

# VD\_OMNI CR.2025.0030 vom 24. September 2025

VD Tribunal cantonal, 2025-09-24, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd\\_omni\\_CR.2025.0030](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_CR.2025.0030)

FR: VD\_OMNI CR.2025.0030 du 24 septembre 2025

IT: VD\_OMNI CR.2025.0030 del 24 settembre 2025

## Regeste

A. \_\_\_\_\_/Service des automobiles et de la navigation | Le requérant, qui a perdu la maîtrise de sa voiture en tentant de ramasser des objets qui étaient tombés sur le sol depuis le siège passager avant et de ce fait percuté des rochers à deux reprises, a commis une infraction grave au sens de l'art. 16c al. 1 let. a LCR, entraînant un retrait du permis de conduire de trois mois minimum (art. 16c al. 2 let. a LCR). S'en tenant à cette durée minimale, la décision attaquée ne peut qu'être confirmée (consid.3). Pas de violation du principe de la célérité (consid.2).

## Erwägungen

### E. 1

Déposé dans le délai de trente jours fixé par l'art. 95 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative (LPA-VD; BLV 173.36), le recours est intervenu en temps utile. Il respecte au surplus les conditions formelles énoncées à l'art. 79 LPA-VD et il est formé par un conducteur qui a un intérêt digne de protection à l'annulation du retrait de son permis de conduire (art. 75 al. 1 let a LPA-VD), de sorte qu'il y a lieu d'entrer en matière sur le fond.

### E. 2

Le requérant se plaint d'une violation du principe de célérité, en relevant que la décision sur réclamation a été rendue trois ans et un mois après les faits, soit après le délai de prescription pénale prévu pour les contraventions (cf. art. 109 du Code pénal suisse du 21 décembre 1937; RS 311.0), et qu'il n'a pas fait l'objet de nouvelles dénonciations en lien avec la circulation routière. Il fait valoir que la mesure prononcée plus de trois ans après les faits à l'encontre d'un conducteur qui, comme lui, a apporté la preuve de son amendement n'a plus d'effet éducatif, de sorte qu'il devrait être renoncé à toute mesure administrative. Le requérant se plaint également d'une violation du principe de la proportionnalité, son intérêt privé à pouvoir se déplacer dans le cadre de son activité professionnelle (il exploite une entreprise de construction), ainsi que de son activité pour l'ECA (il est membre de la Commission d'estimation des bâtiments), et l'intérêt public de sa fonction de garde-chasse l'emportant sur l'intérêt public général au maintien de la sécurité routière. a) L'art. 29 al. 1 Cst. garantit à toute personne, dans une procédure judiciaire ou administrative, le droit à ce que sa cause soit traitée dans un délai raisonnable. L'autorité viole cette garantie constitutionnelle lorsqu'elle ne rend pas la décision qu'il lui incombe de prendre dans le délai prescrit par la loi ou dans un délai que la nature de l'affaire ainsi que toutes les autres circonstances font apparaître comme raisonnable. Le caractère raisonnable du délai s'apprécie selon les circonstances particulières de la cause, eu égard notamment à la complexité de l'affaire, à l'enjeu du litige pour l'intéressé, à son comportement ainsi qu'à celui des autorités compétentes ( ATF 143 IV 373 consid. 1.3.1). En matière de circulation routière, la durée minimale du retrait de permis de conduire ne

peut plus être abaissée en raison d'une violation du droit d'être jugé dans un délai raisonnable ancré aux art. 29 al. 1 Cst. et

