

## **BGE 151 II 699**

Bundesgericht (BGE), 2025-02-27, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_151 II 699](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_151_II_699)

FR: ATF 151 II 699

IT: DTF 151 II 699

### **Regeste**

Regeste Art. 39 Abs. 1 und 3 EBG; Art. 18 Abs. 1 und Art. 27 Abs. 1 ArG; Art. 26 Abs. 2 und 4 ArGV 2; koordinierte Auslegung von Art. 39 Abs. 1 und 3 EBG sowie von Art. 26 Abs. 2 und 4 ArGV 2 betreffend die Sonntagsarbeit an Bahnhöfen. Bei Nebenbetrieben, die über eine Bewilligung nach Art. 39 Abs. 1 EBG verfügen, besteht die Vermutung, dass sie Arbeitnehmende an Sonntagen beschäftigen dürfen, sofern die Kriterien von Art. 26 Abs. 2 und 4 ArGV 2 - deren Anwendung Art. 39 Abs. 3 EBG vorbehält (E. 6.4) - erfüllt sind (E. 6.3). Wörtliche (E. 7.5 und 7.6), historische und teleologische Auslegung (E. 7.7.1-7.7.3) von Art. 27 ArG sowie von Art. 26 Abs. 2 und 4 ArGV 2: Nur Verkaufsstellen an Bahnhöfen, die hinsichtlich des Reiseaufkommens eine gewisse Bedeutung haben, dürfen sonntags ohne vorherige Bewilligung Arbeitnehmende beschäftigen (E. 7.8).

### **Erwägungen**

#### **E. 6**

La recourante argue que le statut d'entreprise de services aux voyageurs pouvant occuper des travailleurs le dimanche, au sens de l'art. 26 al. 2 et 4 de l'Ordonnance 2 du 10 mai 2000 relative à la loi sur le travail (OLT 2; RS 822.112) doit lui être reconnu, car la Société de transports publics fribourgeois lui a octroyé une autorisation au sens de l'art. 39 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF; RS 742.101).

#### **E. 6.1**

L'art. 39 al. 1 LCdF prévoit que l'entreprise ferroviaire qui gère l'infrastructure est autorisée à installer des entreprises accessoires à but commercial dans le périmètre des gares, pour autant que celles-ci répondent aux besoins de la clientèle des chemins de fer. Selon l'art. 39 al. 3 LCdF, ces entreprises ne sont pas soumises aux dispositions cantonales et communales sur les heures d'ouverture et de fermeture. En revanche, elles sont soumises aux dispositions de police en matière commerciale, sanitaire et économique de même qu'aux réglementations sur les rapports de travail déclarées obligatoires par les autorités compétentes.

#### **E. 6.2**

La loi fédérale du 13 mars 1964 sur le travail dans l'industrie, l'artisanat et le commerce (loi sur le travail, LTr; RS 822.11) - adoptée sur la base de l'art. 110 let. a Cst. notamment - et les ordonnances y afférentes poursuivent un objectif de protection des travailleurs (cf. ATF 143 I 403 consid. 7.5.1; ATF 139 I 242 consid. 3.1). à cette fin, l'art. 18 LTr pose le principe de l'interdiction de travailler le dimanche. Les dérogations à cette interdiction sont en principe soumises à autorisation (cf. art. 19 al. 1 LTr). L'art. 27 al. 1 LTr prévoit toutefois que certaines catégories d'entreprises ou de travailleurs peuvent être soumises, par voie d'ordonnance, à des dispositions spéciales remplaçant en tout ou en partie certaines

prescriptions légales, comme les art. 18 et 19 LTr relatifs à l'interdiction de travailler le dimanche, dans la mesure où leur situation particulière le rend nécessaire (cf. arrêts 2C\_358/2020 du 24 mars 2021 consid. 3.1 et 3.2; 2C\_206/2008 du 13 août 2008 consid. 3.1). Le Conseil fédéral a fait usage de la délégation de compétence prévue à l'art. 27 al. 1 LTr en promulguant l'OLT 2. Selon l'art. 1<sup>er</sup> OLT 2, BGE 151 II 699 S. 702 l'objet de cette ordonnance est de préciser les possibilités de dérogations aux prescriptions légales en matière de durée du travail et de repos et de désigner les catégories d'entreprises ou groupes de travailleurs auxquels s'appliquent ces dérogations, dont elle définit l'étendue (cf. également arrêt 2C\_358/2020 du 24 mars 2021 consid. 3.3). L'art. 26 al. 2 OLT 2 prévoit que les entreprises de services aux voyageurs peuvent notamment, sans autorisation officielle, occuper des travailleurs le dimanche. Aux termes de l'art. 26 al. 4 OLT 2, "sont réputés entreprises de services aux voyageurs les points de vente et entreprises de prestations de services situés dans le périmètre de gares, aéroports, d'autres grands centres de transports publics et dans les localités frontalières, dont les marchandises et les prestations répondent principalement aux besoins des voyageurs". Selon le Tribunal fédéral, le Conseil fédéral a respecté la clause de délégation prévue à l'art. 27 LTr en adoptant l'art. 26 al. 2 et 4 OLT 2 (arrêt 2A.256/2001 du 22 mars 2002 consid. 5.2; cf. également ATF 134 II 265 consid. 5.1).

