

A1 25 175

ARRET DU 25 JUIN 2026

**Tribunal cantonal du Valais
Cour de droit public**

Composition : Christophe Joris, président ; Dr Thierry Schnyder et Matthieu Sartoretti, juges ; Augustin Tornay, greffier ;

en la cause

X _____, recourant, représenté par Maître Johann Fumeaux, avocat à Sion,

contre

CONSEIL D'ETAT DU VALAIS, autorité attaquée.

(Circulation routière ; retrait provisoire du permis de conduire)

recours de droit administratif contre la décision du 27 août 2025

Faits

A. X _____, né en xxxx, est titulaire d'un permis de conduire pour les catégories A, B, BE, A1, B1, D1, D1E, F, G, M. Une inscription le concernant figure au système d'information relatif à l'admission à la circulation (SIAC) pour un retrait de permis d'un mois, prononcé le 2 juin 2016, pour une faute moyennement grave.

B. Le 19 avril 2024, vers 17h20, alors qu'il circulait à une vitesse de 100 km/h sur la voie de dépassement mouillée de l'autoroute A1 en direction de Zurich, à la hauteur de A _____, au volant de sa B _____, immatriculée C xxx, X _____ a perdu la maîtrise de son véhicule, dérapé et s'est déporté vers la gauche, jusqu'à heurter la glissière centrale de sécurité. Il a ensuite immobilisé son véhicule sur la bande d'arrêt d'urgence, puis est reparti.

Alertée par des témoins de l'embarquée, la police cantonale argovienne a interpellé X _____ et l'a entendu peu après les faits. Lors de son audition, il a déclaré qu'il ne savait pas comment l'accident était survenu, qu'il n'avait pas été distrait, qu'il ne lui semblait pas avoir commis de faute, mais que personne d'autre n'avait été impliqué, raison pour laquelle il n'avait pas appelé la police et avait quitté les lieux.

Il ressort du rapport de police du 25 mai 2024 que X _____ n'avait pas consommé d'alcool, que les pneus de son véhicule étaient en bon état, même s'ils dataient de 2002, et que, si l'avant gauche du véhicule avait notamment été endommagé, aucun dégât à la glissière centrale de sécurité n'avait été observé.

C. Par ordonnance pénale du 3 juillet 2024, le Ministère public du canton d'Argovie a condamné X _____ à une amende de 500 fr. pour avoir violé les règles de circulation au sens de l'art. 90 al. 1 LCR, en perdant la maîtrise de son véhicule (art. 31 al. 1 LCR) et en n'adaptant pas sa vitesse aux circonstances (art. 32 al. 1 LCR), et pour avoir violé ses obligations légales lors d'un accident au sens de l'art. 92 al. 1 LCR. X _____ n'a formulé aucune opposition contre cette ordonnance.

D. Le 19 juillet 2024, le Service de la circulation routière et de la navigation (ci-après : SCN) a informé X _____ de l'ouverture d'une procédure administrative pour les faits précités et l'a invité à se déterminer.

Le 25 septembre 2024, après avoir consulté le dossier de l'affaire, X _____, représenté par Me Johann Fumeaux, a expliqué que la cause de la perte de maîtrise

était la distraction provoquée par d'intenses et douloureuses émotions, soudainement ressenties après avoir pensé à son épouse, décédée cinq jours auparavant après plus de 50 ans de mariage. Sa faute était ainsi légère, compréhensible et excusable et devait être réprimée par un avertissement. Il a précisé vivre seul, avoir besoin de son permis de conduire pour préserver son autonomie, avoir toujours fait preuve d'une très bonne attention au volant et être un bon conducteur.

Par décision du 3 octobre 2024, le SCN a retenu que X _____ avait commis une infraction moyennement grave et lui a retiré son permis pour une durée d'un mois.

E. Le 4 novembre 2024, X _____ a saisi le Conseil d'Etat d'un recours contre cette décision, concluant à son annulation et au prononcé par le SCN d'un avertissement. Il a réitéré les arguments formulés dans sa détermination du 25 septembre 2024 et souligné que le choc contre la glissière n'avait pas été violent, n'avait eu aucun effet sur les autres usagers et avait engendré des dégâts limités. En raison de sa situation personnelle, son permis lui était indispensable. Selon lui, l'accident n'avait engendré aucune mise en danger concrète, de sorte que seule une faute légère pouvait lui être reprochée, un retrait du permis de conduire étant excessivement sévère et incisif.