## **E. 6**

par. 1 CEDH, dès lors que l'art. 16 al. 3 LCR, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2005, interdit de réduire la durée minimale fixée par la loi pour quelque motif que ce soit ( ATF 135 II 334 consid. 2.2 ; TF 1C\_140/2025 du 2 avril 2025 consid. 3, 1C\_157/2023 du 23 février 2024 consid. 4.1, 1C\_190/2018 du 21 août 2018 consid. 4.1 et les réf. cit.). Dans sa jurisprudence relative à l'ancien droit, le Tribunal fédéral considérait que lorsqu'il s'était écoulé un temps relativement long depuis les faits qui avaient provoqué la mesure, que l'intéressé s'était bien conduit pendant cette période et que la durée excessive de la procédure ne lui était pas imputable, l'autorité pouvait prononcer une mesure d'une durée inférieure au minimum légal et, le cas échéant, renoncer à toute mesure ( ATF 127 II 297 consid. 3d ; 120 Ib 504 consid. 4e). A défaut de norme spécifique en la matière, il y avait lieu, selon cette ancienne jurisprudence, de s'inspirer des règles sur la prescription pénale. Toutefois, il n'était pas possible de dire abstraitement et en chiffres absolus à partir de quel moment une procédure devait être considérée comme trop longue. Pour répondre à cette question, il fallait prendre en considération les circonstances du cas particulier ( ATF 127 II 297 consid. 3d). Le Tribunal fédéral expose désormais que depuis l'entrée en vigueur de l'art. 16 al. 3 deuxième phrase LCR le 1<sup>er</sup> janvier 2005, aux termes de laquelle "la durée minimale du retrait ne peut toutefois être réduite, sauf si la peine a été atténuée conformément à l'art. 100, ch. 4, 3<sup>e</sup> phrase", il n'est plus envisageable de réduire la durée minimale de retrait du permis de conduire même en cas de violation du principe de la célérité. Cette modification législative visait expressément la jurisprudence fondée sur l'ATF 120 Ib 504, selon laquelle, dans certaines circonstances, il était admissible, voire nécessaire, de réduire la durée minimale du retrait, voire de renoncer à celui-ci (FF 1999 IV 4106, 4131; voir ATF 135 II 334; TF 1C\_157/2023, 1C\_190/2018 déjà cités). Le Tribunal fédéral laisse toutefois indéterminée la question de savoir s'il est possible, à titre exceptionnel, de renoncer totalement à une mesure en cas de violation grave du droit à être jugé dans un délai raisonnable, qui ne peut être prise en compte d'une autre manière. Dans l'arrêt 1C\_190/2018 déjà cité, il relève que si la violation du principe de célérité a été constatée à plusieurs reprises dans la jurisprudence, il n'en a pas moins été retenu que, même dans l'hypothèse d'une durée jugée contraire au principe de célérité – en l'occurrence de 9 ans et 3 mois –, elle ne pesait pas d'un poids important au point de justifier exceptionnellement de renoncer au retrait du permis de conduire (voir aussi TF 1C\_630/2022 du 25 juillet 2023 consid. 6.2 et 1C\_208/2019 du 2 octobre 2019 consid. 2.1). Plus récemment, le Tribunal fédéral a considéré qu'un délai de dix ans et sept mois séparant un grave excès de vitesse et l'arrêt du Tribunal fédéral se prononçant sur le retrait du permis de conduire, s'il était clairement trop long, n'excluait pas un effet éducatif alors même que le recourant s'était bien comporté dans l'intervalle, et qu'il ne justifiait pas de renoncer à un retrait du permis de conduire (TF 1C\_157/2023 du 23 février 2024 consid. 4.5). Le Tribunal fédéral a également reconnu qu'un délai de 10 mois et demi entre le jugement pénal définitif et la décision administrative devait être considéré comme long mais que la durée globale de ladite procédure de deux ans et sept mois n'apparaissait pas excessive (TF 1C\_150/2021 du 3 novembre 2021 consid. 3.4). b) En l'occurrence, le recourant a perdu la maîtrise de son véhicule le 1<sup>er</sup> mai 2022 et il a été condamné par ordonnance pénale du 22 août 2022, soit moins de quatre mois après les faits. Il n'a pas contesté cette ordonnance pénale qui est entrée en force. Le SAN a informé le recourant du fait qu'il envisageait de lui retirer son

