

RÉPUBLIQUE ET



CANTON DE GENÈVE

POUVOIR JUDICIAIRE

A/2641/2013-LCR

ATA/603/2014

**COUR DE JUSTICE**

**Chambre administrative**

**Arrêt du 29 juillet 2014**

**2<sup>ème</sup> section**

dans la cause

**A**\_\_\_\_\_

représentée par Me Guy Zwahlen, avocat

contre

**SERVICE CANTONAL DES VÉHICULES**

**Recours contre le jugement du Tribunal administratif de première instance du  
2 janvier 2014 (JTAPI/1/2014)**

---

## EN FAIT

- 1) La société A\_\_\_\_\_ (ci-après : A\_\_\_\_\_ ou la société), précédemment dénommée B\_\_\_\_\_, est inscrite au registre du commerce de Genève depuis le 17 juin 2010 et a notamment pour but d'offrir des prestations de service liées à la circulation et au stationnement de véhicules, la fourniture et la pose de signalisation routière, l'enlèvement de véhicules, ainsi que la création et la réfection du marquage routier.
- 2) Monsieur C\_\_\_\_\_ est l'un des associés gérants de A\_\_\_\_\_.  
  
Il était précédemment titulaire de l'entreprise individuelle D\_\_\_\_\_ (ci-après : D\_\_\_\_\_), qui a cessé son activité en 2001 et dont le but social était similaire à celui de A\_\_\_\_\_.
- 3) a. Le 24 juin 2011, A\_\_\_\_\_ a sollicité de l'office cantonal des automobiles et de la navigation, devenu par la suite le service cantonal des véhicules (ci-après : SCV), la délivrance d'une autorisation pour l'utilisation de feux oranges clignotants sur les véhicules de l'entreprise, une autorisation similaire ayant été octroyée par le passé à M. C\_\_\_\_\_ dans le cadre de l'exploitation de D\_\_\_\_\_. Ce dispositif était utile et impératif lorsque les employés de la société devaient procéder à l'enlèvement des voitures dans les parkings privés, notamment pour des raisons de sécurité lors de manœuvres avec la dépanneuse.  
  
b. La société a joint à son courrier une lettre du SCV à D\_\_\_\_\_ datée du 19 avril 1999 lui confirmant l'autorisation de poser des feux orange clignotants simultanés (« warning ») supplémentaires sur son véhicule d'intervention, ces lampes « ne pouvant être enclenchées que le véhicule arrêté ».
- 4) Le 30 juin 2011, le SCV a répondu à A\_\_\_\_\_. Des feux clignotants orange d'avertissement couplés au moyen d'un commutateur séparé avec les feux clignotants avertisseurs, montés sur le toit et visibles de l'avant et de l'arrière, de type « oreilles de Mickey », étaient réservés aux véhicules d'urgence. La société avait toutefois la possibilité d'équiper ses véhicules, à l'arrière, de deux clignoteurs de direction supplémentaires en position surélevée. De tels feux devaient fonctionner de pair avec les clignoteurs de direction et simultanément avec les « warnings », les dispositions limitant la hauteur de pose et la distance latérale ne leur étant pas applicables. Ils ne nécessitaient pas non plus d'autorisation spécifique ni d'inscription dans le permis de circulation.
- 5) Par courriel du 28 septembre 2011, A\_\_\_\_\_ a transmis au SCV un photomontage du dispositif envisagé, à savoir une rampe avec gyrophares, à installer sur le toit de ses véhicules d'intervention.

- 6) Le lendemain, le SCV lui a répondu, indiquant qu'il lui ferait prochainement part de sa position, qui devait être en accord avec les « exigences actuelles ».
- 7) Le 16 janvier 2012, A\_\_\_\_\_ a écrit à la direction générale de la mobilité, devenue depuis lors la direction générale des transports (ci-après : DGT), lui faisant part de son souhait d'obtenir un agrément du département de l'intérieur et de la mobilité, devenu par la suite le département de l'environnement des transports et de l'agriculture (ci-après : DETA), pour « la pose et la signalisation » dans les « parkings privés et/ou ouverts au public ».
- 8) Le 29 mars 2012, la DGT a informé A\_\_\_\_\_ que cet agrément, qui pouvait toutefois être retirée en tout temps en cas de non-respect des conditions, lui avait été accordé. Elle lui a également transmis une notice d'information contenant les directives qui lui étaient applicables en qualité d'entreprise agréée, notamment s'agissant de la pose de signaux.
- 9) Le 12 avril 2012, A\_\_\_\_\_ a écrit au SCV, l'informant de ce qu'elle avait été officiellement agréée par la DGT pour la pose de panneaux de signalétique routière sur la voie publique. Dans ce cadre, elle souhaitait équiper ses deux véhicules techniques d'intervention, à savoir un fourgon et une voiture de type « chef de service », respectivement immatriculés 1\_\_\_\_\_ et 2\_\_\_\_\_, d'un dispositif lumineux consistant en une rampe de gyrophares orange, pour assurer tant la sécurité du trafic que celle de ses employés. Elle requérait du SCV qu'il la guide dans ses démarches afin d'obtenir l'inscription de ce dispositif dans les permis de circulation des véhicules concernés.
- 10) Le 20 avril 2012, le SCV a répondu à A\_\_\_\_\_. Même si la société était « sous contrat » avec la DGT, seules des interventions sur l'autoroute pouvaient justifier la pose de feux orange de danger sur ses véhicules, en application de la circulaire du département fédéral de justice et police (ci-après : DFJP) du 2 juin 1974. De plus, des feux clignotants orange d'avertissement, couplés au moyen d'un commutateur séparé avec les feux clignotants d'avertisseurs, montés sur le toit et visibles de l'avant et de l'arrière, étaient réservés aux véhicules d'urgence. A\_\_\_\_\_ pouvait toutefois équiper l'arrière de ses véhicules de deux clignoteurs de direction supplémentaires en position surélevée, fonctionnant de pair avec les clignoteurs de direction et simultanément avec les « warnings », étant précisé que ce dispositif ne nécessitait aucune autorisation ni inscription au permis de circulation.
- 11) a. Le 11 mai 2012, A\_\_\_\_\_ a requis du SCV des explications complémentaires, dès lors que de nombreux engins en circulation, sans être des véhicules d'urgence, étaient équipés de feux orange tournants ou clignotants de danger. Il n'était ainsi pas cohérent que ses deux voitures, qui devaient intervenir sur les routes cantonales et communales, voire sur l'autoroute en cas d'urgence, ne puissent bénéficier d'un tel dispositif, ce d'autant que la société installait des

panneaux de signalisation sur l'autoroute de contournement lors de matchs importants au stade de Genève ou d'autres manifestations s'y déroulant. Dans cette tâche, elle avait succédé à une entreprise concurrente, la société E\_\_\_\_\_ SA, dont les véhicules étaient équipés du dispositif qu'elle souhaitait également installer sur les siens. Elle renouvelait ainsi sa requête, insistant sur les impératifs de sécurité, tant pour le trafic que pour ses employés, inhérents à celle-ci.

b. Elle a joint à son courrier diverses photographies de véhicules équipés, sur le toit, de feux orange clignotants, visibles de l'avant et de l'arrière, en particulier des véhicules de la voirie, de chantier et de la police municipale.

