

# **BGer 2C\_258/2025 vom 8. Januar 2026**

Bundesgericht, 2026-01-08, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger\\_2C\\_258\\_2025](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bger_2C_258_2025)

FR: TF 2C\_258/2025 du 8 janvier 2026

IT: TF 2C\_258/2025 del 8 gennaio 2026

## **Erwägungen**

### **E. 1**

Le Tribunal fédéral examine d'office sa compétence (cf. art. 29 al. 1 LTF ). Il contrôle donc librement la recevabilité des recours qui lui sont soumis ( ATF 149 II 476 consid. 1; 148 I 160 consid. 1).

#### **E. 1.1**

Le recours est dirigé contre une décision finale ( art. 90 LTF ), rendue par le Tribunal administratif fédéral ( art. 86 al. 1 let. a LTF ). La cause concerne le refus de renouvellement d'une licence d'entreprise de transport par route au sens de la loi fédérale du 20 mars 2009 sur les entreprises de transport par route (LEnTR, ci-après aussi; loi sur les entreprises de transport par route; RS 744.10), qui relève du droit public au sens de l' art. 82 let. a LTF et ne tombe pas sous le coup de l'une des exceptions prévues à l' art. 83 LTF . Au surplus, le recours a été déposé en temps utile compte tenu des fêtes (art. 46 al. 1 let. a et 100 al. 1 LTF) et dans les formes requises ( art. 42 LTF ), par la destinataire de l'arrêt attaqué qui a qualité pour recourir au sens de l' art. 89 al. 1 LTF . Il est par conséquent recevable, sous la réserve qui suit.

#### **E. 1.2**

Compte tenu de l'effet dévolutif complet du recours auprès du Tribunal administratif fédéral, l'arrêt de cette autorité se substitue au prononcé antérieur ( ATF 136 II 539 consid. 1.2). La conclusion tendant à l'annulation de la décision de l'OFT est ainsi irrecevable.

### **E. 2**

Saisi d'un recours en matière de droit public, le Tribunal fédéral contrôle librement le respect du droit fédéral, qui comprend les droits de nature constitutionnelle ( art. 95 let. a LTF ). Le Tribunal fédéral ne connaît toutefois de la violation des droits fondamentaux que si ce moyen est invoqué et motivé par la partie recourante ( art. 106 al. 2 LTF ), c'est-à-dire s'il a été expressément soulevé et exposé de manière claire et précise ( ATF 148 I 127 consid. 4.3; 143 IV 500 consid. 1.1). Le Tribunal fédéral conduit son raisonnement juridique sur la base des faits établis par l'autorité précédente ( art. 105 al. 1 LTF ), sous réserve des cas prévus à l' art. 105 al. 2 LTF ( ATF 142 I 155 consid. 4.4.3).

### **E. 3**

Le litige porte sur le point de savoir si la condamnation pour dénonciation calomnieuse de B.\_\_\_\_\_ fait échec à ce que celui-ci soit réputé honorable au sens de la loi sur les entreprises de transport par route, avec pour conséquence que la recourante ne peut obtenir le renouvellement de sa licence d'entreprise de transport par route sans engager ou mandater un autre gestionnaire de transport.

#### **E. 4.1**

La LEnTR a pour objet notamment de régir la licence d'entreprise de transport de voyageurs et de marchandises par route ( art. 1 al. 1 LEnTR ), laquelle est nécessaire à l'exploitation d'une entreprise de transport par route qui effectue à titre professionnel des transports de voyageurs dans des véhicules automobiles de plus de huit personnes ou des transports de marchandises dans des véhicules dont le poids total inscrit dans le permis de circulation dépasse 2,5 tonnes ( art. 3 al. 1 et al. 1bis LEnTR ). La licence, octroyée par l'OFT, est valable cinq ans ( art. 3 al. 2 LEnTR ).

