

VS_GERICHTE A1 25 86 vom 10. März 2026

VS Kantonsgericht, 2026-03-10, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vs_gerichte_A1_25_86

FR: VS_GERICHTE A1 25 86 du 10 mars 2026

IT: VS_GERICHTE A1 25 86 del 10 marzo 2026

Erwägungen

E. 1

Le recours du 27 mai 2025 a été déposé auprès de l'autorité compétente en temps utile par X _____, destinataire de la décision, à qui le permis de conduire est retiré (art. 72, 78 al. 1 let. a, 79a al. 1 let. a, 80 al. 1 let. a-c, 44, 46 et 48 LPJA). Il convient donc d'entrer en matière.

E. 2

Dans un premier grief, le recourant reproche au Conseil d'Etat d'avoir procédé à un constat inexact des faits, car sa vitesse ne s'élevait pas à 40 et 50 km/h au moment de l'impact. Il estime également faux de retenir, comme le Conseil d'Etat, un manque d'attention de sa part, puisque, par l'arrêt de son véhicule et en l'absence d'empiètement,

- 6 - il avait démontré toute la prudence requise. Ce faisant, il invoque implicitement une violation de l'art. 78 al. 1 let. a LPJA.

E. 2.1

La constatation des faits est incomplète lorsque toutes les circonstances de fait et les moyens de preuve déterminants pour la décision n'ont pas été pris en compte par l'autorité administrative ; elle est inexacte lorsque celle-ci a omis d'administrer la preuve d'un fait pertinent, a apprécié de manière erronée le résultat de l'administration d'un moyen de preuve ou a fondé sa décision sur des faits erronés, en contradiction avec les pièces du dossier (ACDP A1 25 29 du 28 octobre 2025 consid. 3.1 et A1 21 202 du

E. 2.2

Le Conseil d'Etat a retenu que « les circonstances dans lesquelles s'est déroulé l'accident ne permettent [...] pas de l'assimiler à une collision survenant à très faible vitesse, par exemple lors de manœuvres sur un parking, ni de le qualifier de < touchette >, puisque le recourant lui-même a indiqué qu'il roulait à une vitesse comprise entre 40 et 50 km/h » (décision attaquée p. 7). Il ressort par ailleurs du procès-verbal de l'audition du 6 avril 2022 (p. 2, D. 7.) qu'à la question de savoir à quelle vitesse il circulait sur la B _____, « peu avant l'accident », le recourant a répondu « entre 40 et 50 km/h ». Comme l'explique le recourant, on ne peut toutefois déduire de cette déclaration que le choc a eu lieu à cette vitesse. Rien au dossier ne permet un tel constat. Une collision à une telle vitesse aurait probablement engendré des dégâts plus importants que ceux constatés (cf. griffures du pare-chocs photographiées ; p. 58 et 59 du dossier de recours). Pour exclure une telle interprétation, il aurait été préférable que le Conseil d'Etat précise dans la formulation précitée que la vitesse entre 40 et 50 km/h était celle du recourant « peu avant l'accident ». On comprend toutefois qu'ici le Conseil d'Etat distingue le contexte de l'accident, survenu sur un tronçon où la vitesse maximale autorisée s'élève à 50 km/h, approximativement la vitesse du recourant

peu avant l'impact, d'un contexte où l'on roule à très faible allure, comme dans un parking. La vitesse maximale autorisée est en effet l'une des circonstances à examiner pour apprécier la gravité de la faute et de la mise en danger (arrêt du Tribunal fédéral 1C_599/2024 du 29 octobre 2024 consid. 4.2.). Malgré cette imprécision, on ne peut pas parler de constatation inexacte des faits puisque l'accident est bel et bien survenu dans le contexte décrit par le Conseil d'Etat, soit celui d'une route où la vitesse maximale autorisée s'élève à 50 km/h. Concernant la suite des événements, on peut admettre, comme le prétend le recourant, qu'il a ralenti à l'approche de l'intersection, si ce n'est pour laisser passer le cyclomotoriste, à tout le moins pour bifurquer à droite, rien ne contredisant ses