### **E. 6.3**

Le Tribunal fédéral s'est déjà prononcé sur la relation entre l'art. 39 LCdF et l'art. 26 al. 2 et 4 OLT 2. Selon la jurisprudence, dès lors que les deux dispositions s'appliquent aux entreprises situées à proximité des gares qui visent à répondre aux besoins des voyageurs, elles doivent être interprétées de manière coordonnée (arrêt 2A.256/2001 du 22 mars 2002 consid. 5.1). Ainsi, les entreprises considérées comme répondant aux besoins de la clientèle des chemins de fer en application de l'art. 39 al. 1 LCdF font partie des catégories d'entreprises dont la situation particulière peut justifier l'application du régime spécial découlant de l'art. 27 LTr. Il existe donc une présomption que les entreprises accessoires au sens de l'art. 39 al. 1 LCdF revêtent la qualité d'entreprises de services aux voyageurs au sens de l'art. 26 al. 2 et 4 OLT 2 (arrêt 2A.256/2001 du 22 mars 2002 consid. 5.1; cf. également ATF 119 Ib 374 consid. 2b/bb; OLIVIER SUBILIA, in Commentaire de la loi sur le travail, Geiser/Von Kaenel/Wyler [éd.], 2005, n° 26 ad art. 27 LTr). Toutefois, les autorités chargées d'appliquer la LTr demeurent compétentes pour examiner, indépendamment de la qualification retenue par l'entreprise ferroviaire sur la base de l'art. 39 LCdF, si les conditions de l'art. 26 al. 2 et 4 OLT 2 sont remplies dans un cas concret. Seules les entreprises qui remplissent ces conditions (cf. infra consid. 7) peuvent bénéficier du privilège d'occuper des travailleurs le dimanche, sans devoir préalablement obtenir une autorisation en ce sens. L'art. 26 al. 2 et 4 OLT 2 ne prévoit donc BGE 151 II 699 S. 703 qu'un assouplissement partiel à l'interdiction du travail le dimanche. C'est pourquoi le Tribunal fédéral a considéré, afin d'éviter des décisions contradictoires et de vider l'interdiction du travail le dimanche de sa substance, que l'art. 26 OLT 2 devait être pris en considération dans l'interprétation de l'art. 39 LCdF (arrêt 2A.256/2001 du 22 mars 2002 consid. 5.2; cf. également ATF 148 II 203 consid. 4.2 in fine).

### **E. 6.4**

En l'occurrence, c'est à juste titre que l'instance précédente a retenu que la reconnaissance, par la Société de transports publics fribourgeois, de la qualité d'entreprise accessoire répondant aux besoins de la clientèle des chemins de fer au sens de l'art. 39 LCdF à la

recourante n'était pas suffisante, à elle seule, pour lui permettre d'occuper des travailleurs le dimanche. En effet, d'une part, l' art. 39 al. 3 LCdF n'exclut pas expressément, comme il le fait pour les dispositions cantonales et communales sur les heures d'ouverture et de fermeture, l'application de la LTr. D'autre part, une autorisation d'ouvrir un magasin le dimanche octroyée sur la base de l' art. 39 LCdF ne crée qu'une présomption. Employer du personnel le dimanche suppose de surcroît la réalisation des conditions prévues à l' art. 26 al. 2 et 4 OLT 2 . Du reste, l'Office fédéral a indiqué, dans ses déterminations, que la présomption en cause n'excluait pas que l'autorité compétente pour appliquer l' art. 26 OLT 2 parvienne à une conclusion différente de celle chargée d'appliquer l' art. 39 LCdF . La recourante ne peut donc pas déduire de la seule autorisation de la Société de transports publics fribourgeois un droit d'occuper des travailleurs le dimanche. Pour cela, elle doit en outre remplir les critères de l' art. 26 al. 2 et 4 OLT 2 , comme elle le prétend du reste, point qu'il convient donc d'examiner (cf. infra consid. 7 et 8).