permis de conduire par avis du 19 juin 2023, soit un peu moins de 10 mois après que l'ordonnance pénale a été rendue. L'autorité intimée a ensuite transmis son dossier au recourant le 16 janvier 2024, soit un peu plus de six mois après que celui-ci l'a demandé (cf. lettre du recourant du 21 juin 2023) et elle a rendu la décision prononçant le retrait du permis de conduire le 6 février 2025, soit un peu plus d'une année après avoir reçu les déterminations du recourant du 16 janvier 2024. Le SAN a finalement rendu la décision sur réclamation le 24 juin 2025, soit trois ans et un mois environ après l'accident. Il ressort de ce qui précède que la procédure pénale s'est achevée rapidement et que le recourant a également toujours réagi avec diligence aux lettres du SAN; cette autorité administrative, en revanche, a laissé passer un temps relativement long entre le moment de l'accident et le moment où elle a averti le recourant du fait qu'elle envisageait de prononcer à son encontre une mesure de retrait de son permis de conduire, puis avant de rendre sa première décision prononçant le retrait du permis de conduire, sans toutefois en expliquer les motifs. Même si le SAN aurait pu agir avec plus de diligence en particulier pour informer le recourant de la mesure administrative envisagée contre lui, on ne peut que constater que la durée de trois ans et un mois entre la commission de l'infraction et la décision attaquée n'est pas excessive, compte tenu de la jurisprudence du Tribunal fédéral. Il s'est par ailleurs écoulé moins de quatre ans entre les faits reprochés et l'arrêt rendu ce jour, ce qui n'est pas constitutif d'une violation du principe de célérité (cf. notamment TF 1C\_650/2022 du 31 mars 2023 consid. 4.1.2 et les réf. cit., dont il ressort qu'une durée de cinq ans jusqu'à la décision administrative ne dépasse pas les limites temporelles exposées au gré de la jurisprudence; cf. également Cédric Mizel, L'incidence de la violation du principe de célérité sur la nouvelle systématique des retraits du permis de conduire, *Circulation routière* 2-3/2010, p. 35, ch. 6). A cela s'ajoute que même s'il ressort du dossier que le recourant n'a pas fait l'objet de nouvelles dénonciations en lien avec la circulation routière depuis le 1<sup>er</sup> mai 2022 et qu'il n'avait au demeurant encore jamais fait l'objet de mesures administratives, il a toutefois commis une infraction grave (cf. infra, consid. 3) il y a moins de trois ans et demi, de sorte qu'on ne saurait renoncer à la mesure de retrait du permis de conduire, celle-ci conservant malgré tout un effet éducatif. Une réduction de la durée de la mesure de retrait du permis de conduire est quant à elle exclue puisque la durée de trois mois correspond au minimum légal prévu en cas d'infraction grave (art. 16c al. 2 let. a LCR; cf. infra, consid. 3). La question d'une éventuelle violation du principe de la proportionnalité n'est pas non plus pertinente en l'espèce, le juge, comme l'autorité administrative, étant tenu d'appliquer les lois fédérales (art. 190 al. 1 Cst.) et ne pouvant dès lors s'écarter du minimum légal prévu par l'art. 16 al. 2 let. a LCR (cf. infra, consid. 3), comme le prescrit l'art. 16 al. 3 LCR (CR.2025.0004 du 27 juin 2025 consid. 4). Ces griefs sont dès lors rejetés. 3. Le recourant critique la qualification d'infraction grave retenue par le SAN, en faisant valoir que l'autorité intimée s'est écartée de l'appréciation du préfet – qui a retenu une violation simple des règles de la circulation routière – sans exposer les motifs l'amenant à cette qualification. Il se réfère aux arguments qu'il a développés dans sa réclamation, à savoir qu'il a agi uniquement par réflexe pour attraper les affaires qui étaient tombées du siège passager avant, de sorte que l'infraction qu'il a commise doit être qualifiée de moyennement grave. Dans sa réplique, il précise que, selon les faits établis par l'autorité pénale, il a uniquement tenté de récupérer ses affaires, et que ni le rapport de police ni l'ordonnance pénale ne retiennent que son geste aurait duré un certain temps, de sorte que son geste doit être considéré comme un réflexe qui n'atteint pas un degré de gravité suffisant pour que la faute soit qualifiée de grave. Il ajoute qu'il roulait à une vitesse inférieure à celle autorisée. a) 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. Cette disposition est complétée par l'art. 3 al. 1 OCR, selon lequel le conducteur vouera son attention à la route et à la circulation. Il évitera toute occupation qui rendrait plus difficile la conduite du véhicule. Il veillera en outre à ce que son attention ne soit distraite, notamment, ni par un appareil reproducteur de son ni par un quelconque système d'information ou de communication. b)