#### **E. 4.2**

Selon l' art. 4 al. 1 LEnTR , quiconque souhaite obtenir une licence d'entreprise de transport par route doit: satisfaire aux critères d'honorabilité (let. a); avoir la capacité financière requise (let. b); avoir la capacité professionnelle requise (let. c); avoir un siège réel et durable en Suisse (let. d). Pour qu'une entreprise obtienne une licence, les conditions des let. a à c précitées doivent être remplies par un gestionnaire de transport qui est employé de l'entreprise, ou mandaté par celle-ci, et qui est domicilié en Suisse ou dont le lieu de travail se trouve en Suisse ( art. 4 al. 2 LEnTR ). L' art. 2 let . c LEnTR précise qu'on entend par gestionnaire de transport toute personne physique qui dirige effectivement et durablement les activités de transport d'une entreprise de transport par route. Les conditions de l' art. 4 al. 1 LEnTR , dont l'honorabilité, ne sont donc pas requises en lien avec l'activité de chauffeur, mais avec celle de direction et gestion d'une entreprise de transport.

#### **E. 4.3**

D'après l' art. 5 al. 1 LEnTR , un gestionnaire de transport est réputé honorable lorsqu'au cours des dix dernières années: il n'a pas été condamné pour crime (let. a); il n'a pas commis d'infractions graves et répétées aux réglementations en vigueur concernant les conditions de rémunération et de travail de la profession, notamment les heures de conduite et de repos des conducteurs, aux dispositions sur la circulation routière relatives à la sécurité, et à celles relatives à la construction et à l'équipement des véhicules, notamment à leur poids et à leurs dimensions (let. b ch. 1 à 3). En outre, aucun motif sérieux ne doit mettre en doute son honorabilité ( art. 5 al. 2 LEnTR ). En vertu de l' art. 5 al. 3 LEnTR , le Conseil fédéral peut préciser les exigences en matière d'honorabilité, en tenant compte du droit européen applicable au transport de voyageurs et de marchandises. Le Conseil fédéral n'a pas fait usage de cette faculté. Il est seulement précisé dans l'ordonnance du 2 septembre 2015 sur les entreprises de transport par route (OEnTR; RS 744.103) que, pour prouver son honorabilité, le gestionnaire de transport doit présenter un extrait destiné aux particuliers de son casier judiciaire ne datant pas de plus de trois mois (art. 2 OEnTR).

#### **E. 4.4**

En l'espèce, le Tribunal administratif fédéral a, en substance, retenu que B.\_\_\_\_\_ ne remplissait pas la condition d'honorabilité prévue par la loi sur les entreprises de transport dès lors qu'il avait été condamné en 2023 pour une infraction qui constituait un crime. Selon le texte clair de la loi sur les entreprises de transport par route, une condamnation pour crime faisait automatiquement obstacle à l'honorabilité. Ce schématisme de la loi était admissible.

#### **E. 5**

La recourante reproche en premier lieu au Tribunal administratif fédéral d'avoir retenu une interprétation de la loi sur les entreprises de transports non conforme aux obligations de la Suisse découlant de l'Accord du 21 juin 1999 entre la Confédération suisse et la Communauté européenne sur le transport de marchandises et de voyageurs par rail et par route (ATT; RS 0.740.72, ci-après également: l'accord sur les transports terrestres).

### **E. 5.1**

L'accord sur les transports terrestres prévoit, à son art. 52 al. 6, que pour atteindre ses buts, les parties doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour que les droits et obligations équivalant à ceux contenus dans les actes juridiques de la Communauté (désormais: Union européenne) trouvent application dans leurs relations. Il renvoie à son annexe 1 s'agissant du droit européen pertinent. Ainsi, l'accord sur les transports terrestres n'oblige pas la Suisse à reprendre l'"acquis communautaire", mais à rendre sa législation équivalente à celle de l'Union européenne (cf. arrêt 2C\_26/2019 du 22 décembre 2021 consid. 7.6.1; EPINEY/GRUBER, Das Landverkehrsabkommen Schweiz-EU, Überblick und erste Bewertung, URP 1999, p. 597 ss, p. 601 s.; SCHNEUWLY, Principales caractéristiques de l'Accord sur les transports terrestres, in Felder/Kaddous (édit.), Accords bilatéraux Suisse-UE, 2001, p. 491 ss, p. 508).

