

## **GE\_GERICHTE ATA/519/2014 vom 1. Juli 2014**

GE Cour de justice, 2014-07-01, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge\\_gerichte\\_ATA\\_519\\_2014](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_ATA_519_2014)

FR: GE\_GERICHTE ATA/519/2014 du 1 juillet 2014

IT: GE\_GERICHTE ATA/519/2014 del 1 luglio 2014

### **Erwägungen**

#### **E. 15**

peuvent disposer de l'accès à des zones ou des rues dans lesquelles la circulation est restreinte ou d'emplacements pour déposer leurs clients et prendre en charge des clients préalablement commandés, en des lieux d'accès fréquents (al. 5).

- 5/7 - A/1454/2013

En vertu de l'art. 12 RTaxis, l'accès aux zones ou aux rues dans lesquelles la circulation est restreinte est réservé aux taxis de service public (al. 1) ; l'autorisation d'accès, tant durant la journée que durant la nuit, leur est donnée selon le statut de chaque zone ou rue et est signalée de cas en cas (al. 2) ; la signalisation d'un accès autorisé aux taxis n'autorise pas l'accès aux taxis de service privé (al. 3). 5)

Le recourant conteste essentiellement la conformité de la restriction d'accès des voies « bus/taxi » aux seuls taxis de service public avec le droit fédéral de la circulation routière, et invoque la force dérogatoire du droit fédéral. Selon lui, conformément à l'art. 5 al. 3 LCR, seuls les marquages et les signalisations tels que prévus par l'OSR et la signification qui leur est donnée en droit fédéral sont contraignants. L'ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962 (OCR - RS 741.11) (sic) institue un *numerus clausus* des signaux. L'art. 74 al. 4 OSR prévoit que les voies réservées aux bus ne peuvent être utilisées que par des bus publics en trafic de ligne et qu'une dérogation est possible si elle est indiquée par une marque. La notion « taxis », applicable à l'ensemble de la Suisse, doit donc, de par le principe de la force dérogatoire du droit fédéral, être interprétée dans le sens général en Suisse de taxis et ne saurait en aucun cas être limitée aux taxis de service public. 6)

Cela étant, l'assertion d'après laquelle la notion de « taxis » devrait être la même dans toute la Suisse au plan de la signalisation routière ne repose sur aucune base légale ou jurisprudentielle.

Conformément à l'art. 3 LCR, la souveraineté cantonale sur les routes est réservée dans les limites du droit fédéral (al. 1) ; les cantons sont compétents pour interdire, restreindre ou régler la circulation sur certaines routes ; ils peuvent déléguer cette compétence aux communes sous réserve de recours à une autorité cantonale (al. 2) ; d'autres limitations ou prescriptions peuvent être édictées lorsqu'elles sont nécessaires pour protéger les habitants ou d'autres personnes touchées de manière comparable contre le bruit et la pollution de l'air, pour éliminer les inégalités frappant les personnes handicapées, pour assurer la sécurité, faciliter ou régler la circulation, pour préserver la structure de la route, ou pour satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales (al. 4 1<sup>ère</sup> phr.). L'art. 106 al. 3 LCR précise que les cantons restent compétents pour édicter des prescriptions complémentaires sur la circulation routière, sauf en ce qui concerne les véhicules

automobiles et les cycles, les tramways et chemins de fer routiers.

Vu la latitude laissée aux cantons et le fait que l'exploitation de taxis n'est pas exclue de cette marge de manœuvre par la législation fédérale, une différence de traitement concernant l'usage des voies réservées aux transports en commun entre taxis du service public et taxis du service privé n'est pas interdite ni de quelque façon limitée par le droit fédéral de la circulation routière.

- 6/7 - A/1454/2013 7)

Cette conclusion s'impose d'autant plus que le Tribunal fédéral, dans le cadre de l'examen de constitutionnalité de la LTaxis, n'a nullement mis en cause cette différence de traitement (Arrêt du Tribunal fédéral 2P.83/2005 du 26 janvier 2006).

Au contraire, selon la Haute Cour, la norme qui interdit aux taxis privés de circuler sur les voies réservées aux transports en commun (art. 19 al. 1 LTaxis et 12 al. 1 RTaxis) ne viole pas l'art. 27 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst. - RS 101), mais est une mesure rendue nécessaire par l'intérêt public et proportionnée, et ne viole en outre pas l'égalité de traitement entre concurrents (Arrêts du Tribunal fédéral 2C\_116/2011, 2C\_117/2011 et 2C\_118/2011 du 29 août 2011 consid. 7.3.2 ; 2C\_410/2009 du

#### **E. 17**

décembre 2009, confirmant l'ATA/222/2009 du 5 mai 2009 ; Arrêt du Tribunal fédéral publié in SJ 2001 I 65).

Si ladite norme avait été contraire au droit fédéral de la circulation routière, le Tribunal fédéral n'aurait pas manqué de l'indiquer, même en l'absence de grief précis sur ce point, comme le lui aurait autorisé l'art. 49 Cst. 8)

Au vu de ce qui précède, le recourant ne contestant pas avoir, en tant que conducteur d'un taxi de service privé, circulé sur une voie réservée aux transports en commun, en violation de l'art. 19 al. 1 LTaxis, le Scm était, en application de l'art. 45 al. 1 LTaxis, habilité à lui infliger une amende administrative d'un montant compris entre CHF 100.- et CHF 20'000.-.

La quotité de l'amende fixée à CHF 400.- n'apparaît pas excessive au regard de la violation commise par le recourant et de sa situation personnelle. Celui-ci ne conteste du reste pas ce montant. 9)

En définitive, le recours, infondé, sera rejeté. 10) Vu l'issue du litige, un émolument de CHF 250.- sera mis à la charge du recourant, qui succombe (art. 87 al. 1 LPA). Aucune indemnité de procédure ne lui sera allouée (art. 87 al. 2 LPA). \* \* \* \* \*

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