La LCR distingue les infractions légères (art. 16a), les infractions moyennement graves (art. 16b) et les infractions graves (art. 16c). La qualification de l'infraction dépend du degré de la mise en danger de la sécurité d'autrui ainsi que de la gravité de la faute imputable au conducteur concerné (voir Message du Conseil fédéral du 31 mars 1999 concernant la modification de la loi fédérale de la circulation routière, FF 1999 IV p. 4131 ss; Cédric Mizel, Les nouvelles dispositions légales sur le retrait du permis de conduire, RDAF 2004 I 383 s.). Une infraction est qualifiée de légère au sens de l'art. 16a al. 1 let. a LCR, lorsque la faute est légère et la mise en danger légère; de grave au sens de l'art. 16c al. 1 let. a LCR, lorsque la faute est grave et la mise en danger grave; et de moyennement grave au sens de l'art. 16b al. 1 let. a LCR, lorsque tous les éléments constitutifs qui permettent de la privilégier comme légère ou au contraire de la qualifier de grave ne sont pas réunis. Le législateur conçoit cette dernière disposition comme l'élément dit de regroupement: elle n'est ainsi pas applicable aux infractions qui tombent sous le coup des art. 16a al. 1 let. a et 16c al. 1 let. a LCR. Dès lors, l'infraction est toujours considérée comme moyennement grave lorsque tous les éléments constitutifs qui permettent de la privilégier comme légère ou au contraire de la qualifier de grave ne sont pas réunis. Tel est par exemple le cas lorsque la faute est grave et la mise en danger bénigne ou, inversement, si la faute est légère et la mise en danger grave (ATF 136 II 447 consid. 3.2; TF 1C\_599/2024 du 29 octobre 2024 consid. 4.1). 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; TF 1C\_599/2024 du 29 octobre 2024 consid. 4.1). L'hypothèse d'une infraction grave suppose ainsi cumulativement une mise en danger objective grave et une faute grave. Sur le plan objectif, il est exigé que la sécurité routière ait été sérieusement mise en danger. Selon la jurisprudence, une mise en danger abstraite accrue suffit, ce qui est le cas lorsque, compte tenu des circonstances de l'espèce, la survenance d'un danger concret, voire d'une blessure, est imminente (ATF 150 II 505 consid. 6.1). La réalisation d'un tel danger s'examine en fonction des circonstances spécifiques du cas d'espèce (TF 1C\_592/2018 du 27 juin 2019 consid. 3.1). Sur le plan subjectif, l'art. 16c al. 1 let. a LCR, dont la portée est identique à celle de l'art. 90 ch. 2 LCR, exige un comportement sans scrupules ou gravement contraire aux règles de la circulation, c'est-à-dire une faute grave et, en cas d'acte commis par négligence, à tout le moins une négligence grossière (ATF 150 II 505 consid. 6.1; 142 IV 93 consid. 3.1; 131 IV 133 consid. 3.2; TF 1C\_536/2022 du 25 juillet 2023 consid. 4.1.2). Cette condition est réalisée si l'auteur est conscient du danger que représente sa manière de conduire ou si, contrairement à ses devoirs, il ne tient absolument pas compte du fait qu'il met en danger les autres usagers, c'est-à-dire s'il agit avec une négligence inconsciente. Dans un tel cas, il faut toutefois faire preuve de retenue. Une négligence grossière ne peut être admise que si l'absence de prise de conscience du danger créé pour autrui est particulièrement blâmable ou repose elle-même sur une absence de scrupules (ATF 131 IV 133 consid. 3.2). Plus la violation de la règle de la circulation est objectivement grave, plus on admettra l'existence