### **E. 5.2**

L'annexe 1 de l'accord sur les transports terrestres renvoyait initialement à la directive (CE) n° 96/26 du Conseil du 29 avril 1996 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres visant à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux (JO L 124 du 23 mai 1996 p. 1, ci-après: directive 96/26). Celle-ci prévoyait une condition d'honorabilité pour l'entreprise de transport et son gestionnaire qui impliquait l'absence de condamnation pénale grave, y compris pour des infractions commises dans le domaine commercial (art. 3 par. 2 let. a directive 96/26). En vertu de la décision n°1/2015 du 16 décembre 2015 du Comité des transports terrestres Communauté/Suisse modifiant les annexes 1, 3, 4 et 7 de l'accord sur les transports terrestres (RO 2016 433), l'annexe 1 de l'accord sur les transports terrestres renvoie désormais au règlement (CE) n°1071/2009 du 21 octobre 2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route (JO L 300 du 14 novembre 2009 p. 51; ci-après: règlement [CE] 1071/2009). Ce règlement précise par rapport à la législation antérieure l'exigence d'honorabilité. Il prévoit qu'il revient aux États membres de déterminer les conditions que doivent remplir les entreprises et gestionnaires de transport pour remplir ce critère, tout en fixant un contenu minimal aux exigences à satisfaire. Ainsi, pour être honorable, le gestionnaire de transport ou l'entreprise de transport doit notamment ne pas avoir fait l'objet de condamnation ou sanction pour toute infraction grave aux réglementations nationales en vigueur en matière de droit commercial, de droit de l'insolvabilité, de conditions salariales et de travail dans la profession, de trafic routier, de responsabilité professionnelle et de traite d'êtres humains ou de trafic de stupéfiants (art. 6 par. 1 al. 1 et 3 let. a règlement [CE] 1071/2009). Il doit en outre ne pas avoir fait l'objet de condamnation pénale grave ou s'être vu infligé de sanction pour avoir gravement enfreint les réglementations européennes relatives à la profession (temps de travail, qualification des chauffeurs, etc.) et aux véhicules (dimensions, conditions techniques, etc.) (art. 6 par. 1 al. 1 et 3 let. b règlement [CE] 1071/2009). Pour ce

deuxième type d'infractions, l'autorité compétente doit prendre en compte les circonstances spécifiques pour juger de la perte d'honorabilité (art. 6 par. 2 règlement [CE] 1071/2009).

### **E. 5.3**

Comme l'a relevé à juste titre le Tribunal administratif fédéral, la recourante ne peut rien tirer de l'Accord sur les transports terrestres et du règlement (CE) 1071/2009. En effet et indépendamment du fait que la Suisse s'est obligée à rendre sa législation équivalente à l'acquis communautaire, et non à le reprendre, le droit européen ne définit pas de manière exhaustive la notion d'honorabilité, mais fixe des critères minimaux à cet égard. Le droit interne ne se réfère en outre pas directement aux critères du droit européen pour définir l'honorabilité. Pour le surplus, on relèvera que le droit européen prévoit une prise en considération des circonstances et une application du principe de proportionnalité uniquement en lien avec les infractions aux règles européennes sur le transport, ce qui ne va pas dans le sens voulu par la recourante, qui plaide que le critère d'honorabilité devrait toujours être interprété en fonction du cas d'espèce, indépendamment du type d'infractions commises. Le grief est ainsi rejeté.