12) Par courrier du 21 mai 2012, le SCV a expliqué à A\_\_\_\_\_ que les cas mentionnés concernaient des véhicules de travail qui, selon leur utilisation, étaient autorisés, voire obligés, d'être équipés de feux orange de danger. Au même titre que l'entreprise E\_\_\_\_\_ SA, A\_\_\_\_\_ pourrait se voir délivrer l'autorisation d'installer un feu orange de danger sur ses véhicules, avec une mention correspondante au permis de circulation, pour autant qu'elle fournisse une attestation ou une autorisation officielle du « département des travaux publics » ou de la gendarmerie qui la mandate pour effectuer des travaux sur l'autoroute.

13) Par courrier du 5 juillet 2013, A\_\_\_\_\_ a sollicité du SCV le prononcé d'une décision formelle motivée, précisant que sa demande ne faisait pas l'objet d'une égalité de traitement, compte tenu de l'existence de nombreux véhicules équipés du dispositif souhaité, lesquels n'intervenaient pas sur l'autoroute.

14) Par décision du 24 juillet 2013, déclarée exécutoire nonobstant recours, le SCV a refusé d'accorder à A\_\_\_\_\_ l'autorisation d'équiper de feux orange de danger ses véhicules affectés à la pose de la signalisation.

En tant qu'elle concernait des véhicules de tourisme, la demande de A\_\_\_\_\_ n'entraînait dans aucune des catégories mentionnées par la circulaire du DFJP. Lorsqu'elles roulaient, les voitures de la société ne présentaient pas de danger pour les autres usagers de la route, étant donné qu'elles pouvaient circuler normalement, « de par leur construction ». À l'arrêt, les feux orange de danger ne pouvaient en tout état pas être actionnés, en application de la circulaire susmentionnée. Même si un certain nombre d'autres véhicules bénéficiaient de l'équipement souhaité par A\_\_\_\_\_, il n'existait aucune inégalité de traitement, puisque les conditions d'octroi d'une telle autorisation en faveur de la société n'étaient pas réalisées.

15) a. Par acte du 14 août 2013, A\_\_\_\_\_, agissant en personne, a recouru auprès du Tribunal administratif de première instance (ci-après : TAPI) contre cette décision, concluant à ce qu'une « suite favorable à sa demande pour l'équipement de ses deux véhicules de feux orange de danger soit donnée ».

La décision du SCV consacrait une inégalité de traitement, dès lors que les véhicules d'entreprises concurrentes disposaient de feux orange de danger. De plus, par le passé, leur utilisation avait été consentie à D\_\_\_\_\_. Lors d'un entretien téléphonique avec un employé du SCV, celui-ci avait admis que son prédécesseur accordait ce type d'autorisation « à son bon vouloir ». Il en résultait qu'à ce jour, de nombreux véhicules étaient, en toute illégalité, équipés de ce type de dispositif lumineux. En tout état, l'activité de A\_\_\_\_\_, à savoir la pose de signalisation routière de jour comme de nuit, tant à l'arrêt qu'en circulation, justifiait qu'il soit fait droit à sa requête, ce d'autant qu'elle avait été agréementée par la DGT.

b. A\_\_\_\_\_ a annexé à son recours un bordereau de pièces, comportant notamment un courriel de la brigade de sécurité routière du 5 février 2013 au sujet de la signalisation du match Brésil-Italie devant avoir lieu le 21 mars 2013. Le document joint à ce courriel mentionnait le type de signalisation amovible et le lieu de leur installation, à savoir aux alentours du stade de Genève à différentes intersections, notamment au carrefour de l'Étoile, à la route des Jeunes, à l'avenue Vibert ou encore à la route de Saint-Julien, mais ne se référait à aucun panneau à installer sur l'autoroute.

16) Dans sa réponse du 2 septembre 2013, le SCV a persisté dans les termes de sa décision.

17) Par jugement du 2 janvier 2014, le TAPI a rejeté le recours de A\_\_\_\_\_.

Dès lors que A\_\_\_\_\_ ne prétendait pas que le SCV avait méconnu la législation applicable ou abusé de son pouvoir d'appréciation, son recours se limitait à la question de savoir si la décision entreprise consacrait une inégalité de traitement, comme elle l'alléguait. Au demeurant, la société, en faisant valoir ce grief, tout en indiquant que d'autres entreprises avaient reçu une autorisation en toute illégalité, admettait implicitement qu'elle ne remplissait pas non plus les conditions légales pour équiper ses véhicules de feux orange de danger. À l'appui de ses affirmations, A\_\_\_\_\_ s'était contentée d'illustrer ses propos de quelques photographies laissant apparaître des véhicules différents des siens et n'affirmait pas que la pratique du SCV, qu'elle qualifiait d'illégale, perdurait. Au contraire, à tout le moins depuis 2011, elle admettait que ce service appliquait strictement les dispositions légales et réglementaires pertinentes, puisqu'il avait refusé de lui délivrer l'autorisation requise.

18) Par acte expédié le 3 février 2014, A\_\_\_\_\_, sous la plume de son conseil, a recouru auprès de la chambre administrative de la Cour de justice (ci-après : chambre administrative) contre ce jugement, concluant à son annulation, à ce qu'il soit dit que la société remplissait les conditions pour se voir délivrer l'autorisation de poser sur les véhicules immatriculés 1\_\_\_\_\_ et 2\_\_\_\_\_ un dispositif de feux lumineux de danger orange sous la forme d'une rampe avec gyrophares fixée sur

le toit et, de ce fait, lui accorder l'autorisation requise, ainsi qu'à l'octroi d'une indemnité de procédure.

Le TAPI avait commis un déni de justice, en refusant d'analyser les griefs tirés de la violation de la loi et de l'abus du pouvoir d'appréciation du SCV, alors qu'ils avaient été soulevés, puisqu'elle avait indiqué que d'autres autorisations avaient été délivrées par ce service en toute illégalité. Cet allégué imposait par conséquent aux premiers juges de vérifier si elle avait le droit d'équiper ses deux véhicules de feux orange de danger. Le TAPI pouvait également déduire de l'acte de recours les raisons de la contestation de la décision du SCV, à savoir qu'elle ne respectait pas le droit, de sorte qu'il ne pouvait se dispenser de cet examen et se limiter à analyser le recours sous l'angle de l'égalité de traitement.

