'est rendu coupable d'une infraction simple au sens de l'art. 16a LCR (cf. supra consid. 4) et n'a pas d'antécédents, devra faire l'objet d'un avertissement.

E. 6

Il résulte des considérants qui précèdent que le recours doit être admis, la décision attaquée annulée et le dossier renvoyé à l'autorité intimée pour nouvelle décision dans le sens des considérants. L'arrêt est rendu sans frais (art. 49 al. 1 et 52 al. 1 LPA-VD). Le recourant, qui obtient gain de cause sans l'aide d'un avocat, n'a pas droit à des dépens (art. 55 et 56 al. 3 LPA-VD; art. 10 et 11 du Tarif des frais judiciaires et dépens en matière administrative du 28 avril 2015 [TFJDA; RSV 173.36.5.1]).

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