## **E. 7**

La recourante se plaint d'une violation de l' art. 26 al. 2 et 4 OLT 2 , dont elle dénonce une application arbitraire par l'instance précédente. Elle reproche plus particulièrement au Tribunal cantonal de lui avoir interdit d'occuper des travailleurs le dimanche au motif que son magasin de Châtel-St-Denis ne se situait pas à proximité d'une gare à forte fréquentation de voyageurs, alors que l' art. 26 al. 4 OLT 2 n'imposerait pas le respect d'une telle condition. Selon elle, les interprétations littérale, téléologique et systématique de cette disposition auraient dû conduire l'instance précédente à considérer qu'il suffisait que son point de vente se trouve dans le périmètre d'une gare, peu importe la taille et le nombre d'usagers de celle-ci, pour qu'elle puisse employer du personnel le dimanche. BGE 151 II 699 S. 704

### **E. 7.1**

En tant que la recourante se plaint d'arbitraire dans l'application de l' art. 26 al. 2 et 4 OLT 2 , elle perd de vue que le Tribunal fédéral examine librement la violation du droit fédéral (cf. consid. 2.1 non publié). Son grief est donc dénué de pertinence.

### **E. 7.2**

Le Tribunal fédéral a déjà été amené à se prononcer sur la portée de l'exception à l'interdiction du travail dominical prévue à l' art. 26 al. 2 et 4 OLT 2 . Il a jugé que cette disposition, comme toutes les dérogations et exceptions à l'interdiction du travail de nuit et le dimanche ( ATF 134 II 265 consid. 5.5; arrêt 2C\_358/2020 du 24 mars 2021 consid. 4.3), devait en toute hypothèse être interprétée restrictivement et non pas extensivement ( ATF 148 II 203 consid. 4.2; ATF 145 II 360 consid. 3.4; ATF 134 II 265 consid. 5.5), quand bien même les habitudes des consommateurs auraient subi une certaine évolution depuis l'adoption de la règle ( ATF 145 II 360 consid. 3.4; ATF 140 II 46 consid. 2.4; ATF 139 II 49 consid. 6.1 et les arrêts cités). Il n'appartient en effet pas au juge d'interpréter de manière large et contraire à l'esprit de la loi les exceptions au travail dominical, car cela reviendrait à vider de sa substance le principe de l'interdiction de travailler le dimanche expressément inscrit à l' art. 18 LTr ( ATF 145 II 360 consid. 3.4; ATF 139 II 49 consid. 6.1; ATF 134 II 265 consid. 5.5). Il incombe au législateur de décider dans quelle mesure une évolution récente intervenue dans la société justifie d'introduire de nouvelles dérogations ou d'assouplir les dérogations existantes (arrêt 2C\_206/2008 du 13 août 2008 consid. 4.5).

### **E. 7.3**

En revanche, le Tribunal fédéral ne s'est encore jamais prononcé sur la question de savoir si le privilège de l' art. 26 al. 2 et 4 OLT 2 en faveur des entreprises de services aux voyageurs s'appliquait dans le périmètre de toute gare, indépendamment de sa taille ou de sa fréquentation par des voyageurs.

#### **E. 7.4**

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 BGE 151 II 699 S. 705 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; ATF 150 I 80 consid. 3.1; ATF 149 IV 9 consid. 6.3.2.1).

#### **E. 7.5**

Sous l'angle de l'interprétation littérale, au contraire de ce que prétend la recourante, la mention, dans le texte de l' art. 26 al. 4 OLT 2 , "d'autres grands centres de transports publics", après avoir préalablement listé les gares et les aéroports, implique que ces derniers doivent eux aussi revêtir une certaine taille pour entrer dans le champ d'application de la disposition. Il est inhérent à l'utilisation du terme "autres", dans la syntaxe de cette phrase, que les lieux cités précédemment présentent une grandeur comparable. La lettre de la loi n'est pas différente en italien ("altre grandi stazioni dei trasporti pubblici"), mais diverge en allemand ("anderen Terminals des öffentlichen Verkehrs"). Malgré l'absence de l'adjectif "grand" dans le texte allemand, le Secrétariat d'État à l'économie (SECO) indique, dans son Commentaire de l'ordonnance 2 relative à la loi sur le travail, du reste y compris dans sa version allemande (Wegleitung zur Verordnung 2 zum Arbeitsgesetz), que la notion de grands centres de transports publics "complète celles de gare, d'aéroport ou de port intensément fréquentés par le public" (Commentaire SECO, op. cit., état octobre 2024, fiche 226 p. 2; en allemand "Dieser Begriff ergänzt jenen des Bahnhofs, des Flughafens oder auch etwa jenen eines Hafens mit starkem Publikumsverkehr"). La fréquentation des lieux n'apparaît donc pas comme un critère étranger à l' art. 26 al. 4 OLT 2 .