Depuis l'adoption de l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers du 19 juin 1995 (OETV – RS 741.41), le critère du « danger difficilement reconnaissable pour les autres usagers » était déterminant. Tel était le cas de véhicules arrêtés au bord d'une autoroute, d'une route principale ou d'une voie de circulation, autour desquels des employés s'afféraient pour la pose d'un marquage routier. La sécurité routière imposait dès lors de signaler de tels dangers au moyen de feux orange, qui devaient être utilisés avant que le secteur concerné ne soit balisé. La position du SCV contrevenait d'ailleurs à l'interprétation actuelle de l'utilisation des feux de danger, telle qu'elle résultait de la réponse du Conseil fédéral à une motion parlementaire en 2010, lequel considérait que la circulaire de 1974 appliquée par l'autorité intimée était obsolète et, qu'en termes de circulation routière, la sécurité devait être renforcée au moyen d'une utilisation plus étendue d'une telle signalisation lumineuse. Dès lors, en refusant l'autorisation sollicitée, le SCV avait fait une mauvaise application du droit

De plus, en autorisant l'utilisation de tels feux, dans les mêmes circonstances, par des véhicules appartenant tant à des administrations cantonales et communales qu'à des entreprises aux activités semblables aux siennes, le SCV avait non seulement abusé de son pouvoir d'appréciation, mais également violé le principe d'égalité de traitement. En particulier, il n'existait aucun motif justifiant un traitement différent de ses voitures de celles des autres sociétés disposant de l'équipement sollicité. Le TAPI aurait, à tout le moins, dû procéder à l'audition d'un représentant du SCV pour s'assurer de la pratique, illégale ou non, de ce service et ne pouvait se contenter d'aboutir au constat de l'absence d'égalité dans l'illégalité.

- 19) Le 6 février 2014, le TAPI a transmis son dossier sans formuler d'observations.
- 20) Dans sa réponse du 24 février 2014, le SCV a conclu au rejet du recours.

Il se référait aux motifs développés dans sa décision, ainsi qu'à ceux figurant dans le jugement entrepris, précisant qu'il n'avait jamais reçu de la part de A\_\_\_\_\_, alors même que tel avait été le cas pour d'autres sociétés, de décision d'adjudication délivrée par l'autorité compétente pour le remplacement de la signalétique à la suite d'un accident sur l'autoroute. Il n'avait jamais attribué d'autorisation d'équiper des véhicules de feux orange de danger sans respecter les exigences légales, A\_\_\_\_\_ procédant à un amalgame avec les feux clignotants, dont les critères d'attribution n'étaient pas identiques au dispositif requis.

- 21) a. Le 21 mars 2014, A\_\_\_\_\_ a répliqué, persistant dans les termes de ses précédentes conclusions.

Contrairement à ce qu'exposait le SCV, le critère pour bénéficier de feux orange de danger avait trait aux impératifs de la sécurité de la circulation, qui impliquait également celle des employés amenés à intervenir aux abords des véhicules, et au danger difficilement reconnaissable. Le SCV ne s'était d'ailleurs pas prononcé sur le caractère désuet de la circulaire de 1974, ce d'autant que l'ordonnance sur laquelle elle se basait avait été abrogée par l'entrée en vigueur de l'OETV, de sorte que l'autorisation ne pouvait être refusée sur cette base, ni n'avait expliqué en quoi l'utilisation de ses deux véhicules ne correspondait pas aux critères d'autorisation. Au surplus, le fait d'exiger la production d'une décision d'adjudication pour le remplacement de la signalisation sur l'autoroute à la suite d'un accident ne reposait sur aucune disposition légale ou réglementaire, activité ne se distinguant, au niveau des risques, pas de celle ayant trait à la pose de signaux temporaires sur l'autoroute et pour l'accomplissement de laquelle elle avait été mandatée par la gendarmerie. Bien qu'ayant produit diverses photographies de véhicules appartenant à des sociétés tierces, équipés de feux orange de danger, le SCV n'avait pas réussi à expliquer en quoi ceux-ci faisaient l'objet d'une utilisation différente de ses propres voitures. En particulier, même les véhicules de la F\_\_\_\_\_SA (ci-après : F\_\_\_\_\_) étaient équipés d'un tel dispositif lumineux.

b. A\_\_\_\_\_ a annexé à ses écritures diverses photographies de véhicules d'entreprises de signalisation routière, dont E\_\_\_\_\_ SA, comportant un feu orange de danger sur le toit.

- 22) Le 2 avril 2014, le juge délégué a sollicité d'A\_\_\_\_\_ la production d'un document de la DGT attestant qu'elle était appelée à intervenir sur l'autoroute pour son activité de marquage et/ou de balisage, ainsi que d'éventuels justificatifs de la réalisation de ce type d'interventions.

- 23) a. Par courrier du 25 avril 2014, A\_\_\_\_\_ a fait suite à cette demande, précisant que la police confirmait qu'elle procédait à l'installation de signalisations routières temporaires sur l'autoroute de contournement et la route des Jeunes lorsqu'il y avait des manifestations et sur demande des organisateurs

de celles-ci. Au niveau de l'administration, la DGT n'accordait pas ce type d'autorisations pour les autoroutes.

b. A\_\_\_\_\_ a joint à sa lettre les documents suivants :

- un courriel de Monsieur G\_\_\_\_\_, capitaine à l'état-major de la gendarmerie, adressé au conseil de A\_\_\_\_\_ le 16 avril 2014, et faisant référence à un précédent courriel confirmant que l'exemple qu'il citait (sic) concernant le placement de « signalisation amovible sur la voie publique lors d'un match de football au stade de Genève » était décidé par l'organisateur. Toutefois, au vu des services offerts par A\_\_\_\_\_, notamment la pose, la réfection et l'entretien de la signalisation routière, il était intéressé à rencontrer les responsables de celle-ci en vue de « discuter des modalités à prévoir » ;

- un courrier du directeur de la signalisation et des marquages de la DGT du 14 avril 2014, selon lequel la gestion des routes nationales, dont faisaient partie l'autoroute de contournement et l'autoroute de la route des Jeunes, relevait de la compétence de la Confédération. Dès lors, l'agrément octroyé par la DGT pour la pose de la signalisation routière ne concernait pas ce réseau.

24) Le juge délégué a ordonné une comparution personnelle des parties, qui s'est tenue le 21 mai 2014.

a. Les représentants de A\_\_\_\_\_ ont indiqué que la société envisageait d'équiper une partie de ses véhicules de gyrophares orange sur le toit, de manière qu'ils soient visibles lors d'interventions sur la voie publique. Ces installations pouvaient être permanentes ou amovibles, mais devaient être vues de tous les côtés lorsque les employés travaillaient sur la voie publique. À Genève, de nombreux véhicules étaient équipés de feux orange clignotants, de sorte qu'il était vain de vouloir « tout contrôler », ce d'autant que la pratique du SCV en vue de la délivrance de ces autorisations avait été « très large ». La préoccupation principale de la société était d'assurer la sécurité de ses employés, qui devaient intervenir sur la voie publique, parfois au milieu d'une circulation dense et rapide. Dans ces circonstances, la question de la visibilité du personnel relevait du bon sens.

b. Les représentants du SCV ont expliqué qu'il existait plusieurs types de signaux lumineux pouvant être placés sur un véhicule, dont certains nécessitaient la délivrance d'une autorisation. Tel était le cas du gyrophare orange que souhaitait installer A\_\_\_\_\_. D'autres signaux lumineux pouvaient toutefois être montés librement et ne nécessitaient aucune inscription au permis de circulation, en particulier les « warnings », à savoir des feux clignotants à l'arrière d'un véhicule, surélevés jusqu'au toit de celui-ci, qui offraient une visibilité de l'arrière uniquement. Par ailleurs, une installation plus complète, composée de « warnings » visibles de l'arrière et de l'avant, de même qu'une inscription lumineuse comportant la mention « intervention », était réservée aux seuls



véhicules d'urgence, soit les voitures de police et les ambulances, et devait être annotée au permis de circulation.

