



**POUVOIR JUDICIAIRE  
GERICHTSBEHÖRDEN**

ETAT DE FRIBOURG  
STAAT FREIBURG

**Tribunal cantonal TC  
Kantonsgericht KG**

Rue des Augustins 3, case postale 630, 1701 Fribourg

T +41 26 304 15 00

[www.fr.ch/tc](http://www.fr.ch/tc)

603 2026 34

## **Arrêt du 27 mai 2026**

### **III<sup>e</sup> Cour administrative**

#### **Composition**

Présidente : Dominique Gross  
Juges : Dina Beti, Stéphanie Colella  
Greffier-stagiaire : Maël Mesot

#### **Parties**

**A. \_\_\_\_\_, recourant**, représenté par Me Philippe Maridor, avocat,  
contre

**OFFICE DE LA CIRCULATION ET DE LA NAVIGATION, autorité  
intimée**

#### **Objet**

Circulation routière et transports – Retrait d'admonestation – Violation  
des règles de la circulation routière (rétroviseurs non-conformes)

Recours du 27 février 2026 contre la décision du 23 janvier 2026

## considérant en fait

A. A. \_\_\_\_\_, né en 1981, est titulaire des permis de conduire des catégories A1, B et D1.

Il ressort d'un rapport de la police cantonale vaudoise du 16 mai 2026 que A. \_\_\_\_\_ a été contrôlé le 16 mai 2025 à 08h43 sur l'autoroute à hauteur de la jonction de Cossonay alors qu'il circulait en direction d'Yverdon-les-Bains. Il était au volant d'une Porsche Cayenne et tractait une caravane Tabbert Puccini 635 W 28. Lors de son interpellation, les agents ont constaté que le convoi ne répondait pas aux prescriptions légales puisque le véhicule tractait une caravane qui obstruait sa visibilité et ne disposait pas de rétroviseurs latéraux spéciaux permettant d'observer la chaussée sur les côtés du chargement et sur une distance de 100 m vers l'arrière au minimum.

Le conducteur a reconnu les faits lors de son interpellation. Questionné sur son manquement, il a expliqué qu'il avait prêté ses rétroviseurs spéciaux à son fils et qu'il ne pensait pas être contrôlé lors de son trajet jusqu'à Yverdon-les-Bains. Au terme du contrôle, l'intéressé a été invité à mettre son véhicule en conformité et il s'est rendu à cet effet à Etagnières pour acheter des rétroviseurs adaptés.

B. Dans le cadre de la procédure pénale, le conducteur a été entendu par le Préfet du Gros-de-Vaud le 25 août 2025. Il a reconnu ne pas avoir utilisé de rétroviseurs adaptés à la largeur de la caravane tractée et expliqué qu'il avait prêté ses rétroviseurs spéciaux à son fils qui était en déplacement avec sa propre caravane. Il a ajouté qu'au moment des faits, il disposait d'une visibilité vers l'arrière en raison de la largeur de son véhicule et a précisé qu'il utilisait toujours des rétroviseurs adaptés lors de ses autres déplacements. Par ordonnance pénale du 25 août 2025, l'intéressé a été reconnu coupable de violation simple des règles de la circulation routière en raison des faits du 16 mai 2025 et condamné à une amende de CHF 100.-. L'ordonnance pénale n'a pas été contestée.

C. Le 18 juin 2025, l'Office de la circulation et de la navigation (OCN) a avisé le conducteur de l'ouverture d'une procédure administrative à son encontre en raison des événements du 16 mai 2025. A cette occasion, il a invité le conducteur à présenter ses observations.

Le 17 novembre 2025, le conducteur a transmis à l'OCN l'ordonnance pénale du 25 août 2025 ainsi que sa détermination. Il y expose que l'instruction réalisée par les autorités pénales n'était pas suffisante pour précisément déterminer l'ampleur de l'obstruction de la vue du conducteur. Il poursuit en estimant que sa faute doit être qualifiée de particulièrement légère en comparaison avec d'autres cas ayant déjà été jugés. Quant à la mise en danger, elle devait être qualifiée de mise en danger abstraite simple.