### **E. 6**

La recourante se plaint d'une interprétation et application de l'art. 5 al. 1 let. a LEnTR contraire à sa liberté économique (art. 27 Cst.) et au principe de proportionnalité (art. 5 al. 2 et 36 al. 3 Cst.). Elle fait valoir qu'une interprétation trop schématique de la loi mènerait à un résultat choquant, puisque son gérant, qui assurait depuis la création de l'entreprise la fonction de gestionnaire de transport, se verrait empêché d'exercer sa profession pour des faits qui ne remettraient, selon lui, pas en cause sa probité. Il s'agirait ainsi de comprendre la notion de crime en relation avec la gravité concrète de l'infraction commise au regard des exigences de la profession et non pas de manière purement formelle.

#### **E. 6.1**

La loi s'interprète en premier lieu selon sa lettre (interprétation littérale). Le Tribunal fédéral ne se fonde cependant sur la compréhension littérale d'un texte légal que s'il en découle sans ambiguïté une solution matériellement juste. Il y a lieu de déroger au sens littéral d'un texte clair, lorsque des raisons objectives permettent de penser que le texte ne restitue pas le sens véritable de la disposition en cause et conduit à des résultats que le législateur ne peut avoir voulus et qui heurtent le sentiment de la justice et le principe de l'égalité de traitement. De tels motifs peuvent découler des travaux préparatoires (interprétation historique), du but de la règle, de son esprit, ainsi que des valeurs sur lesquelles elle repose, singulièrement de l'intérêt protégé (interprétation téléologique) ou encore de sa relation avec d'autres dispositions légales (interprétation systématique). Le Tribunal fédéral ne privilégie aucune méthode d'interprétation, mais s'inspire d'un pluralisme pragmatique pour rechercher le sens véritable de la norme (ATF 150 II 273 consid. 4.4.1; 140 V 462 consid. 5.1; 138 II 557 consid. 7.1). Si plusieurs interprétations sont possibles, il convient de choisir celle qui est conforme à la Constitution (ATF 151 V 186 consid. 4.2; 148 II 259 consid. 6.3; 148 II 218 consid. 5.2; 145 III 56 consid. 5.3.1; 140 I 305 consid. 6.2; 138 II 217 consid. 4.1; 132 II 234 consid. 2.2). L'interprétation conforme à la Constitution trouve toutefois ses limites lorsque le texte et le sens de la disposition légale sont absolument clairs, quand bien même ils seraient contraires à la Constitution (ATF 151 V 186 consid. 4.2; 151 V 129 consid. 5; 150 V 263 consid. 4.3).

#### **E. 6.2**

En l'occurrence, il convient de déterminer si l' art. 5 al. 1 let. a LEnTR laisse une marge de manoeuvre à l'autorité ou s'il exclut automatiquement l'honorabilité du gestionnaire de transport en cas de condamnation pour crime au cours des dix dernières années, c'est-à-dire indépendamment du crime commis, de la peine prononcée, de la date de commission de l'infraction et des circonstances d'espèce.

### **E. 6.3**

Sous l'angle de l'interprétation littérale, il convient de relever que la notion d'honorabilité de l' art. 5 al. 1 LEnTR est une notion juridique indéterminée, que la lettre a concrétise en partie en précisant qu'une condamnation pour crime dans les dix dernières années fait échec à ce qu'une personne soit "réputée honorable" ("gilt als" en allemand, "si ritiene" en italien).

#### **E. 6.3.1**

Selon l' art. 10 CP , sont des crimes les infractions passibles d'une peine privative de liberté de plus de trois ans (al. 2) et sont des délits les infractions passibles d'une peine privative de liberté n'excédant pas trois ans ou d'une peine pécuniaire (al. 3).