Le dispositif souhaité par A\_\_\_\_\_ pouvait être autorisé, pour autant que la société fournisse la preuve qu'elle était amenée à intervenir sur l'autoroute, par exemple pour y procéder au marquage, les autorités fédérales étant seules compétentes à cette fin. La société E\_\_\_\_\_ SA était d'ailleurs au bénéfice d'une telle attestation, à savoir une adjudication pour travailler sur une zone autoroutière. Dès lors, la seule réquisition faite par la gendarmerie pour une intervention sur l'autoroute n'était pas suffisante, étant précisé que même dans un tel cas, les autorités fédérales devaient avoir donné leur accord.

Les photographies produites par A\_\_\_\_\_ n'étaient pas probantes, puisque les gyrophares en question pouvaient avoir été installés sans autorisation, voire être utilisés de manière abusive sur la voie publique alors qu'ils n'étaient autorisés que pour les interventions sur l'autoroute. Après vérification, il s'était avéré que le véhicule de la F\_\_\_\_\_ mentionné par A\_\_\_\_\_ ne disposait d'aucune autorisation pour l'utilisation de feux orange de danger, aucune inscription ne figurant dans le permis de circulation du véhicule concerné. En cas d'abus, le SCV n'avait d'autre possibilité que de faire démonter l'installation illicite lors du contrôle du véhicule et de dénoncer le cas à la gendarmerie.

La réglementation appliquée par le SCV demeurait en vigueur, par renvoi direct ou indirect de l'OETV, même si le Conseil fédéral avait émis des critiques à son sujet, à défaut d'avoir été modifiée ou abrogée.

- 25) Sur quoi, la cause a été gardée à juger.

## EN DROIT

- 1) Interjeté en temps utile devant la juridiction compétente, le recours est recevable (art. 132 de la loi sur l'organisation judiciaire du 26 septembre 2010 - LOJ - E 2 05 ; art. 62 al. 1 let. a de la loi sur la procédure administrative du 12 septembre 1985 - LPA - E 5 10).
- 2) a. Aux termes de l'art. 29 al. 1 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. - RS 101), toute personne a droit, dans une procédure judiciaire ou administrative, à ce que sa cause soit traitée équitablement et jugée dans un délai raisonnable. Il y a déni de justice formel lorsqu'une autorité n'applique pas ou applique d'une façon incorrecte une règle de procédure, de sorte qu'elle ferme l'accès à la justice au particulier qui, normalement, y aurait droit. L'autorité qui se refuse à statuer ou ne le fait que partiellement alors qu'elle est compétente pour le faire viole l'art. 29 al. 1 Cst. (ATF 135 I 6 consid. 2.1 p. 9 ; 134 I 229 consid. 2.3 p. 232 ; arrêts du Tribunal fédéral 2D\_59/2013 du 4 juillet

2014 consid. 2.1 ; 2C\_601/2010 du 21 décembre 2010 consid. 2 et 5A\_279/2010 du 24 juin 2010 consid. 3.3).

La réparation d'un vice de procédure en instance de recours est possible lorsque l'autorité dispose du même pouvoir d'examen que l'autorité inférieure (ATF 135 I 279 consid. 2.6.1 p. 285 ; 129 I 129 consid. 2.2.3 p. 135 ; arrêt du Tribunal fédéral 8C\_449/2011 du 6 juin 2012 consid. 2.4.1 ; ATA/537/2013 du 27 août 2013 ; ATA/381/2013 du 18 juin 2013)

b. Peuvent notamment faire l'objet d'un recours les décisions finales (art. 57 let. a LPA), soit les mesures individuelles et concrètes prises par l'autorité dans les cas d'espèce fondées sur le droit public fédéral, cantonal et communal au sens de l'art. 4 al. 1 LPA, qui mettent fin à une procédure pour leur bénéficiaire. L'acte de recours contient, sous peine d'irrecevabilité, la désignation de la décision attaquée et les conclusions du recourant, ainsi que l'exposé des motifs et l'indication des moyens de preuve (art. 65 al. 1 et 2 LPA). La juridiction administrative applique le droit d'office et ne peut aller au-delà des conclusions des parties, sans pour autant être liée par les motifs invoqués (art. 69 al. 1 LPA).

L'objet du litige est principalement défini par l'objet du recours (ou objet de la contestation) et les conclusions du recourant et accessoirement par les griefs ou motifs qu'il invoque. L'objet du litige correspond objectivement à l'objet de la décision attaquée (ATF 136 V 362 consid. 3.4 et 4.2 ; arrêt du Tribunal fédéral 2C\_581/2010 du 28 mars 2011 consid. 1.5 ; ATA/751/2013 du 12 novembre 2013), qui délimite son cadre matériel admissible. La contestation ne peut excéder l'objet de la décision attaquée, c'est-à-dire les prétentions ou les rapports juridiques sur lesquels l'autorité inférieure s'est prononcée ou aurait dû se prononcer. L'objet d'une procédure administrative ne peut donc pas s'étendre ou qualitativement se modifier au fil des instances, mais peut tout au plus se réduire dans la mesure où certains éléments de la décision attaquée ne sont plus contestés (ATA/790/2013 du 3 décembre 2013 ; ATA/18/2013 du 8 janvier 2013 ; ATA/560/2006 du 17 octobre 2006). Ainsi, si un recourant est libre de contester tout ou partie de la décision attaquée, il ne peut pas prendre, dans son mémoire de recours, des conclusions qui sortent du cadre des questions traitées dans la procédure antérieure (ATA/18/2013 du 8 janvier 2013 ; ATA/163/2010 du 9 mars 2010 ; ATA/503/2009 du 6 octobre 2009).

c. En l'espèce, la recourante allègue que le TAPI aurait dû examiner si les conditions en vue de l'octroi de l'autorisation d'équiper ses véhicules étaient réalisées et ne pas se limiter à l'examen du grief d'égalité de traitement soulevé.