- 7 - allégations. La question de savoir s'il a vu ou non le cyclomotoriste n'est pas pertinente, puisque même s'il l'a vu, la collision n'a pas été évitée. En revanche, déterminer s'il y a eu ou non un empiètement sur la piste cyclable est essentiel puisque ce fait concrétise la violation des règles de la circulation routière, interdisant de gêner dans sa marche le conducteur bénéficiaire de la priorité (art. 14 al. 1, 40 al. 4 OCR). Dans le jugement pénal du 5 avril 2024, le Tribunal de police a considéré que la version des faits du cyclomotoriste devait être retenue au détriment de celle du recourant (p. 32 du dossier de recours). Le cyclomotoriste a déclaré ce qui suit : « En arrivant peu avant le virage à gauche, à la hauteur de l'intersection, j'ai été heurté par un véhicule, qui venait depuis mon côté gauche, dans le même sens de circulation, au niveau de ma jambe, [...] alors que j'étais sur la piste cyclable. Je précise que je n'ai pas vu arriver ce véhicule avant. [...] Je lui [X _____] ai également fait remarquer qu'il était sur la piste cyclable avec son véhicule » (déposition du cyclomotoriste figurant dans le rapport de police du 5 juillet 2022, p. 3). Pour sa part, le recourant admet avoir été à 10 cm de la piste cyclable, lorsqu'il regardait la ligne jaune au sol dans son rétroviseur droit (audition du recourant du 6 avril 2022, p. 3, D. 10). Une telle proximité de l'arrière du véhicule avec la ligne jaune au sol rend très probable que l'avant droit du pare-chocs empiète sur cette ligne, l'intention du conducteur et l'orientation du véhicule visant à ce moment le franchissement de la piste cyclable. Le conducteur, assis à gauche, ne pouvait voir l'emplacement exact de l'angle avant droit de son véhicule, par rapport à une ligne marquée au sol, notamment si la proximité de l'arrière de son véhicule à la ligne était aussi faible que 10 cm. L'inclinaison de 6 % de la chaussée et le virage à gauche de la piste cyclable accentuaient encore la difficulté de saisir, du point de vue du conducteur, s'il y avait un empiètement sur la piste par l'angle avant droit de son véhicule. Or, c'est précisément sur le pare-chocs avant droit que les griffures, correspondant à l'impact avec la pédale gauche du vélo, ont été relevées (p. 58 et 59 du dossier de recours). On doit donc retenir que le recourant avait peut-être l'impression d'être suffisamment en retrait, mais qu'il a mal apprécié sa position ou la taille de son véhicule, a empiété sur la piste cyclable et a gêné le cyclomotoriste dans sa marche. Alors qu'il venait de dépasser ce cyclomotoriste et qu'il explique avoir identifié sa présence, il s'agit, quoi qu'en dise le recourant, d'un manque d'attention de sa part. Partant, mal fondé, le grief est rejeté. 3. Dans un second grief, le recourant soutient que l'infraction doit être qualifiée de légère au sens de l'art. 16a al. 1 let. a LCR et non de moyennement grave au sens de l'art. 16b

- 8 - al. 1 let. a LCR. Il considère tant sa faute que la mise en danger engendrée comme légères. 3.1 3.1.1 Aux termes de l'art. 14 al. 1 OCR, celui qui est tenu d'accorder la priorité ne doit pas gêner dans sa marche le conducteur bénéficiaire de la priorité. Il réduira sa vitesse à temps et, s'il doit attendre, s'arrêtera avant le début de l'intersection. L'art. 40 al. 3

OCR prévoit que les conducteurs d'autres véhicules peuvent rouler sur les bandes cyclables délimitées par une ligne discontinue, pour autant que la circulation des cycles n'en soit pas entravée. S'ils doivent traverser une piste ou une bande cyclable ailleurs qu'aux intersections, par exemple pour accéder à une propriété, les conducteurs d'autres véhicules doivent céder la priorité aux cyclistes (art. 40 al. 4 OCR). Pour leur part, les cyclomotoristes doivent se conformer aux prescriptions concernant les cyclistes dans leur utilisation des pistes cyclables (art. 42 al. 4 OCR).