Le SCN s'est déterminé sur le recours le 14 février 2025 et a proposé son rejet.

Le 21 mars 2025, X _____ a réitéré ses arguments. Le SCN a renoncé à se déterminer plus amplement le 1^{er} avril 2025.

Par décision du 27 août 2025, le Conseil d'Etat a rejeté le recours. Il a retenu qu'il n'y avait pas de raison de s'écarter des faits retenus par le ministère public qui avait considéré que la perte de maîtrise était consécutive à une vitesse inadaptée sur une chaussée mouillée. En invoquant postérieurement avoir été distrait par l'émotion liée au deuil récent de son épouse, X _____ revenait sur ses déclarations à la police dans lesquelles il contestait avoir été distrait. Le Conseil d'Etat a considéré qu'en n'adaptant pas sa vitesse sur une chaussée mouillée, X _____ avait commis une faute moyennement grave, notamment parce qu'il ressortait de ses déclarations qu'il y avait beaucoup de circulation au moment de l'accident. Le risque de collision n'était ni exclu, ni invraisemblable, de sorte que la mise en danger ne pouvait être qualifiée de légère. Le retrait d'un mois du permis étant la sanction minimale pour une telle infraction, le Conseil d'Etat a constaté qu'il ne disposait pas de latitude lui permettant de réduire cette sanction.

F. Le 1^{er} octobre 2025, X _____ a attaqué cette décision cénans, concluant, sous suite de frais et dépens, à son annulation et au renvoi de la cause au SCN pour nouvelle décision prononçant un avertissement. Il a estimé que l'appréciation de la faute par le Conseil d'Etat était extrêmement sévère. Selon lui, il fallait tenir compte de l'émotion soudaine ressentie, quand bien même celle-ci n'avait pas été retenue par le ministère public qui ignorait cet élément. Il a souligné que le rapport de police retenait que le temps froid, la chaussée mouillée et les vieux pneus n'étaient que les causes « probables » de l'accident. Il convenait donc de tenir compte, dans l'examen de la faute, de la circonstance particulière et très personnelle liée au décès de son épouse. X _____ qualifiait donc sa culpabilité de très faible, celle-ci étant en outre compréhensible et excusable. Enfin, le retrait de son permis durant un mois entraînerait des conséquences lourdes en portant atteinte à son autonomie.

Le 29 octobre 2025, le Conseil d'Etat a produit le dossier de la cause, s'est référé à sa décision et a proposé le rejet du recours. Le SCN a, pour sa part, renoncé à se déterminer sur le recours.

Le 17 novembre 2025, X _____ a renoncé à formuler des observations complémentaires.

Considérant en droit

1. Le recours du 27 mai 2025 a été déposé auprès de l'autorité compétente, dans les formes requises et en temps utile par X _____, destinataire de la décision lui retirant le permis de conduire pour un mois, de sorte qu'il est recevable (art. 72, 78 al. 1 let. a, 80 al. 1 let. a-c, 44, 46 et 48 LPJA). Il convient donc d'entrer en matière.

2. Le recourant sollicite tout d'abord l'administration de plusieurs moyens de preuve, faisant ainsi usage d'un droit que la jurisprudence a déduit de l'art. 29 al. 2 Cst. (ATF 149 I 91 consid. 3.2, 148 II 73 consid. 7.3.1) et prévu par la législation cantonale (art. 17 al. 2 LPJA applicable par renvoi des art. 80 al. 1 let. d et 56 al. 1 LPJA). L'autorité peut cependant renoncer à procéder à des mesures d'instruction, lorsque les preuves administrées lui ont permis de forger sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves qui lui sont encore proposées, elle a la certitude que ces dernières ne pourraient l'amener à modifier son opinion (ATF 147 IV 534 consid. 2.5.1 ; ACDP A1 25 117 du 13 mai 2026 consid. 3.1). Par ailleurs, la

procédure administrative est en principe écrite, si bien que l'administré ne dispose pas d'un droit absolu à être entendu personnellement, ni d'un droit à obtenir l'audition de témoins (ATF 140 I 68 consid. 9.6.1, 130 II 425 consid. 2.1 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_74/2025 du 1^{er} octobre 2025 consid. 3.2.2).

2.1 Le Conseil d'Etat a produit le dossier de la cause comprenant le dossier du SCN, satisfaisant ainsi à la réquisition du recourant dans ce sens (ch. III p. 5 du recours).