Il ressort de son acte de recours au TAPI que A\_\_\_\_\_ a conclu à ce qu'une « suite favorable » soit donnée à sa demande consistant à équiper ses véhicules de feux orange de danger, faisant ensuite grief au SCV d'avoir violé le principe d'égalité de traitement à différents égards. Si les conclusions de la recourante sont

certes formulées de manière maladroite, leur portée ne saurait être celle que le TAPI leur a donné, ce d'autant qu'il ressort des écritures de A\_\_\_\_\_ qu'elle a indiqué que son activité, à savoir la pose de la signalisation routière de jour comme de nuit, justifiait qu'il soit fait droit à sa requête, ce qui supposait qu'elle contestait à tout le moins également l'application de la réglementation pertinente faite par le SCV, ce que le TAPI aurait dû examiner, lequel n'était pas lié par les motifs invoqués. Les premiers juges ne pouvaient ainsi se contenter d'examiner le litige sous l'angle de la violation du principe de l'égalité de traitement, étant précisé que devant le TAPI, la recourante comparaisait en personne.

Dès lors que la chambre de céans dispose du même pouvoir de cognition que le TAPI (art. 61 LPA ; ATF 137 I 195 consid. 2.3.2 p. 197 s ; ATA/444/2014 du 17 juin 2014) et que le dossier, complet, lui permet de trancher le litige, elle procédera à l'examen de l'ensemble des griefs soulevés par la recourante, qui ne dépassent pas le cadre de l'objet du litige, étant précisé qu'un renvoi de la cause aux premiers juges irait à l'encontre du principe de l'économie de procédure (ATA/537/2013 du 27 août 2013).

- 3) a. Aux termes de l'art. 5 al. 1 Cst., le droit est la base et la limite de l'activité de l'État. Le principe de la légalité, sous réserve de sa signification particulière en droit pénal et en droit fiscal, n'est pas un droit constitutionnel individuel, mais un principe constitutionnel, dont la violation ne peut être invoquée qu'en lien avec celle, notamment, du principe de la séparation des pouvoirs, de l'interdiction de l'arbitraire ou d'un droit fondamental spécial (ATF 129 I 161 consid. 2.1 p. 163 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C\_35/2013 du 16 mai 2014 consid. 5).
- b. Le principe de la séparation des pouvoirs interdit à un organe de l'État d'empiéter sur les compétences d'un autre organe ; en particulier, il interdit au pouvoir exécutif d'édicter des règles de droit, si ce n'est dans le cadre d'une délégation valablement conférée par le législateur (ATF 134 I 322 consid. 2.2 p. 326 ; 130 I 1 consid. 3.1 p. 5). En droit fédéral, l'art. 164 al. 1 Cst. prévoit que doivent faire l'objet d'une législation formelle les règles de droit importantes, soit en particulier les dispositions fondamentales relatives à la restriction des droits constitutionnels (let. b) et aux droits et obligations des personnes (let. c). Une loi formelle peut prévoir une délégation législative, à moins que la Constitution ne l'exclue (art. 164 al. 2 Cst.).
- c. Selon l'art. 48 al. 1 de la loi sur l'organisation du gouvernement et de l'administration du 21 mars 1997 (LOGA – RS 172.010), le Conseil fédéral peut déléguer aux départements la compétence d'édicter des règles de droit, en prenant en compte la portée de la norme envisagée. Une indication expresse en ce sens, dans une loi au sens formel sur laquelle la Conseil fédéral fonde sa compétence, n'est pas nécessaire (art. 48 al. 2 a contrario LOGA ; arrêts du Tribunal fédéral 1C\_35/2013 du 16 mai 2014 consid. 6.1.2 et 2A.377/2012 du 29 janvier 2003 consid. 2.3.2).

d. En règle générale, les instructions, les circulaires et les directives administratives, ou, en d'autres termes, les ordonnances administratives, n'ont pas force de loi et se distinguent ainsi des ordonnances législatives, lesquelles s'adressent aux administrés, à qui elles accordent des droits ou imposent des obligations, exerçant ainsi des effets dits « externes ». Les ordonnances administratives s'adressent en revanche exclusivement aux organes de l'administration et constituent des directives en vue de garantir l'application uniforme du droit, ne conférant pas de droit ni ne créant d'obligations à la charge des administrés (ATF 136 V 295 consid. 5.7 p. 308 ; 128 I 167 consid. 4.3 p. 171 ; arrêt du Tribunal fédéral 8C\_860/2009 du 22 septembre 2010 consid. 4.2).

- 4) a. Au titre des règles de la circulation, l'art. 40 de la loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (LCR - RS 741.01) détermine l'utilisation des signaux avertisseurs. Ainsi, si la sécurité de la circulation l'exige, le conducteur avertira les autres usagers de la route, les signaux avertisseurs inutiles ou excessifs devant être évités et l'emploi du signal avertisseur en guise d'appel étant interdit.

L'art. 29 al. 1 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962 (OCR - RS 741.11) détaille cette disposition, en prévoyant que le conducteur se comportera de manière à ne pas devoir donner des signaux avertisseurs acoustiques ou des signaux optiques. Il n'a le droit de donner de tels signaux que lorsque la sécurité du trafic l'exige, l'utilisation des feux de danger selon l'art. 110 al. 3 let. b OETV étant régie par la même règle.

b. L'art. 8 al. 1 et 2 LCR habilite le Conseil fédéral à édicter des prescriptions sur la construction et l'équipement des véhicules automobiles et leurs remorques. En particulier, il prend les mesures indiquées en vue de sauvegarder la sécurité de la circulation et d'empêcher le bruit, la poussière, la fumée, l'odeur ainsi que les autres effets nuisibles ou incommodes qui résultent de l'emploi des véhicules. L'art. 106 al. 1 LCR prévoit de manière générale que le Conseil fédéral arrête les prescriptions nécessaires à l'application de la loi et désigne les autorités fédérales compétentes pour son exécution et peut autoriser l'office fédéral des routes (ci-après : OFROU) à régler les modalités.

c. L'OETV, fondée notamment sur les dispositions susmentionnées de la LCR, est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 1995, abrogeant l'ancienne ordonnance sur la construction et l'équipement des véhicules routiers du 27 août 1969 (OCE – RS 741.41 ; RO 1969 841). L'art. 110 OETV établit la liste des dispositifs d'éclairage facultatifs autorisés sur un véhicule. Lorsque l'autorité d'immatriculation a donné son aval par une inscription dans le permis de circulation, les véhicules qui présentent un danger difficilement reconnaissable pour les autres usagers de la route et les véhicules qui les accompagnent, de même que les véhicules prévus et équipés pour être munis, à titre temporaire, d'engins supplémentaires d'une largeur supérieure à 3 m, peuvent être équipés de feux

orange de danger (art. 110 al. 3 let. b OETV). L'art. 220 al. 1 OETV confie au département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (ci-après : DETEC) le soin d'édicter des instructions pour l'application de l'OETV, l'OCR contenant une disposition similaire (art. 97 al. 1 OCR).