#### **E. 7.6**

Outre cette analyse littérale des lieux visés par l' art. 26 al. 4 OLT 2 , le sens de la dérogation à l'interdiction d'occuper des travailleurs le dimanche prévue par cette disposition découle également de la notion "d'entreprises de services aux voyageurs" ("Betriebe für Reisende" en allemand; "aziende al servizio dei viaggiatori" en italien) et de celle de marchandises répondant "principalement aux besoins des voyageurs" ("Waren- und Dienstleistungsangebot [...], das in erster Linie auf die Bedürfnisse der Reisenden ausgerichtet ist" en allemand; "prodotti o servizi offerti rispondono principalmente ai bisogni dei viaggiatori" en italien), ainsi que de la jurisprudence rendue à cet égard. Comme le Tribunal fédéral l'a précisé, cette jurisprudence garde toute sa pertinence malgré la

suppression, lors de la révision de l' art. 26 al. 4 OLT 2 en 2013, de la mention du caractère "particulier" des besoins auxquels doivent principalement répondre BGE 151 II 699 S. 706 les entreprises de services aux voyageurs (cf. RO 2000 1623; arrêt 2C\_358/2020 du 24 mars 2021 consid. 4.1 et 4.2). Selon la jurisprudence, les prestations et marchandises offertes ne doivent pas viser à satisfaire les besoins quotidiens de la population, mais correspondre à un assortiment limité de produits et de services répondant spécifiquement aux attentes des voyageurs ( ATF 134 II 265 consid. 5.2; arrêts 2C\_358/2020 du 24 mars 2021 consid. 4.3; 2A.256/2001 du 22 mars 2002 consid. 6.2 et les arrêts cités). Il en découle que, pour entrer dans la catégorie des entreprises de services aux voyageurs, la clientèle doit être effectivement composée pour une large part de voyageurs ( ATF 134 II 265 consid. 5.2; arrêts 2C\_212/ 2008 du 3 septembre 2008 consid. 5.6 et 8, non publié in ATF 134 II 265 ; 2A.256/2001 du 22 mars 2002 consid. 6.3; cf. également 2C\_358/2020 du 24 mars 2021 consid. 4.3 in fine; 2C\_206/2008 du 13 août 2008 consid. 4.3). Il ressort ainsi de l'interprétation littérale de la disposition en cause que, pour qu'un point de vente puisse occuper des travailleurs le dimanche, sans autorisation spéciale, sur la base de l' art. 24 al. 2 et 4 OLT 2 , il doit se trouver dans le périmètre d'une gare d'une certaine importance, quant à la fréquentation par des voyageurs à tout le moins.

#### **E. 7.7**

Les travaux préparatoires relatifs aux modifications successives de l' art. 27 LTr confirment cette interprétation littérale.

##### **E. 7.7.1**

Les nouveaux art. 27 al. 1 ter LTr et 26a al. 2 OLT 2, entrés en vigueur le 1 er avril 2006 (RO 2006 961), permettent aux magasins et entreprises de services situés dans les aéroports desservis par un trafic de ligne (cf. art. 26a al. 2 let. b OLT 2 ) et les gares à forte fréquentation (c'est-à-dire les gares réalisant un chiffre d'affaires annuel d'au moins 20 millions de francs dans le trafic des voyageurs ou étant d'une grande importance régionale; cf. art. 26a al. 2 let. a OLT 2 ) d'occuper du personnel le dimanche sans restriction d'assortiment, c'est-à-dire sans être tenus de proposer des marchandises répondant principalement aux besoins des voyageurs. L'objectif de l'initiative ayant donné lieu à cette modification législative était en effet d'élargir la palette de biens et services pouvant être offerts aux voyageurs dans ces gares et aéroports de grande importance (cf. art. 26a al. 2 OLT 2 ; Rapport de la Commission de l'économie et des redevances du Conseil national du 17 février 2004 sur l'initiative parlementaire "Heures d'ouverture des commerces dans les centres de transports publics", FF 2004 1485, 1488 et 1489; Commentaire SECO, op. cit., fiche 226a p. 1). Il était toutefois expressément exclu que ce BGE 151 II 699 S. 707 privilège concerne toutes les gares et "que les magasins des petites gares puissent occuper sans autre du personnel le dimanche" (FF 2004 1485, 1489). Du reste, l' art. 26 al. 4 OLT 2 , plus restrictif, n'a pas été modifié lors de cette révision de 2006 (cf. arrêts 2C\_206/2008 du 13 août 2008 consid. 4.5; 2A.211/2006 du 16 janvier 2007 consid. 3.2).