Par décision du 23 janvier 2026, notifiée au conducteur le 29 janvier 2026, l'OCN a décidé de lui retirer le permis de conduire pour une durée de 4 mois, à savoir le minimum légal, et ce à compter du 23 juillet 2026 au plus tard, et a mis les frais de la procédure à sa charge. A l'appui de sa décision, l'OCN a retenu une infraction moyennement grave au vu des circonstances de l'infraction et pris en considération les antécédents du conducteur, à savoir un retrait de permis de 3 mois en 2016 et un retrait de permis de 5 mois, réduit à 4 mois à la suite du suivi d'un cours, pour des infractions graves commises en 2016 et en 2023.

D. Par acte du 27 février 2026, le conducteur recourt auprès du Tribunal cantonal contre la décision de l'OCN du 23 janvier 2026. Il conclut, sous suite de frais et dépens, à l'annulation de la

décision, son permis de conduire n'étant retiré que pour une durée d'un mois. Subsidiairement, il demande l'annulation de la décision et le renvoi à l'autorité intimée pour nouvelle décision dans le sens des considérants.

A l'appui de son recours, le recourant fait valoir que l'autorité intimée a mal constaté les faits pertinents en retenant qu'il avait été empêché de reprendre la route après son interpellation par la police, d'une part, et que sa vision vers l'arrière du véhicule était nulle, d'autre part. L'autorité se serait ainsi écarté des constatations de faits retenues dans l'ordonnance pénale du 25 août 2025 et aurait également mal apprécié l'impact de la caravane sur sa visibilité compte tenu des dimensions de son véhicule. Le recourant relève également que, en comparaison avec d'autres cas similaires ayant été jugés et au vu des circonstances dans lesquelles l'infraction a été commise, il convient de relativiser sa faute ainsi que la mise en danger créée et de retenir que toutes deux devaient être qualifiées de faibles. L'infraction doit ainsi à son avis être qualifiée de légère, ce qui réduit la durée du retrait du permis de conduire à un mois.

L'autorité intimée a présenté ses observations sur le recours par courrier du 13 avril 2026. Elle conclut au rejet de ce dernier en se référant à sa décision et aux pièces du dossier.

Le recourant a déposé des contres-observations par courrier du 24 avril 2026, dans lesquelles il maintient son point-de-vue.

Les arguments avancés par les parties à l'appui de leurs conclusions seront repris dans les considérants en droit du présent arrêt pour autant que cela s'avère nécessaire à l'issue du litige.

## **en droit**

1.

Interjeté dans le délai de trente jours (art. 79 al. 1 du code fribourgeois du 23 mai 1991 de procédure et de juridiction administrative, CPJA; RSF 150.1) et les formes prescrites (art. 80 ss CPJA), par le destinataire de la décision attaquée (art. 76 let. a CPJA), le recours est recevable en vertu de l'art. 114 let. b CPJA en lien avec l'art. 12 al. 1 de la loi fribourgeoise du 12 novembre 1981 d'application de la législation fédérale sur la circulation routière (LALCR; RSF 781.1). L'avance de frais ayant en outre été versée dans le délai imparti, le Tribunal cantonal peut entrer en matière sur ses mérites.

2.

Selon l'art. 77 CPJA, le recours devant le Tribunal cantonal peut être formé pour violation du droit, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation (let. a), ainsi que pour constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents (let. b). En revanche, à défaut d'habilitation légale expresse, le Tribunal cantonal ne revoit pas l'opportunité de la décision attaquée (art. 78 al. 2 CPJA).

3.

3.1. L'autorité administrative statuant sur un retrait du permis de conduire est en principe liée par les 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. L'autorité administrative ne peut s'écarter du jugement pénal, dont elle doit en principe attendre la reddition, 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. 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 (arrêt TF 1C\_486/2023 du 16 avril 2024 consid. 2.1).