#### **E. 6.3.2**

La dénonciation calomnieuse, passible d'une peine privative de liberté de cinq ans au plus ou d'une peine pécuniaire ( art. 303 ch. 1 CP ), est un crime. À noter que la peine privative de liberté attachée à l'infraction de base de la dénonciation calomnieuse a été plafonnée à cinq ans depuis le 1er juillet 2023, alors qu'aucune durée maximale n'était fixée auparavant, ce qui portait à vingt ans la peine maximale encourue. Selon le Conseil fédéral, une peine maximale aussi élevée était problématique, bien que les conséquences d'une dénonciation calomnieuse puissent être très graves (cf. Message du 25 avril 2018 concernant la loi fédérale sur l'harmonisation des peines et la loi fédérale sur l'adaptation du droit pénal accessoire au droit des sanctions modifié, FF 2018 2889, p. 2948), d'où la modification proposée. La catégorisation de la dénonciation calomnieuse en tant que crime demeure.

#### **E. 6.3.3**

À rigueur du texte de l' art. 5 al. 1 let. a LEnTR , la condamnation pour dénonciation calomnieuse dont a fait l'objet le gérant de la recourante empêche qu'il soit considéré comme honorable, puisque cette infraction constitue un crime. Devant le Tribunal fédéral, la recourante ne soutient à juste titre plus que le terme "réputé" employé par l' art. 5 al. 1 LEnTR instaurerait une présomption de non-honorabilité, qui pourrait être renversée en fonction des circonstances. En effet, comme l'a relevé l'instance précédente, l'utilisation du terme "réputé" doit être compris comme un équivalent de "est considéré", soit une forme de présomption irréfragable. Les autres méthodes d'interprétation confirment que ce second sens est celui voulu par le législateur dans le contexte de l' art. 5 al. 1 LEnTR .

### **E. 6.4**

Sous l'angle de l'interprétation historique, l' art. 5 al. 1 et 2 LEnTR reprend à l'identique le texte de l'ancien art. 10 de la loi fédérale du 18 juin 1993 sur le transport de voyageurs (aLTV; RO 1993 3128), adoptée dans le cadre de l'adaptation du droit suisse au droit européen (paquet Eurolex, devenu Swisslex) (cf. Message II du 15 juin 1992 sur l'adaptation du droit fédéral au droit de l'EEE, FF 1992 V 506 [ci-après: Message II de 1992], p. 593, et Message du 24 février 1993 sur le programme consécutif au rejet de l'Accord EEE, FF 1993 I 757, p. 808).

#### **E. 6.4.1**

Selon le texte du projet de loi suisse sur le transport des voyageurs et l'accès aux professions de transport par route attaché au Message II de 1992, une personne "est réputée honorable lorsqu'elle n'a pas été condamnée pour crime" (art. 10 al. 1 let. a du projet). D'après le message accompagnant le projet de loi, cette disposition visait à éviter qu'une licence d'entreprise de transports ne soit délivrée à une personne "condamn[e] pour une infraction pénale grave" (FF 1992 V 506, p. 598).

#### **E. 6.4.2**

Lors des débats, le Parlement a complété l'art. 10 al. 1 let. a du projet, en ce sens que le critère d'honorabilité ne devait être "exclu que par les événements s'étant produits au cours des dix dernières années, au motif que les erreurs de jeunesse ne devaient pas avoir des conséquences économiques illimitées et que la promotion économique résultant de la fondation d'une entreprise servait à la réinsertion sociale et ne devait donc pas être entravée" (cf. Message du 24 février 1993 sur le programme consécutif au rejet de l'Accord EEE, FF 1993 I 757, p. 809 s.; BO 1992 CE 657). Le législateur a donc été attentif à la portée de la disposition, puisqu'il l'a expressément limitée dans le temps. En revanche, il n'a pas renoncé à la notion de crime, qui renvoie à la distinction de base entre crimes et délits inscrite à l'art. 10 al. 2 CP. Le terme "réputé" n'a pas été discuté. S'il s'agissait d'une présomption, il n'aurait toutefois pas été nécessaire d'inscrire une limite temporelle.