2.2 Le recourant sollicite également son interrogatoire invoquant les « circonstances du cas d'espèce » (ch. 7 p. 2 et ch. III p. 5 du recours). Il ne précise toutefois pas les faits à l'appui desquels son interrogatoire est requis et s'avérerait nécessaire. En outre, le recourant a eu l'occasion d'exposer par écrit tous les faits sur lesquels se fondent ses arguments. Leur répétition par oral apparaît ainsi inutile, de sorte qu'il est renoncé à son interrogatoire.

2.3 La réserve par le recourant d'autres moyens de preuve, dont la mise en œuvre n'est pas formellement requise, constitue une clause de style prohibée (arrêt du Tribunal fédéral 1C_415/2022 du 11 juin 2024 consid. 4.4 ; ACDP A1 24 116 du 18 mars 2025 consid. 2).

3. Dans un premier grief, le recourant reproche au Conseil d'Etat de ne pas avoir tenu compte, dans l'appréciation de sa faute, de l'émotion soudaine ressentie en pensant à son épouse, récemment décédée après 50 ans de mariage, qui, en le distrayant, aurait engendré la perte de maîtrise.

3.1 La question de savoir si le Conseil d'Etat devait ou non tenir compte de ce fait, alors qu'il n'apparaît pas dans le dossier pénal ou dans l'ordonnance pénale, peut rester ouverte puisque, contrairement à ce que défend le recourant, sa prise en compte ne serait, quoi qu'il en soit, pas de nature à modifier la qualification de l'infraction (cf. *infra* consid. 4).

4. Le recourant estime que sa faute et la mise en danger en résultant seraient légères. Invoquant des arrêts du Tribunal fédéral retenant des fautes légères (6A.52/2005 du 2 décembre 2005 et 1C_625/2014 du 11 février 2015), il soutient que sa faute n'est pas plus grave que celle d'avoir perdu la maîtrise et provoqué un accident ou d'avoir refusé la priorité à un cycliste et de l'avoir percuté. Il estime que d'avoir été envahi soudainement par des émotions vives et douloureuses, alors qu'il conduisait, constituerait une circonstance particulière qui devrait supplanter toute autre considération. Son inattention était donc compréhensible et excusable. Le retrait de son

permis aurait en outre de lourdes conséquences sur lui puisqu'il vit seul, ne peut compter sur ses proches et en aurait besoin pour conserver son autonomie.

4.1

4.1.1 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. Toute personne qui n'a pas les capacités physiques et psychiques nécessaires pour conduire un véhicule parce qu'elle est sous l'influence de l'alcool, de stupéfiants, de médicaments ou pour d'autres raisons, est réputée incapable de conduire pendant cette période et doit s'en abstenir (art. 31 al. 2 LCR). Est tenu de s'abstenir de conduire quiconque n'en est pas capable parce qu'il est surmené, sous l'effet de l'alcool, d'un médicament, d'un stupéfiant ou pour toute autre raison (art. 2 al. 1 OCR).

Selon 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.

4.1.2 La LCR 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 25 86 du 10 mars 2026 consid. 3.1.2).

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 légères (ATF 135 II 138 consid. 2.2.3 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_182/2025 précité consid. 3.2.3 ; ACDP A1 25 86 précité consid. 3.1.2).

4.1.3 La mise en danger (abstraite accrue) légère est admissible en cas de perte de maîtrise en voiture à basse vitesse et lorsque le risque inhérent du véhicule fautif apparaît faible au vu des circonstances et qu'elle n'était pas propre en elle-même à créer une mise en danger sérieuse de tiers (MIZEL, Droit et pratique illustrée du retrait du permis de conduire, 2015, p. 278 et 279). Récemment, le Tribunal fédéral a rejeté la qualification de mise en danger légère pour un automobiliste qui était tombé en panne d'essence dans un tunnel et avait entravé la circulation, sans engendrer d'accident (arrêt du Tribunal fédéral 1C_122/2026 du 24 avril 2026 consid. 4.2). Il a également rejeté cette qualification pour un conducteur diabétique qui, ayant subi une chute de son taux de glycémie suivie de troubles de la vision, avait poursuivi sa route et avait heurté la bordure intérieure, puis en voulant quitter cet ouvrage avait escaladé l'îlot avec le côté gauche et percuté la signalisation s'y trouvant (arrêt du Tribunal fédéral 1C_485/2023 du 23 janvier 2024 consid. 2.3). De même, sur l'autoroute, le déportement par un motocycliste de la voie de gauche sur la voie de droite pour devancer deux véhicules, puis son rabattement à gauche, à une vitesse supérieure à 80 km/h et en présence d'un trafic moyennement dense, ne pouvait être qualifié de mise en danger légère (arrêt du Tribunal fédéral 1C_72/2016 du 11 mai 2016 consid. 2.4).