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 le cadre de 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 (arrêt TF 1C\_468/2020 du 3 octobre 2020 consid. 3).

3.2. Il ressort du rapport de police du 16 mai 2025 que *"au terme du contrôle, [le recourant] a été prié de mettre son ensemble de véhicules en conformité avant de reprendre la route. Il est allé acheter des rétroviseurs adaptés chez B. \_\_\_\_\_ SA à Etagnières"*. Quant à l'intéressé lui-même, lors de son audition par-devant le Préfet, il a déclaré: *"La police m'a arrêté et ils m'ont dit d'aller acheter des miroirs, ce que j'ai fait de suite chez B. \_\_\_\_\_ à Etagnières"*. Force est ainsi de constater que le rapport de police et les déclarations du recourant devant l'autorité pénale ne permettent pas de déterminer s'il a été autorisé à se rendre dans le magasin précité avec son train routier ou s'il a été contraint de décrocher la caravane pour aller faire cette acquisition. Il ne peut donc être retenu à charge du recourant que son train routier a été immobilisé jusqu'à sa mise en conformité

3.3. Quant à la question de la visibilité dont le recourant disposait grâce aux seuls rétroviseurs ordinaires de son véhicule, le rapport de police et l'ordonnance pénale se sont limités à préciser que ces rétroviseurs ne lui permettaient pas d'observer la chaussée sur les côtés de la caravane et à l'arrière sur une distance de 100 m au minimum. Le recourant fait en conséquence valoir que sa visibilité n'était pas nulle, mais qu'il lui était seulement impossible de voir à cette distance.

Aucune photographie n'a certes été effectuée par la police, mais l'autorité intimée a pris le soin d'instruire le cas. Il ressort notamment des investigations menées que le modèle de voiture conduit par le recourant avait une largeur de 1'983 mm sans les rétroviseurs et de 2'194 mm avec les rétroviseurs alors que la caravane du recourant présentait une largeur de 2'500 mm. Il en résulte que la caravane dépassait de 153 mm de chaque côté ( $[2'500 - 2'194] / 2$ ) et qu'ainsi la visibilité vers l'arrière du véhicule était nécessairement obstruée. De plus, du fait de la largeur de la caravane, il subsistait des angles morts créés par l'absence de rétroviseurs adaptés. Il faut en conclure que les allégations du recourant selon lesquelles il avait une visibilité suffisante doivent être qualifiées d'allégations de circonstance. En conséquence, il sera retenu que la visibilité du conducteur sur les côtés du chargement et vers l'arrière de son véhicule n'était pas suffisante.

4.

4.1. Selon l'art. 29 de la loi du 19 décembre 1958 sur la circulation routière (LCR; RS 741.01), les véhicules ne peuvent circuler que s'ils sont en parfait état de fonctionnement et répondent aux prescriptions. Ils doivent être construits et entretenus de manière que les règles de la circulation puissent être observées, que le conducteur, les passagers et les autres usagers de la route ne soient pas mis en danger et que la chaussée ne subisse aucun dommage. L'art. 57 al. 1 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière (OCR; RS 741.11) prévoit que le conducteur s'assurera que le véhicule et son chargement répondent aux prescriptions et qu'il dispose des accessoires nécessaires tels que le signal de panne. L'art. 58 al. 5 OCR ajoute que les véhicules automobiles qui transportent des chargements ou tirent des remorques masquant la visibilité doivent être munis à gauche et à droite, extérieurement, d'un rétroviseur permettant au conducteur d'observer la chaussée sur les côtés des chargements ou des remorques et à l'arrière sur une distance de 100 m au minimum.

Il découle des faits retenus que le recourant a contrevenu aux art. 29 LCR, 57 al. 1 OCR et 58 al. 5 OCR et qu'en conséquence, une mesure administrative devait être prise à son encontre.