##### **E. 7.7.2**

Une seconde initiative parlementaire a donné lieu à l'adoption des art. 27 al. 1 quater LTr et 26 al. 2 bis OLT 2, entrés en vigueur le 1 er décembre 2013 (RO 2013 4081), qui traitent des magasins des stations-services. Avant cette modification législative, ils étaient soumis, pour occuper des travailleurs le dimanche, aux conditions de l' art. 26 al. 4 OLT 2 , comme les points de vente des gares (cf. arrêt 2C\_1056/2017 du 5 juillet 2018 consid. 4.3). Les

travaux préparatoires des nouveaux art. 27 al. 1 quater LTr et 26 al. 2 bis OLT 2 donnent ainsi un éclairage sur la volonté du législateur, y compris s'agissant de la situation des magasins situés à proximité des gares. Il ressort de ces travaux, d'une part, que le législateur n'a pas souhaité élargir, à cette occasion, les possibilités de déroger à l'interdiction du travail dominical pour les points de vente des gares, puisqu'il n'a pas modifié l'art. 26 al. 4 OLT 2 à leur égard. D'autre part, à l'instar de la modification de 2006 (cf. supra consid. 7.7.1), les nouvelles dispositions ne font pas abstraction de la question de la fréquentation des axes de transports par des voyageurs puisqu'elles visent les magasins des stations-service situés "sur les aires des autoroutes ou le long d'axes de circulation importants fortement fréquentés par les voyageurs" (RO 2013 4081; cf. également arrêt 2C\_162/2020 du 5 novembre 2020 consid. 3.4). Cette formulation n'est pas celle proposée initialement (cf. Rapport de la Commission de l'économie et des redevances du Conseil national du 10 octobre 2011 sur l'initiative parlementaire "Libéralisation des heures d'ouverture des shops des stations-service", FF 2011 8241, 8250), mais celle suggérée par le Conseil fédéral, qui ne souhaitait pas s'écarter du texte allemand de l'art. 26 al. 4 OLT 2 afin d'éviter de nouvelles incertitudes et questions d'interprétation (cf. Avis du Conseil fédéral du 11 janvier 2012, FF 2012 325, 327; arrêts 2C\_162/2020 du 5 novembre 2020 consid. 2.3 et 3.5; 2C\_1056/2017 du 5 juillet 2018 consid. 4.3.2 et 4.3.3). En adoptant le libellé soumis par le Conseil fédéral, le législateur a ainsi sciemment choisi de s'en tenir à la jurisprudence préétablie (cf. arrêt 2C\_1056/2017 du 5 juillet 2018 consid. 4.3.3), de laquelle il découle que la possibilité d'occuper des travailleurs le dimanche ne vise "que les routes utilisées pour effectuer des trajets d'une certaine BGE 151 II 699 S. 708 distance, mais non celles qui prennent en charge un trafic essentiellement local voire régional" (ATF 134 II 265 consid. 5.5; arrêts 2C\_1056/2017 du 5 juillet 2018 consid. 4.4; 2C\_206/2008 du 13 août 2008 consid. 4.5), l'objectif n'étant pas "de garantir les besoins des résidents, mais des voyageurs" (arrêts 2C\_1056/2017 du 5 juillet 2018 consid. 4.4; 2C\_206/2008 du 13 août 2008 consid. 4.6). Il peut être fait un parallèle entre cette jurisprudence et celle relative à la notion de marchandises répondant "principalement aux besoins des voyageurs" susmentionnée, qui distingue aussi voyageurs et population locale (supra consid. 7.6). Cette dernière modification des art. 27 LTr et 26 OLT 2 montre que les choix du législateur présentent une certaine cohérence s'agissant des critères que doivent remplir les points de vente situés dans des lieux liés à la mobilité pour pouvoir occuper des travailleurs le dimanche sans autorisation. Les travaux relatifs à cette dernière modification législative confirment qu'il ne peut être fait abstraction ni de l'intensité de la fréquentation des lieux visés, ni de la qualité des usagers.