3.1.2 La loi fédérale sur la circulation routière distingue les infractions légères, moyennement graves et graves. La gravité de l'infraction doit être qualifiée selon le degré de mise en danger de la sécurité d'autrui et selon la faute de l'intéressé (arrêt du Tribunal fédéral 1C_182/2025 du 7 octobre 2025 consid. 3.1 ; ACDP A1 23 41 du 22 septembre 2023 consid. 3.1). À teneur de 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 une faute bénigne peut lui être imputée. Commet en revanche une infraction grave selon l'art. 16c al. 1 let. a LCR la personne qui, en violant gravement les règles de la circulation, met sérieusement en danger la sécurité d'autrui ou en prend le risque. Entre ces deux extrêmes, se trouve l'infraction moyennement grave, soit celle que commet 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). 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. Une 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, lorsque la faute est légère et la mise en danger grave (ATF 136 II 447 consid. 3.2). Ainsi, on parle d'infraction moyennement grave dès que la mise en danger ou la faute n'est pas légère. En revanche, une infraction légère suppose que tant la mise en danger que la faute soient

- 9 - légères (ATF 135 II 138 consid. 2.2.3 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_182/2025 précité consid. 3.2.3 ; ACDP A1 24 92 du 25 février 2025 consid. 4.2.1).

3.1.3 Il y a création d'un danger sérieux pour la sécurité d'autrui au sens de l'art. 16c al. 1 let. a LCR non seulement en cas de mise en danger concrète, mais déjà en cas de mise en danger abstraite accrue ; la réalisation d'un tel danger s'examine en fonction des circonstances spécifiques du cas d'espèce (ATF 143 IV 508 consid. 1.3, 142 IV 93 consid. 3.1 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_592/2018 du 27 juin 2019 consid. 3.1). La mise en danger concrète est le fait, pour l'auteur, de créer vis-à-vis d'un tiers une probabilité sérieuse de réalisation effective et imminente du risque, à savoir une atteinte à son intégrité physique ou à sa vie. Cela se traduit très souvent – en matière de circulation routière – par une collision du véhicule fautif contre un autre véhicule, par une « simple » perte maîtrise avec risque de collision d'un obstacle ou encore par la collision d'un obstacle, même s'il n'y a pas de blessé. Feront toutefois exception, dans ces cas de figure, les collisions à très basse vitesse ou dans des circonstances qui d'expérience n'occasionnent que des dommages matériels (MIZEL, Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire, 2015, p. 296 et réf. cit.). Un accident n'est toutefois nullement nécessaire pour réaliser une mise en danger concrète, notamment à l'égard des usagers plus vulnérables que sont les piétons ou les cyclistes. Il y a ainsi déjà mise en danger concrète lorsque la conduite de l'auteur oblige un autre usager déterminé à effectuer une brusque manœuvre de freinage ou d'évitement pour empêcher une collision ou frôle un cycliste avec sa remorque trop large de 22 cm (MIZEL, op. cit., p. 296-297) Une

mise en danger (abstraite accrue) moyennement grave existe lorsque l'on crée une situation relativement proche de l'accident avec un véhicule tiers, 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 (MIZEL, op. cit., p. 282). En matière d'accident de circulation, une mise en danger (abstraite accrue) moyennement grave peut être réalisée dans des circonstances favorables particulières (relativement basse vitesse, véhicule à faible risque inhérent), généralement sans collision d'un autre véhicule, qui font objectivement apparaître le risque de mise en danger concrète ou de lésions comme relativement proche seulement (MIZEL, op. cit., p. 284). En cas d'accident, une mise en danger peut être qualifiée de légère, en l'absence d'éléments contraires (p. ex. dommage matériel important, mise en danger évidente