#### **E. 6.4.3**

La loi sur les entreprises de transport par route a été modifiée en deux temps, en 2016 et en 2025, pour accompagner le renvoi au règlement (CE) 1071/2009 dans l'annexe 1 de l'accord sur les transports terrestres (supra consid. 5.2). Le statut de la personne soumise à l'exigence d'honorabilité au sein d'une entreprise de transport a été clarifié avec l'introduction de la notion de "gestionnaire de transport" (Message du 4 septembre 2013 relatif à la modification du droit des entreprises de transport routier et du droit pénal des transports, FF 2013 6441, p. 6454 ss). De plus, l'art. 5 al. 3 LEnTR a été introduit, donnant au Conseil fédéral la compétence de décrire plus en détail, au besoin, les exigences à remplir en matière d'honorabilité en tenant notamment compte de l'évolution du droit de l'Union européenne; le Conseil fédéral semblait toutefois avoir principalement en tête des précisions relatives à l'art. 5 al. 1 let. b LEnTR (FF 2013 6441, pp. 6457 et 6449). Ainsi qu'il a été vu (cf. supra consid. 4.3), l'ordonnance précise seulement que le gestionnaire de transport doit produire un extrait de son casier judiciaire, qui ne doit pas être antérieur à trois mois. Dans un second train de modifications, la proposition du Conseil fédéral d'étendre la condition de l'honorabilité non plus au seul gestionnaire de transport, mais à toutes les personnes chargées de la gestion de l'entreprise, a été refusée par le Parlement fédéral, pour ne pas trop pénaliser les petites entreprises de transport (cf. BO 2023 N 1517, 1519, 1524 et BO 2023 E 1214). Cette proposition de modification se fondait sur l'art. 6 par. 1 al. 2 du règlement (CE) 1071/2009 qui prend en compte, pour juger de l'honorabilité d'une entreprise, les infractions commises et les condamnations ou sanctions prononcées à l'encontre de l'entreprise, de ses gestionnaires de transport et de "toute autre personne concernée" que peuvent désigner les États membres (cf. Message du 17 mai 2023 concernant la modification de la loi fédérale sur les entreprises de transport par route, FF 2023 1290, p. 22). Si le législateur a refusé d'étendre le cercle des personnes devant être honorables et a manifesté à cet égard une préoccupation pour les petites entreprises, il n'a en revanche apporté aucune modification quant au degré d'exigence pour la condition d'honorabilité.

## **E. 6.5**

D'un point de vue systématique, il convient de noter que l' art. 5 al. 1 LEnTR effectue une distinction entre la lettre a, qui mentionne de manière générale une condamnation pour crime, et la let. b, qui traite des "infractions graves et répétées" dans des domaines liés au transport routier. Ainsi et comme l'a relevé le Tribunal administratif fédéral, la loi ne circonscrit volontairement pas les condamnations pour crime faisant échec à l'honorabilité à des domaines directement liés au transport routier et une seule condamnation pour crime fait obstacle à l'honorabilité. Au contraire, s'agissant des autres infractions graves, celles-ci doivent se répéter et se rapporter directement à la réglementation en matière de transport routier. Il ressort ainsi de l'interprétation systématique qu'une condamnation pour crime exclut, à elle seule, l'honorabilité du gestionnaire de transport. Le caractère grave ou répété d'une infraction n'entre en considération qu'en lien avec la violation des réglementations spécifiques au domaine du transport routier.

## **E. 6.6**

S'agissant du but poursuivi, les règles relatives à l'accès à la profession de transporteur routier, au sens de gestionnaire de transport routier, ont été adoptées en Suisse pour s'adapter au droit européen (cf. Message II de 1992, FF 1992 V 506, p. 592).