### **E. 7.7.3**

En outre, il sied de ne pas perdre de vue que les initiatives parlementaires ayant entraîné les modifications de l'art. 27 LTr susmentionnées visaient à élargir le cercle des entreprises bénéficiant du régime spécial dérogeant à l'interdiction du travail dominical. Ces nouvelles dispositions se veulent donc moins restrictives que l'art. 26 al. 4 OLT 2 préexistant. Si celles-ci font néanmoins dépendre les nouvelles dérogations de la forte fréquentation (des aéroports, des gares et des axes routiers) par des voyageurs, il ne saurait a fortiori être fait abstraction de ces critères pour les points de vente et entreprises de services qui demeurent soumis au régime antérieur - et plus restrictif - de l'art. 26 al. 4 OLT 2.

### **E. 7.8**

Il résulte des méthodes d'interprétation susmentionnées que c'est à juste titre que l'instance précédente a considéré que le privilège de l' art. 26 al. 2 et 4 OLT 2 n'avait pas pour vocation de s'appliquer aux points de vente et entreprises de prestations de services situés dans le périmètre de toute gare, mais que cette disposition supposait une fréquentation suffisante par des voyageurs.

## **E. 8**

Reste à examiner si l'instance précédente a retenu à bon droit, compte tenu des circonstances du cas d'espèce, que la recourante ne pouvait pas occuper des travailleurs le dimanche sur la base de l' art. 26 al. 2 et 4 OLT 2 , malgré l'autorisation relative aux horaires BGE 151 II 699 S. 709 d'ouverture de magasin délivrée par la Société de transports publics fribourgeois en application de l' art. 39 LCdF .

### **E. 8.1**

En l'occurrence, il n'est pas contesté que le magasin en cause se trouve dans le périmètre de la gare de Châtel-St-Denis. En revanche, il ressort des faits constatés par l'instance précédente, qui lie le Tribunal fédéral ( art. 105 al. 1 LTF ; cf. également consid. 2.2 et 4.2 non publiés), que la desserte en transports publics de la gare de Châtel-St-Denis, et partant son utilisation par des voyageurs, sont restreintes, en particulier le dimanche. En effet, même si l'arrêt attaqué mentionne que la Commune de Châtel-St-Denis constitue l'un des pôles de développement d'importance cantonale et a vu la construction d'une nouvelle gare, il constate que celle-ci n'offre pas de liaisons avec d'autres lignes ferroviaires. En outre, à teneur de l'arrêt entrepris, les trains desservant cette commune sont essentiellement utilisés par des pendulaires se rendant à Bulle ou Palézieux afin de prendre des correspondances pour d'autres villes. Les usagers de ces lignes sont principalement des habitants de la commune puisque plusieurs villages alentours disposent aussi de gares, desservies par les mêmes trains. Il ressort plus particulièrement de l'arrêt attaqué que la gare de Châtel-St-Denis est peu fréquentée le dimanche, dès lors que l'une des deux lignes de train est supprimée ce jour-là et la seconde réduite de moitié en matière de fréquence horaire. Les horaires des deux bus desservant cette gare, à destination de Vevey et des Paccots, sont également réduits de près de moitié le dimanche. Dans ce contexte, comme l'a retenu l'instance précédente, la clientèle de la recourante n'apparaît pas essentiellement composée de voyageurs, d'autant moins le dimanche.

### **E. 8.2**

Ce point suffit à retenir que le Tribunal cantonal n'a pas, dans les circonstances particulières du cas d'espèce, violé le droit fédéral en considérant que la recourante, malgré la présomption découlant de l'autorisation relative aux horaires d'ouverture de magasin délivrée par la Société de transports publics fribourgeois en application de l' art. 39 LCdF , ne remplissait pas les critères posés à l' art. 26 al. 2 et 4 OLT 2 et ne pouvait donc pas occuper des travailleurs le dimanche, sans autorisation, sur la base de cette disposition. Il n'y a donc pas lieu d'examiner si l'assortiment proposé les dimanches dans le magasin est ou non principalement destiné à satisfaire les besoins spécifiques des voyageurs. Le grief de la recourante est donc rejeté.