- 10 - et/ou blessures causées à un tiers), lorsque la situation créée n'apparaissait pas propre en elle-même à causer une mise en danger sérieuse de tiers, en se référant pour cette appréciation à la mesure des préjudices qui se produisent habituellement en cas de réalisation du risque (MIZEL, op. cit., p. 279-280). 3.1.4 La faute peut être qualifiée de légère si l'infraction n'est que l'enchaînement de circonstances malheureuses, lorsque seule une légère inattention, ne pesant pas lourd du point de vue la culpabilité, peut être reprochée à un conducteur qui a adopté un comportement routier fondamentalement juste. De façon plus générale, une faute légère est donnée lorsque le conducteur a pris conscience du danger spécifique et qu'il a adapté sa vitesse et sa vigilance en conséquence, mais non suffisamment du fait d'une mauvaise appréciation compréhensible du point de vue d'un conducteur moyen, par exemple à cause d'un soudain manque d'adhérence malgré une faible vitesse ou du fait de la survenance d'un élément raisonnablement imprévisible. La faute légère représente en somme un comportement qui, sans être totalement excusable, bénéficie de circonstances atténuantes, voire relève carrément d'une certaine malchance (ACDP A1 23 41 précité consid. 3.3.2 ; MIZEL, op. cit., p. 340 à 342). Le principe est ainsi qu'une faute légère ne peut être admise que si la violation des règles de la circulation apparaît finalement comme la conséquence d'un concours malheureux de circonstances (arrêt du Tribunal fédéral 1C_3/2008 du 18 juillet 2008 consid. 5.3). Une faute moyennement grave au sens de l'art. 16b al. 1 let. a LCR correspond, lorsqu'aucune circonstance particulière n'exige une prudence très élevée (arrêt du Tribunal fédéral 1C_525/2012 du 24 octobre 2013 consid. 2.4), à une absence de prise en considération des risques d'accident, alors que ceux-ci étaient reconnaissables pour un conducteur moyen normalement prudent (ATF 126 II 192 consid. 2b) et vouant toute attention à la chaussée au sens de l'art. 3 al. 1 de l'OCR (arrêt du Tribunal fédéral 1C_135/2022 du 24 août 2022 consid. 2.1). Tel est également cas lorsque le comportement, l'appréciation des risques, l'attention, l'adaptation de la vitesse et/ou l'action sur les commandes d'un conducteur apparaissent moindres – mais pas infiniment moindres – que ceux qu'aurait eus un conducteur normalement respectueux des prescriptions, prudent, attentif et adroit placé dans les mêmes circonstances (ACDP A1 23 41 précité consid. 3.3.2 ; MIZEL, op. cit., p. 346). 3.2 En l'occurrence, concernant la mise en danger, le recourant invoque la superficialité des blessures du cyclomotoriste et des dommages. Il estime l'événement assimilable à une touchette dans un parking et en déduit une mise en danger bénigne.

- 11 - Comme rappelé ci-dessus (cf. supra consid. 3.1.3), une mise en danger, qu'elle soit concrète ou abstraite accrue, ne s'apprécie pas exclusivement à l'aune des résultats visibles