### **E. 6.6.1**

À l'époque, le droit des communautés européennes (ci-après: droit européen) prévoyait trois conditions pour l'admission à la profession de transporteur routier, soit l'honorabilité personnelle (bonne réputation, aptitude à la profession), la capacité financière et l'aptitude technique, qu'il fallait retranscrire en droit suisse. Le droit suisse ne connaissait en effet pour sa part que des prescriptions réglementant les exigences posées aux personnes conduisant les véhicules et non aux activités de gestion liées au transport routier. Il s'agissait de limiter l'accès à cette profession selon des critères qualitatifs et non pas quantitatifs (cf. Message du 18 mai 1992 relatif à l'approbation de l'accord sur l'Espace économique européen, FF 1992 IV 1, p. 310). En droit européen, la condition d'honorabilité avait été justifiée par la volonté d'assainir le marché (Message II de 1992, FF 1992 V 506, p. 598). Originellement, les directives européennes en la matière avaient, de manière générale, été adoptées pour "assurer une amélioration de la qualification du transporteur" afin de "contribuer à l'assainissement du marché, à l'amélioration de la qualité du service public rendu, dans l'intérêt des usagers, des transporteurs et de l'économie dans son ensemble, ainsi qu'à une plus grande sécurité routière" (cf. préambule des directives [CE] n° 74/561 et 74/562 du Conseil du 12 novembre 1974 concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises, respectivement de voyageurs, par route dans le domaine des transports nationaux et internationaux JO L 308 du 19 novembre 1974 pp. 18 et 23, et préambule de la directive [CE] 96/26 abrogeant les premières).

### **E. 6.6.2**

Il ressort de ce qui précède que les conditions fixées aux entreprises de transport pour l'obtention de la licence visent à assurer une concurrence loyale entre elles en les soumettant à des règles communes et que la condition spécifique de l'honorabilité exigée des gestionnaires de transport a pour but de garantir la qualité et la sécurité. En énonçant que le gestionnaire de transport ne doit, pour être réputé honorable, pas avoir été condamné pour crime au cours des dix dernières années, l' art. 5 al. 1 let. a LEnTR participe à la réalisation de ces buts. Si la classification entre délits et crimes ne dépend que de la gravité de la peine

dont l'infraction est passible (cf. art. 10 al. 1 CP ), la catégorisation d'une infraction en tant que crime illustre en effet néanmoins d'emblée une certaine gravité de l'acte. Considérer qu'il faut encore apprécier le type de crime commis pour juger de l'honorabilité pourrait en revanche créer une insécurité juridique.

### **E. 6.6.3**

La loi vise aussi à ménager les intérêts économiques à la bonne marche des activités des entreprises de transport, raison pour laquelle le Parlement fédéral a circonscrit le champ des condamnations et infractions déterminantes pour juger de l'honorabilité des gestionnaires de transport aux dix années précédentes. De même et plus récemment, il a refusé d'étendre les critères d'honorabilité à toutes les personnes chargées de la gestion de l'entreprise et non pas au seul gestionnaire de transport pour ne pas trop pénaliser les entreprises de transport sur le plan économique. Cette préoccupation pour les intérêts économiques ne permet toutefois pas de retenir que le législateur a voulu autoriser la prise en compte des circonstances d'espèce pour déterminer si la condition d'honorabilité est réalisée. Le fait que seul le gestionnaire de transport et non l'ensemble des personnes chargées de la gestion de l'entreprise doit satisfaire à la condition d'honorabilité et qu'un gestionnaire de transport travaillant sur mandat puisse diriger jusqu'à quatre entreprises (cf. art. 4 al. 5 LEnTR ) peut en soit mettre en péril la réalisation des buts de sécurité publique. De ce point de vue, il est justifié d'exiger de cette personne des garanties de probité très élevées, ce qui va dans le sens d'une application automatique de l' art. 5 al. 1 let. a LEnTR , sans considération des circonstances. En principe, le fait qu'une seule personne doive remplir la condition d'honorabilité rend en outre cette exigence plus supportable pour les entreprises. Une interprétation téléologique n'aboutit ainsi pas à un autre sens que celui qui se dégage de l'interprétation littérale, historique et systématique.