d'une absence de scrupules, sauf indice particulier permettant de retenir le contraire (ATF 142 IV 93 consid. 3.1). c) Selon la jurisprudence, a été considéré comme grave le fait, pour un conducteur, de prendre une bouteille d'eau qui avait glissé entre le siège passager et la portière (TF 1C\_188/2010 du 6 septembre 2010 consid. 2.2, annulant l'arrêt CR.2009.0086 du 18 mars 2010 concernant un conducteur qui, sur la route cantonale, laisse dévier son véhicule sur la droite, lequel empiète sur la bande herbeuse et heurte au passage une balise. Surpris, l'intéressé donne ensuite un coup de volant à gauche et perd la maîtrise de son véhicule, lequel effectue un tête-à-queue au centre de la chaussée, quitte la route sur la gauche, heurte une haie et dévale le talus avant de s'immobiliser dans un ruisseau; voir aussi CR.2024.0047 du 12 novembre 2024, où la conductrice s'est penchée pour remettre une bouteille d'eau dans son sac posé au sol côté passager et n'ayant pas remarqué que le trafic devant elle s'était arrêté, a embouti la voiture devant elle, entraînant ainsi une collision en chaîne impliquant trois véhicules); de se pencher pour ramasser un document qui se trouvait dans un sac à main, sur le sol côté passager (TF 1C\_71/2008 du 31 mars 2008 consid. 2.2, annulant l'arrêt CR.2007.0319 du 28 janvier 2008 concernant un incident survenu sur une voie de dépassement d'autoroute, à 120 km/h, véhicule ayant dévié sur la gauche et heurté la glissière centrale, après un tête-à-queue et un nouveau choc sur la glissière centrale, le véhicule traverse les voies de circulation, quitte la chaussée et s'immobilise en contrebas); de se baisser pour ramasser un téléphone portable tombé à ses pieds (TF 1C\_299/2007 du 11 janvier 2008 consid. 2.2, conducteur ayant laissé dévier son véhicule sur la droite et qui heurte alors deux véhicules arrivant en sens inverse; voir aussi CR.2015.0002 du 24 mars 2015; dans cet arrêt, le véhicule avait quitté la route et heurté un câble métallique soutenant un poteau électrique bordant la chaussée. Le tribunal cantonal a considéré que, par son comportement, le conducteur avait commis une faute grave et mis sérieusement en danger la sécurité d'autrui. Le tribunal a aussi considéré que les explications du recourant selon lesquelles il se serait penché pour récupérer son appareil après avoir pris la peine de vérifier qu'aucun autre usager de la route ni piéton ne se trouvait à proximité, ne lui étaient d'aucun secours, au contraire. Ces circonstances rendaient en effet d'autant moins excusable sa faute, puisque si on le suivait, l'intéressé aurait parfaitement pu s'arrêter pour récupérer son téléphone portable), lorsque ces activités ont conduit à ce que l'attention du conducteur soit détournée de la route. d) Dans la décision attaquée, l'autorité intimée expose que le recourant a déclaré à la police que des affaires disposées sur son siège passager étaient tombées et qu'il avait voulu les récupérer alors qu'il conduisait. Il n'a dès lors pas agi par réflexe en voulant attraper au vol des objets en train de tomber, mais il a volontairement détourné son attention de la route afin de pouvoir ramasser ces objets tombés du siège passager. Elle retient dès lors que sa faute doit être qualifiée de grave. Elle ajoute ensuite que la mise en danger doit également être qualifiée de grave, en décrivant les circonstances de l'accident causé par la perte de maîtrise de son véhicule par le recourant. Contrairement à ce que soutient le recourant, le SAN a dès lors clairement exposé pour quels motifs il considérait que tant la faute du recourant que la mise en danger créée devaient être qualifiées de graves. Le SAN n'a partant pas violé le droit d'être entendu du recourant. e) La qualification de l'infraction retenue par le SAN n'est par ailleurs pas critiquable au vu de la jurisprudence rappelée plus haut. L'autorité intimée s'est fondée sur les déclarations faites par le recourant à la police sur les lieux de l'accident desquelles il ressort clairement que les affaires étaient déjà sur le sol lorsqu'il avait voulu les récupérer et non pas qu'il avait essayé de les attraper au moment où elles chutaient (voir TF 1C\_299/2007 déjà cité consid. 2.2). Elle ne s'est au demeurant pas écartée de l'état de fait retenu par le préfet pour rendre son