de l'évènement, mais en fonction de l'ampleur du risque auquel un tiers a été exposé par l'auteur. En l'occurrence, le recourant a empiété sur une piste cyclable, alors qu'il devait céder la priorité (cf. supra consid. 2.2). Si l'on peut retenir avec lui que les effets réalisés de cet empiètement ne furent pas graves, il n'en demeure pas moins que la collision entre l'avant du véhicule et le flanc gauche du cyclomotoriste qui s'apprête justement à tourner à gauche, suivant le virage de la piste cyclable, et qui circule à une vitesse entre 25 et 30 km/h (rapport de police du 5 juillet 2022, p. 3 et audition du 6 avril 2022, D. 7, p. 2), constitue une mise en danger, à tout le moins, abstraite accrue et moyennement grave. A cet égard, l'absence de dommages majeurs n'exclut ni une mise en danger concrète, ni une mise en danger abstraite accrue. La collision entre un cyclomotoriste circulant à plus de 25 km/h et un véhicule coupant sa trajectoire aurait pu engendrer des dégâts plus importants que ceux finalement survenus (cf. par exemple la grave mise en danger d'un scooter circulant, à tort, sur une piste cyclable et percuté sur sa gauche par l'avant d'un véhicule qui, voulant s'engager dans un parking, bifurquait à droite, arrêt du Tribunal fédéral 1C_182/2025 du 7 octobre 2025 consid. 3.2). Si les faibles dommages corporels et matériels constatés auraient pu également survenir lors d'une simple « touchette dans un parking », la mise en danger est ici bien plus grave, compte tenu de la vitesse du cyclomotoriste et de sa vulnérabilité. Il est au demeurant manifeste que le fait de heurter un cycle avec un véhicule automobile peut entraîner des conséquences graves pour la santé du cycliste (arrêt du Tribunal fédéral 1C_32/2011 du 4 juillet 2011 consid. 2.3 qui exclut une mise en danger légère dans un tel cas). Dans ces circonstances, l'empiètement du recourant sur la piste cyclable a engendré une mise en danger qui doit au minimum être qualifiée, comme l'a retenu l'autorité inférieure, de moyennement grave. Au sujet de sa faute, le recourant maintient avoir immobilisé son véhicule pour laisser passer le cyclomotoriste, sans empiéter sur la piste cyclable. Il en déduit avoir adapté son comportement aux circonstances. Sa faute serait ainsi tout au plus légère. La faute découle de la violation des art. 14 al. 1, 40 al. 4 OCR, par l'empiètement du véhicule du recourant sur la piste cyclable (cf. supra consid. 2.2). Il est élémentaire, lorsque l'on doit céder la priorité, de non seulement s'arrêter, mais de le faire avant tout empiètement qui pourrait gêner dans sa marche celui qui jouit de la priorité. En l'occurrence, le recourant devait particulièrement prêter attention à l'avant droit de son véhicule. La trajectoire de la piste cyclable tournant vers la gauche à l'emplacement où

- 12 - le recourant souhaitait bifurquer vers la droite, l'empiètement de l'avant droit du véhicule du recourant sur la piste cyclable était un risque identifiable que le recourant devait anticiper, puisqu'il venait de dépasser le cycle. La position à gauche du conducteur, l'inclinaison de la chaussée (6 %) et le virage à gauche de la piste cyclable limitaient la visibilité de la ligne jaune marquée au sol de la piste cyclable et exigeait une précaution supplémentaire du recourant pour éviter toute irruption dans la trajectoire du cyclomotoriste. Dans ces circonstances, on ne saurait retenir une faute légère qui relèverait d'un concours malheureux de circonstances, puisque le recourant a mal apprécié l'emplacement ou la taille de son véhicule et n'a pas pris les précautions requises pour éviter tout empiètement. Par conséquent, mal fondé, le grief est rejeté. 4. 4.1 Attendu ce qui précède, le recours est rejeté (art. 80 al. 1 let. e et 60 al. 1 LPJA). 4.2 Vu l'issue du litige, les frais de la cause sont mis à la charge du recourant (art. 89 al. 1 LPJA) qui n'a pas droit à des dépens (art. 91 al. 1 LPJA a contrario). Sur le vu des principes de la couverture des frais et de l'équivalence des prestations et compte tenu des critères d'appréciation et des limites des art. 13 al. 1 et 25 LTar, l'émolument de justice est fixé à 1500 francs.

E. 7

juin 2022 consid. 3.2).

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