Quant à l'art. 27 al. 4 let. c ch. 2 OCE, il prévoyait que les véhicules présentant un danger difficilement reconnaissable pour les autres usagers de la route pouvaient être équipés de feux orange de danger. Le DFJP pouvait établir des instructions relatives à l'application de l'OCE et déléguer ces attributions à la division fédérale de la police (art. 84 al. 1 OCE).

d. Le 29 septembre 1995, le DFJP a adopté une circulaire contenant les commentaires et instructions nécessaires, notamment pour l'application de l'OETV. En annexe, cette circulaire contient une liste des décisions et instructions du DFJP rendues en application de l'ancienne OCE, lesquelles restent valables sous le régime de l'OETV. Ainsi, pour l'application de l'art. 110 al. 3 let. b OETV, l'annexe effectue un renvoi à la circulaire du DFJP du 12 juin 1974 et à la notice qui l'accompagne, laquelle a été remaniée le 7 juin 1989, ces textes ayant été établis en vue de l'interprétation de l'art. 27 al. 4 OCE.

e. La circulaire du DFJP du 12 juin 1974 comporte une liste des cas dans lesquels les feux orange de danger peuvent être autorisés, « s'ils sont vraiment nécessaires ». Il en va ainsi des véhicules du service hivernal (ch. 1.1), des véhicules spéciaux en raison de leurs dimensions (ch. 1.2), de ceux utilisés lors de transports spéciaux en raison de la dimension de leur chargement (ch. 1.3), des véhicules convoyant les véhicules spéciaux et les transports spéciaux (ch. 1.4), des véhicules de dépannage effectuant souvent des remorquages sur les autoroutes et semi-autoroutes (ch. 1.5), de ceux de la police (ch. 1.7), de la protection civile en cas de catastrophe (ch. 1.8) ou de l'armée (ch. 1.9).

Tel est également le cas des véhicules servant à des usages spéciaux (ch. 1.6), qui, en raison de leur mode d'utilisation, présentent un danger particulier et imprévisible pour les autres usagers de la route, à savoir : les machines de travail circulant lentement (par exemple les balayeuses et les machines servant au marquage de la chaussée), ainsi que tous les véhicules des services d'entretien des autoroutes ; les véhicules qui, en dérogation aux règles générales de la circulation, doivent fréquemment circuler au milieu ou sur le côté gauche de la chaussée (par exemple ceux servant au nettoyage de la voie ferrée, au montage ou au nettoyage des lignes aériennes de contact) ; les véhicules utilisés en cas de catastrophes qui, lors d'interventions urgentes, sont souvent stationnés de manière dangereuse pour le trafic (par exemple les véhicules du service du feu, du service de lutte contre les hydrocarbures ou du service de santé). L'inscription au permis de circulation doit mentionner que les feux ne peuvent être utilisés que lorsque le véhicule est en service et aussi longtemps qu'il est nécessaire de mettre en garde les autres

usagers de la route. Dans les autres cas que ceux mentionnés, une autorisation d'équiper de feux orange de danger ne peut être délivrée qu'avec l'accord des autorités fédérales. En tout état, une telle autorisation doit être refusée dans les cas suivants : les machines de travail qui ne sont pas utilisées sur les autoroutes, les semi-autoroutes et les routes principales hors des agglomérations, les véhicules servant à vidanger et à nettoyer les canalisations, les véhicules destinés à l'enlèvement des ordures ou encore les voitures de réparation des entreprises électriques.

Pour éviter une utilisation abusive des feux orange de danger, la circulaire renvoie à la notice annexée, dans laquelle sont exposés les principes ayant trait à leur usage.

f. La notice concernant les feux orange de danger et les feux clignotants orange d'avertissement de l'office fédéral de la police, telle que modifiée le 7 juin 1989, prévoit qu'un véhicule ne peut être équipé d'un feu orange de danger que si l'autorité compétente l'a autorisé en portant une inscription correspondante dans le permis de circulation (ch. 1.1). Le feu orange de danger doit être enclenché si le véhicule roulant constitue un danger particulier et non prévisible pour les autres usagers de la route, par exemple en raison de ses dimensions, de son mode de travail ou de ses manœuvres spéciales dans la circulation. Lorsque le véhicule est en stationnement, ce feu doit être déclenché dans tous les cas, son utilisation n'étant pas autorisée pour garantir provisoirement la sécurité des lieux. Si, pour effectuer des travaux, un véhicule doit être stationné d'une manière entravant la circulation, ses feux clignotants doivent être enclenchés jusqu'au moment où sa présence est signalée au moyen de signaux de panne, de lampes portatives à feu clignotant ou de cônes de balisage (ch. 2.1). Les signaux avertisseurs inutiles ou excessifs, y compris les feux orange de danger, les feux clignotants orange d'avertissement et les feux clignotants, sont interdits (ch. 3). Le feu orange de danger ne donne aucun privilège au conducteur dans la circulation et a pour seul but d'avertir les autres usagers d'un danger particulier et non prévisible (ch. 4). Les conducteurs de véhicules spéciaux et de transports spéciaux, ainsi que des véhicules servant à la construction, à l'entretien et au nettoyage des routes peuvent déroger, pour de justes motifs, à condition d'observer des mesures de sécurité suffisantes, aux règles de la circulation ainsi qu'aux obligations indiquées par des signaux ou des marques. L'enclenchement des feux orange de danger peut aussi faire partie des mesures de sécurité « suffisantes », si le véhicule en mouvement présente un danger particulier et non prévisible pour les autres usagers de la route (ch. 5).

g. En réponse à une motion concernant l'autorisation des gyrophares orange pour toutes les dépanneuses, déposée par le conseiller national Ulrich GIEZENDANNER le 16 mars 2010 (objet n° 10.3111), le Conseil fédéral s'est exprimé au sujet de la circulaire du DFJP du 12 juin 1974, édictée au regard

des conditions de circulation et du trafic ayant cours au moment de son adoption. À cette époque, il était en particulier considéré que les feux de danger ne devaient être utilisés que s'ils étaient impérativement nécessaires, une multitude de signaux visuels étant de nature à atténuer la vigilance des conducteurs. Bien que ce principe fût encore d'actualité, le contexte sécuritaire avait évolué, ce qui n'était pas sans incidence sur l'utilisation de ces feux. Tel était en particulier le cas pour le dépannage de véhicules lourds, lors duquel la différence de vitesse entre le trafic en mouvement et la dépanneuse constituait un sérieux problème, qui se rencontrait sur tous les types de routes, notamment en raison de la densité du trafic. Les risques étaient également importants pour les personnes s'afférant au dépannage, qui devaient souvent franchir la voie de circulation. Dans ce contexte, la circulaire du DFJP, qui ne tenait pas compte de ces éléments, devait être modifiée, en ciblant non seulement les dépanneuses, mais également les véhicules des services d'entretien des routes. Au préalable, il fallait mener une étude en vue de déterminer si la sécurité pouvait être renforcée par l'usage de feux de danger et s'il ne fallait pas prévoir une obligation, plutôt qu'une autorisation, d'utiliser de dispositif. Le Conseil fédéral était par conséquent d'accord avec le principe du réexamen de l'utilisation des feux de danger et, le cas échéant, l'adaptation des bases juridiques aux nouvelles conditions, sans que la motion ne soit l'outil adapté à cette fin. Celle-ci étant restée en suspens pendant deux ans, elle a été classée le 16 mars 2012.