4.2. Selon 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. 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. 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 (arrêt TF 1C\_485/2023 du 23 janvier 2024 consid. 2.1 et les références citées). Un danger pour la sécurité d'autrui doit être admis en cas de danger concret ou même de danger abstrait accru. Il y a danger abstrait accru lorsque, compte tenu des conditions particulières du cas, la possibilité d'une mise en danger concrète, voire d'une blessure, est proche (arrêt TF 1C\_566/2018 du 14 mai 2019 consid. 2.1).

Sur le plan subjectif, 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, à une absence de prise en considération des risques d'accident, alors que ceux-ci étaient reconnaissables pour un conducteur moyen normalement prudent et vouant toute son attention à la chaussée au sens de l'art. 3 al. 1 OCR (arrêt TF 1C\_182/2025 du 7 octobre 2025 consid. 3.2.1). Une faute légère au sens de l'art. 16a al. 1 let. a LCR correspond quant à elle à une négligence légère. Un tel cas de figure est souvent donné lorsque les conditions sont bonnes, n'inclinant pas un conducteur moyen – c'est-à-dire normalement prudent – à une vigilance particulière, et qu'une infraction survient malgré tout à la suite d'une inattention. La faute peut ainsi être légère si l'infraction n'est que l'enchaînement de

circonstances malheureuses, ou lorsque seule une légère inattention, ne pesant pas lourd du point de vue de la culpabilité, peut être reprochée au conducteur, lequel a fondamentalement adopté un comportement routier juste (arrêt TC FR 603 2025 34 du 15 août 2025 consid. 5.1).

4.3. En l'espèce, l'infraction litigieuse est survenue alors que le conducteur circulait sur une autoroute, alors que le trafic était de densité moyenne et la chaussée sèche. De plus, il a été retenu que la visibilité du conducteur était insuffisante, si bien qu'il ne voyait pas sans restriction les véhicules qui le suivaient et qu'il ne pouvait efficacement contrôler ses angles morts en raison de l'absence de rétroviseurs adaptés. Par ailleurs, la circulation sur l'autoroute se caractérise par un trafic parfois très dense et des vitesses élevées qui réduisent le temps de réaction des conducteurs. Enfin, bien que le conducteur était tenu de circuler à une vitesse de 80 km/h au plus et n'était donc normalement pas amené à effectuer de dépassements, il n'était pas exclu qu'il doive effectuer un changement de voie, par exemple en présence d'une voie fermée ou d'un changement de voie dans un échangeur, ou qu'il doive s'insérer sur l'autoroute. Dans de tels cas, une bonne visibilité sur les côtés du chargement et vers l'arrière est indispensable pour circuler en toute sécurité. Cet état de fait s'est en outre perpétué pendant une période relativement longue étant donné que le trajet emprunté par le conducteur reliait Aubonne à Yverdon-les-Bains, soit près de 50 km. La qualification de la mise en danger créée par le comportement du recourant peut toutefois demeurer indécise dès lors que la seconde condition cumulative de l'art. 16b al. 1 let. a LCR est sans conteste remplie.

En effet, le recourant savait qu'il devait munir son véhicule de rétroviseurs latéraux spéciaux, ce qu'il a admis lors de son audition devant le Préfet le 25 août 2025 lors de laquelle il a expliqué: "*Les miroirs supplémentaires je les avais. Mais j'ai mon fils qui a dû aller ce matin-là à Bâle avec sa caravane et moi je devais faire Aubonne Yverdon*", puis continué "*Lors de mes autres déplacements, je mets bien sûr les miroirs supplémentaires*". Ces déclarations démontrent bien que le recourant était parfaitement conscient de son obligation d'utiliser des rétroviseurs supplémentaires avec sa caravane étant donné qu'il les avait déjà utilisés par le passé. De plus, lorsque le conducteur a dit: "*Je me suis dit que cela allait jouer*", en parlant de son trajet, il démontre bien qu'il s'est à tout le moins accommodé du risque qu'il faisait courir aux autres usagers. La faute du recourant qui en découle ne peut ainsi être qualifiée de légère. Son comportement dénote en effet une absence claire de prise en considération des risques d'accident, alors que ceux-ci étaient reconnaissables pour un conducteur moyen normalement prudent.