### **E. 6.7**

En définitive, toutes les méthodes d'interprétation conduisent à retenir que l' art. 5 al. 1 let. a LEnTR exclut automatiquement l'honorabilité du gestionnaire de transport en cas de condamnation pour crime. Cette rigueur est tempérée par une limite dans le temps (condamnations des dix dernières années) et par le fait qu'une seule personne, le gestionnaire de transport, doit remplir la condition d'honorabilité pour que l'entreprise obtienne la licence. D'autres circonstances ne peuvent en revanche pas être prises en considération.

### **E. 6.8**

En l'espèce, l'application de l' art. 5 al. 1 let. a LEnTR a pour conséquence que l'unique associé et gérant de la recourante ne remplit pas les conditions permettant à la société d'obtenir le renouvellement de sa licence, car il a été condamné en 2023 pour dénonciation calomnieuse à une peine pécuniaire de 40 jours-amende, avec sursis, pour avoir, le 2 mai 2016, faussement prétendu auprès d'une autorité que son ex-compagne avait commis des mauvais traitements sur leur fils commun. La recourante est ainsi contrainte d'engager ou de mandater une personne tierce comme gestionnaire de transport pour obtenir le renouvellement de sa licence. Un tel résultat porte atteinte à sa liberté économique, en tant que celle-ci lui garantit de pouvoir s'organiser comme elle l'entend (cf. ATF 151 I 177 consid. 4.1 et 4.2). Le Tribunal administratif fédéral a du reste expressément admis cette limitation à la liberté économique, contrairement à ce que semble croire la recourante. Ainsi qu'il l'a relevé, cette restriction est fondée sur une base légale et la condition d'honorabilité

repose sur des motifs d'intérêt public (cf. art. 36 al. 1 et 2 Cst. ). La loi prévoit comme on l'a vu un automatisme s'agissant de la condition d'honorabilité et aucune méthode d'interprétation ne permet de douter du sens de la disposition. Il s'ensuit qu'il n'y a plus de place pour le principe de proportionnalité. Le Tribunal fédéral est contraint d'appliquer la disposition en cause indépendamment des circonstances d'espèce (cf. art. 190 Cst. ; cf. arrêts 1C\_485/2023 du 23 janvier 2024 consid. 2.5 en lien avec la liberté personnelle et la durée de retrait minimale du permis de conduire, incompressible; 2C\_402/2020 du 10 décembre 2020 consid. 2.8 en lien avec la liberté économique et les conditions d'inscription au registre des avocats). À cet égard, la situation diffère de l'examen de l'admissibilité des restrictions à la liberté économique prévues par les droits cantonaux, par exemple dans le domaine proche des autorisations pour les chauffeurs de taxi (cf. ATF 79 I 334 consid. 4b; arrêts 2C\_580/2023 du 17 avril 2024 consid. 4.1.2; 2C\_548/2022 du 30 mai 2023 consid. 4.3 s. et 4.5.1; 2C\_139/2021 du 12 juillet 2021 consid. 5.6.1 ss; 2C\_400/2021 du 18 août 2021 consid. 4.3; 2C\_1149/2018 du 10 mars 2020 consid. 5.8 s.). En effet, le Tribunal fédéral pourrait invalider une décision fondée sur une règle de droit cantonal prévoyant un schématisme similaire à celui de l' art. 5 al. 1 let. a LEnTR qui restreindrait de manière disproportionnée les droits fondamentaux. Le grief de violation de la liberté économique et du principe de la proportionnalité doit ainsi être rejeté.

#### **E. 7**

Les considérants qui précèdent conduisent au rejet du recours dans la mesure de sa recevabilité. Succombant, la recourante doit supporter les frais judiciaires ( art. 66 al. 1 LTF ). Il n'est pas alloué de dépens ( art. 68 al. 1 et 3 LTF ).

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