5) En l'espèce, la recourante allègue que l'autorisation de placer des feux orange de danger devait lui être octroyée, l'autorité intimée ayant procédé à une mauvaise interprétation de l'art. 110 al. 3 let. b OETV, dont les directives d'application étaient obsolètes.

a. S'il est vrai que la circulaire du DFJP s'adresse aux autorités cantonales en charge de l'application de la législation sur la circulation routière et sert à l'interprétation uniforme de celle-ci, ainsi qu'à orienter l'exercice du pouvoir d'appréciation de l'administration, elle ne se réduit toutefois à ces fonctions, ce qui ressort d'ailleurs déjà, s'agissant de prescriptions en matière de signaux avertisseurs spéciaux, des dispositions de délégation susmentionnées, qui ne se contentent pas d'habiliter l'administration à édicter des règles pour la guides dans sa pratique. Au contraire, en tant qu'elle concerne l'équipement de véhicules de feux orange de danger, la circulaire du DFJP déploie des effets externes et est opposable aux sujets de droit qu'elle concerne, de sorte qu'elle revêt un caractère normatif. Elle n'a ainsi pas valeur de lignes directrices, mais de prescriptions impératives, lesquelles lient le SCV dans le cadre de l'octroi de l'autorisation d'équiper les véhicules de feux orange de danger.

Le fait qu'elle ait été qualifiée d'obsolète par le Conseil fédéral à l'occasion de sa réponse à une motion parlementaire n'y change rien et ne dispense pas les autorités de l'appliquer. Comme l'a d'ailleurs expliqué le représentant du SCV, ce

qui ressort également de la réponse du Conseil fédéral à la motion parlementaire susmentionnée, même si une révision de cette circulaire était envisagée, elle restait néanmoins en vigueur, dans l'attente de sa modification formelle, voire de son abrogation.

Il importe également peu que la circulaire en question se fonde sur l'OCE, abrogée par l'entrée en vigueur de l'OETV, ou qu'elle ait été établie par le DFJP, au lieu de l'OFROU, ce qui résulte de la réorganisation de l'administration fédérale. En effet, l'OETV, par le biais de la circulaire du 29 septembre 1995, renvoie expressément à celle du DFJP et à la notice qui l'accompagne s'agissant de l'application de l'art. 110 al. 3 let. b OETV, dont la teneur est en tous points identique à celle de l'ancien art. 27 al. 4 let. c ch. 2 OCE.

Il en résulte que le SCV devait se fonder sur la circulaire du DJFP pour l'application de l'art. 110 al. 3 let. b OETV et ne pouvait s'en écarter, ce d'autant qu'elle émane d'une autorité fédérale et s'impose à ce titre aux cantons chargés de l'application de la législation sur la circulation routière.

b. Encore convient-il de déterminer si, sur cette base, le refus d'autoriser la recourante à équiper ses véhicules de feux orange de danger est fondé.

Concrétisant la notion de « véhicules qui présentent un danger difficilement reconnaissable pour les autres usagers de la route », la circulaire du DFJP en établit une liste exhaustive, en particulier en mentionnant les véhicules des services d'entretien des autoroutes, ceux qui circulent fréquemment au milieu ou sur le côté gauche de la chaussée et ceux utilisés en cas de catastrophes qui, lors d'interventions urgentes, sont souvent stationnés de manière dangereuse pour le trafic.

Contrairement à ce que soutient la recourante, la sécurité du trafic n'est ainsi pas un élément suffisant pour que l'autorité accorde ou non l'autorisation d'équiper un véhicule de feux orange de danger, au regard des cas énumérés, puisque d'autres paramètres entrent en considération à cette fin. L'autorisation n'est ainsi accordée que de manière restrictive, dans la mesure où la multiplication de signaux lumineux est de nature à distraire les conducteurs, comme l'a relevé le Conseil fédéral, principe restant d'actualité. Dans ce contexte, en invoquant à son profit les art. 40 LCR et 29 al. 1 OCR, la recourante perd de vue que ces dispositions réglementent l'utilisation, après l'octroi de l'autorisation, des signaux avertisseurs et optiques, y compris les feux orange de danger, et sont concrétisées par la notice annexée à la circulaire du DFJP, qui ne traite pas des conditions en vue de l'octroi de cette autorisation.

L'activité de la recourante ne correspond à aucune des catégories énumérées par la circulaire du DFJP. En effet, même si elle prétend être amenée à modifier la signalisation sur l'autoroute, elle n'a produit aucune preuve d'une telle activité,



les documents versés à la procédure se limitant à mentionner son intervention aux alentours de celle-ci à une reprise. La recourante n'a pas non plus versé à la procédure de document l'habilitant à intervenir sur l'autoroute, dont l'entretien relève de la compétence de la Confédération en application de l'art. 49 a al. 1 de la loi fédérale sur les routes nationales du 8 mars 1960 (LRN – RS 725.11), ce qu'expriment d'ailleurs les courriers de la DGT et de la brigade de sécurité routière produits devant la chambre de céans, étant précisé que ce dernier document ne fait aucune mention de mandats confiés par la gendarmerie, contrairement aux allégués de la recourante. En tout état, le fait de procéder à la modification des panneaux de signalisation lors de manifestations ne constitue pas encore des travaux d'entretien au sens de la circulaire précitée, la recourante ne prétendant pas avoir une autre activité dans ce cadre. Elle n'allègue pas non plus que ce travail nécessiterait de circuler au milieu de la chaussée ni sur le côté gauche de celle-ci, motivant principalement sa demande par le danger créé, tant pour le trafic que pour ses employés, par ses véhicules à l'arrêt. Même s'il n'est pas impossible que ceux-ci puissent être stationnés de manière dangereuse pour le trafic, cet élément n'est pas suffisant, en l'absence de véhicules d'urgence, comme le prévoit la circulaire du DFJP. Rien n'empêche d'ailleurs les employés de la recourante de sécuriser les lieux lorsque les véhicules de la société se trouvent dans une telle situation. En tout état, la circulaire du DFJP empêche la délivrance de l'autorisation notamment en faveur des machines de travail utilisées ailleurs que sur les autoroutes, les semi-autoroutes et les routes principales hors des agglomérations, le fait d'avoir reçu un agrément de la DGT ne lui étant au demeurant d'aucun secours.