Au demeurant, la jurisprudence citée par le recourant concernant des pare-brises ou des vitres mal dégagés ne lui est d'aucun secours. En effet, tous les cas cités ont été qualifiés d'infraction moyennement grave en raison du dégagement partiel du pare-brise ou de la vitre. La dangerosité de ces comportements résidait dans le fait que la visibilité du conducteur se retrouvait réduite. Cette même dangerosité se retrouve en cas d'absence de rétroviseurs suffisants sur le véhicule si bien que les jurisprudences citées ne font que confirmer le raisonnement développé ci-dessus. Enfin, le recourant ne saurait tirer argument ni du fait que le Préfet a retenu une violation de l'art. 93 al. 2 let. a LCR, qui punit de l'amende quiconque conduit un véhicule dont il sait ou devrait savoir s'il avait prêté toute l'attention commandée par les circonstances qu'il ne répond pas aux prescriptions, ni du montant de l'amende infligée. L'infraction moyennement grave au sens de l'art. 16b al. 1 let. a LCR ne présuppose en effet pas nécessairement une mise en danger concrète d'autrui pour être réalisée.

En conclusion, les deux conditions cumulatives pour retenir l'existence d'une infraction légère, à savoir une faute et une mise en danger légères, n'étant pas remplies, l'autorité intimée n'a pas violé

le droit en estimant que les évènements du 16 mai 2025 devaient être qualifiés d'infraction moyennement grave.

4.4. En vertu de l'art. 16b al. 2 let. b LCR, après une infraction moyennement grave, le permis de conduire est retiré pour quatre mois au minimum si, au cours des deux années précédentes, le permis a été retiré une fois en raison d'une infraction grave ou moyennement grave. L'art. 16 al. 3, 2<sup>ème</sup> phrase, LCR énonce que la durée minimale du retrait ne peut pas être réduite.

En l'occurrence, le permis de conduire du recourant a déjà été retiré en 2024 pour une infraction grave. Ainsi en prononçant un retrait d'admonestation d'une durée de 4 mois, l'autorité intimée s'en est tenue à la durée minimale prévue par l'art. 16b al. 2 let. b LCR. Quand bien même le recourant se prévaudrait, comme il l'a fait devant l'OCN, d'un besoin professionnel de disposer de son permis de conduire, aucune réduction de la durée du retrait du permis de conduire en deçà de la durée minimale prononcée ne pourrait lui être accordé.

5.

Au vu de ce qui précède, le recours, mal fondé, doit être rejeté et la décision de l'OCN du 23 janvier 2026 confirmée.

6.

Les frais de la procédure, arrêtés à CHF 800.- conformément aux art. 1 et 2 du tarif fribourgeois du 17 décembre 1991 des frais de procédure et des indemnités en matière de juridiction administrative (Tarif JA; RSF 150.12), sont mis à la charge du recourant qui succombe (art. 131 CPJA). Ils sont compensés par l'avance de frais de même montant versée le 12 mars 2026.

Vu l'issue du recours, il n'est pas alloué d'indemnité de partie (art. 137 *a contrario* CPJA).

*(dispositif en page suivante)*

**la Cour arrête :**

- I. Le recours est rejeté.
- II. Des frais de procédure, arrêtés à CHF 800.-, sont mis à la charge du recourant. Ils sont compensés par l'avance de frais de même montant déjà versée.
- III. Il n'est pas alloué d'indemnité de partie.
- IV. Notification.

Cette décision peut faire l'objet d'un recours auprès du Tribunal fédéral, à Lausanne, dans les 30 jours dès sa notification.

La fixation du montant des frais de procédure peut, dans un délai de 30 jours, faire l'objet d'une réclamation auprès de l'autorité qui a statué, lorsque seule cette partie de la décision est contestée (art. 148 CPJA).

Fribourg, le 27 mai 2026/mme/dbe

La Présidente

Le Greffier-stagiaire