ordonnance pénale du 22 août 2022 (voir notamment CR.2025.0016 du 8 juillet 2025 consid. 2b et les réf. cit., qui rappelle le principe selon lequel l'autorité administrative statuant sur un retrait du permis de conduire ne peut en principe pas s'écarter des constatations de fait d'un jugement pénal entré en force). Il n'y avait aucune urgence à ramasser une paire de jumelles et des carnets. En tentant de récupérer ces objets alors qu'il conduisait, le recourant a volontairement détourné son attention de la route - peu importe que son geste n'ait, selon lui, pas duré longtemps et qu'il ait roulé à 70 ou 75 km/h, soit légèrement en dessous de la vitesse générale autorisée. Il a pris le risque que son véhicule puisse dévier de sa trajectoire, ce qui s'est d'ailleurs produit. Lors de l'accident, le recourant roulait sur une route à double voie de circulation, avec des voitures qui étaient susceptibles d'arriver à vive allure, la vitesse étant limitée à 80 km/h. Lorsqu'il a perdu la maîtrise de sa voiture, celle-ci a non seulement heurté une première fois des rochers, mais elle a ensuite fait un tonneau, heurté une nouvelle fois des rochers avant de s'immobiliser sur le toit. Le recourant a ainsi commis une faute grave et il a mis sérieusement en danger la sécurité d'autrui. La double condition de la gravité de la faute et de la mise en danger étant réalisée, c'est à juste titre que l'autorité intimée a qualifié l'infraction commise de grave au sens de l'art. 16c al. 1 let. a LCR. C'est en vain enfin que le recourant se prévaut de la qualification retenue par le préfet. Si l'autorité administrative est en principe liée par les faits retenus au pénal, il en va en effet en revanche différemment des questions de droit, en particulier de l'appréciation de la faute et de la mise en danger (cf. TF 1C\_474/2020 du 19 avril 2021 consid. 3.2; 1C\_202/2018 du 18 septembre 2018 consid. 2.2). Après une infraction grave, une mesure de retrait du permis de conduire pour trois mois au minimum (cf. art. 16c al. 2 let. a LCR), seuil en-dessous duquel il est impossible d'aller même en cas de nécessité professionnelle de conduire un véhicule automobile (cf. art. 16 al. 3 LCR), est prononcée. L'autorité intimée n'a dès lors pas violé le droit fédéral en rendant la décision attaquée. 4. Le présent arrêt peut être rendu sur la base des pièces figurant au dossier du SAN et de celles produites par le recourant. Il n'est dès lors pas nécessaire d'ordonner au SAN de produire d'autres pièces, étant précisé que sa lettre du 16 janvier 2024 adressée au recourant et l'extrait SIAC le concernant ont été produits par celui-ci avec son recours. 5. Il découle des considérants qui précèdent que le recours, mal fondé, doit être rejeté et la décision attaquée confirmée, également en ce qu'il est prévu que la mesure s'exécutera au plus tard dès le 24 décembre 2025 au (et y compris) 23 mars 2026. Le recourant, qui succombe, supportera les frais de la cause (art. 49, 91 et 99 LPA-VD). Il n'y a pas lieu d'allouer des dépens (art. 55, 91 et 99 LPA-VD).

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