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).

4.1.4 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 25 86 précité consid. 3.1.4 ; 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 le 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 25 86 précité consid. 3.1.4 ; MIZEL, *op. cit.*, p. 346).

4.2

4.2.1 Indépendamment du motif qui l'a engendrée, la perte de maîtrise d'un véhicule sur une autoroute mouillée, à une vitesse de 100 km/h, alors que la circulation est dense (audition du recourant du 19 avril 2024, troisième question, « es hatte viel Verkehr » ; p. 6 du dossier du Conseil d'Etat), constitue déjà une mise en danger moyennement grave. En effet, s'il n'y a pas eu de collision avec un autre usager, le recourant a heurté la glissière centrale de sécurité rendant la trajectoire de son véhicule imprévisible et difficilement contrôlable. A cette vitesse, le risque de collision avec d'autres véhicules, alors que la circulation était dense, était proche et réel (arrêt du Tribunal fédéral 1C_122/2026 précité consid. 4.2). Cette qualification exclut déjà de retenir une infraction légère (cf. ATF 135 II 138 consid. 2.2.3 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C_122/2026 précité consid. 4.2).

4.2.2 Même à retenir que la cause de la perte de maîtrise du véhicule fût la distraction subie par l'émotion soudaine du deuil, il en découlerait une responsabilité du recourant qui aurait dû, aux termes des art. 31 al. 2 LCR et 2 al. 1 OCR, s'abstenir de conduire s'il en était incapable pour des motifs psychiques ou pour toute autre raison. Lorsque le deuil est tel qu'il peut affecter la capacité de conduire, le conducteur normalement respectueux des prescriptions et prudent, placé dans les mêmes circonstances, doit renoncer à prendre le volant, puisque son attention ne peut être entièrement consacrée à ses devoirs de prudence. A cet égard, la faute du recourant n'apparaît pas légère, car elle n'est pas liée à un élément extérieur imprévisible et survenant par malchance, mais à son état psychologique qui aurait dû l'amener à renoncer à prendre la route.

4.2.3 Pour le reste, les jurisprudences invoquées par le recourant ne lui sont d'aucun secours. Dans l'arrêt du Tribunal fédéral 6A.52/2005 précité, il est reproché un excès de vitesse de 18 km/h au-dessus de la limite maximale de 50 km/h (sans lien avec la perte de maîtrise invoquée par le recourant au sujet de cet arrêt et sans rapport avec le cas d'espèce). Dans l'arrêt 1C_625/2014 précité qui porte sur un refus de priorité, avec collision dans un giratoire, le Tribunal fédéral a déclaré le recours irrecevable et n'a pas détaillé les faits, ni examiné la gravité de l'infraction, qualifiée de légère par l'autorité précédente. Quoi qu'il en soit, la perte de maîtrise du recourant, dans les circonstances décrites au consid. 4.2.1 ci-dessus, a engendré un risque de collision avec d'autres véhicule à une vitesse de 100 km/h. Elle constitue ainsi une mise en danger plus grave qu'un dépassement de vitesse de 18 km/h sans perte de contrôle et qu'une collision à faible vitesse dans un giratoire.

4.2.4 Comme l'a retenu le Conseil d'Etat, le retrait du permis de conduire pour une durée d'un mois correspond au minimum légal incompressible en application des art. 16 al. 3 2^{ème} phrase LCR et 16b al. 2 let. a LCR (arrêt du Tribunal fédéral 1C_485/2023 du 23 janvier 2024 consid. 2.4). Aussi tragiques soient-elles, les circonstances personnelles invoquées ne permettent donc pas de réduire la durée du retrait ou de modifier le type de sanction.

5.

5.1 Attendu ce qui précède, le recours est rejeté (art. 80 al. 1 let. e et 60 al. 1 LPJA).

5.2 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 1000 francs.

Par ces motifs, le Tribunal cantonal prononce :

1. Le recours est rejeté.
2. Les frais, par 1000 fr., sont mis à la charge de X _____.
3. Le présent arrêt est communiqué à Maître Johann Fumeaux, à Sion, pour le recourant, au Conseil d'Etat du Valais, à Sion, et à l'Office fédéral des routes (OFROU), à Berne.

Sion, le 25 juin 2026.