La recourante ne peut ainsi prétendre à l'octroi de l'autorisation sollicitée, n'en remplissant pas les conditions, étant précisé qu'une autorisation pour d'autres cas ne peut être délivrée qu'avec l'accord des autorités fédérales, en particulier s'agissant de travaux sur l'autoroute (ch. 1.6 a contrario). Comme précédemment indiqué, la recourante n'a pas établi se livrer à une telle activité, pas davantage qu'elle n'a fourni d'attestation des autorités fédérales indiquant qu'elle était mandatée pour effectuer ce type de travaux, cette exigence résultant tant de la compétence de la Confédération en matière d'entretien des autoroutes que de la circulaire du DFJP, qui requiert l'accord des autorités fédérales, étant précisé que la recourante n'allègue pas que celle-ci n'aurait aucune assise légale.

Il résulte de ce qui précède qu'en refusant la demande de la recourante, le SCV n'a ni violé la loi, ni excédé ou abusé de son pouvoir d'appréciation, de sorte que le recours sera rejeté sur ce point.

- 6) La recourante se plaint de ce que la décision viole le principe d'égalité de traitement, le SCV ayant accordé l'autorisation sollicitée à d'autres sociétés ayant une activité similaire à la sienne.

a. Une décision viole le principe de l'égalité de traitement garanti par l'art. 8 Cst. lorsqu'elle établit des distinctions juridiques qui ne se justifient par aucun motif raisonnable au regard de la situation de fait à régler ou qu'elle omet de faire des distinctions qui s'imposent au vu des circonstances, c'est-à-dire lorsque ce qui est semblable n'est pas traité de manière identique et ce qui est dissemblable ne l'est pas de manière différente (ATF 138 V 176 consid. 8.2 p. 183 ; 134 I 23 consid. 9.1 p. 42 ; 131 I 1 consid. 4.2 p. 6 s).

b. Le principe de la légalité de l'activité administrative prévaut en principe sur celui de l'égalité de traitement. En conséquence, le justiciable ne peut généralement pas se prétendre victime d'une inégalité devant la loi lorsque celle-ci est correctement appliquée à son cas, alors qu'elle aurait été faussement, voire pas appliquée du tout, dans d'autres cas. Cela présuppose cependant, de la part de l'autorité dont la décision est attaquée, la volonté d'appliquer correctement à l'avenir les dispositions légales en question. Le citoyen ne peut prétendre à l'égalité dans l'illégalité que s'il y a lieu de prévoir que l'administration persévéra dans l'inobservation de la loi. Il faut encore que l'autorité n'ait pas respecté la loi selon une pratique constante, et non pas dans un ou quelques cas isolés, et qu'aucun intérêt public ou privé prépondérant n'impose de donner la préférence au respect de la légalité (ATF 139 II 49 consid. 7.1 p. 61 ; 136 I 65 consid. 5.6 p. 78 ; arrêt du Tribunal fédéral 1C\_482/2010 du 14 avril 2011 consid. 5.1 ; ATA/352/2012 du 5 juin 2012 consid. 7).

c. En l'espèce, aucun élément du dossier ne permet d'affirmer que l'autorité intimée aurait accordé à d'autres entreprises exerçant la même activité que la recourante l'autorisation d'équiper leurs véhicules de feu orange de danger, le représentant du SCV ayant, devant la chambre de céans, indiqué que tel n'était pas le cas. Les photographies versées à la procédure, qui ont trait en grande partie à des véhicules ayant une activité différente de celle de la recourante, ne permettent pas d'aboutir à une autre conclusion, puisqu'elles n'attestent pas de la délivrance d'une quelconque autorisation par le SCV, comme l'a précisé son représentant, en expliquant que cette autorité appliquait la circulaire du DFJP et la notice qui l'accompagne, ce dont il n'y a pas lieu de douter.

La recourante ne saurait se prévaloir de l'autorisation dont bénéficie la société E\_\_\_\_\_ SA pour exiger d'être traitée de la même manière que cette société, dès lors que cette dernière est amenée à effectuer des travaux sur l'autoroute et en a justifié en produisant une décision d'adjudication délivrée par l'autorité fédérale, la recourante n'ayant jamais versé au dossier de document similaire, de sorte que les situations de ces deux entreprises ne sont pas semblables et ne méritent ainsi pas un traitement identique.

Elle ne peut pas non plus exiger d'être mise au bénéfice de la même autorisation que D\_\_\_\_\_. En effet, à supposer que cette entreprise se soit vu autoriser par le passé de placer sur ses véhicules des feux orange de danger, le

courrier du SCV du 19 avril 1999 n'étant pas explicite à cet égard, le principe de la légalité prévaut sur celui de l'égalité de traitement. Ainsi, comme précédemment indiqué, en refusant d'accorder l'autorisation sollicitée à la recourante, le SCV a correctement appliqué la réglementation en matière de circulation routière, aucun élément ne permettant d'admettre qu'il n'en aurait pas fait de même dans d'autres cas, les photographies versées au dossier ne reflétant pas la réalité des autorisations accordées. En l'absence d'une pratique illégale constante du SCV, mais d'un cas isolé, en l'occurrence celui de D\_\_\_\_\_, la recourante ne peut ainsi prétendre au même traitement que celle-là, de sorte que son grief est également infondé.

- 7) Au regard de ce qui précède, le recours sera rejeté.
- 8) Vu l'issue du litige, un émolument de CHF 800.- sera mis à la charge de la recourante, qui succombe, aucune indemnité de procédure ne lui étant allouée (art. 87 LPA).

\* \* \* \* \*

**PAR CES MOTIFS**  
**LA CHAMBRE ADMINISTRATIVE**

**à la forme :**

déclare recevable le recours interjeté le 3 février 2014 par A\_\_\_\_\_ contre le jugement du Tribunal administratif de première instance du 2 janvier 2014 ;

**au fond :**

le rejette ;

met à la charge d'A\_\_\_\_\_ un émolument de CHF 800.- ;

dit qu'il n'est pas alloué d'indemnité de procédure ;

dit que conformément aux art. 82 ss de la loi fédérale sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 (LTF – RS 173.110), le présent arrêt peut être porté dans les trente jours qui suivent sa notification par-devant le Tribunal fédéral, par la voie du recours en matière de droit public ; le mémoire de recours doit indiquer les conclusions, motifs et moyens de preuve et porter la signature du recourant ou de son mandataire ; il doit être adressé au Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14, par voie postale ou par voie électronique aux conditions de l'art. 42 LTF. Le présent arrêt et les pièces en possession du recourant, invoquées comme moyens de preuve, doivent être joints à l'envoi ;

communiqué le présent arrêt à Me Guy Zwahlen, avocat de la recourante, au Tribunal administratif de première instance, au service cantonal des véhicules ainsi qu'à l'office fédéral des routes.

Siégeants : M. Verniory, président, Mme Junod, M. Dumartheray, juges.

Au nom de la chambre administrative :

la greffière-juriste :

S. Hüsler Enz

le président siégeant :

J.-M. Verniory

Copie conforme de cet arrêt a été communiquée aux parties.

Genève, le

la greffière :