

# NE\_GERICHTE CDP.2017.185 vom 27. Januar 2017

NE Tribunal cantonal, 2017-01-27, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne\\_gerichte\\_CDP.2017.185\\_d20170127](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ne_gerichte_CDP.2017.185_d20170127)

FR: NE\_GERICHTE CDP.2017.185 du 27 janvier 2017

IT: NE\_GERICHTE CDP.2017.185 del 27 gennaio 2017

## Regeste

Occupation de travailleurs le dimanche. Notion périmètre de la gare.

## Erwägungen

### E. 1

Interjeté dans les formes et délai légaux, le recours est recevable.

### E. 2

OLT 2, les catégories d'entreprises visées dans la section 3 de l'ordonnance (art. 15 à 52 OLT 2) peuvent, sans autorisation officielle, occuper des travailleurs pendant la totalité ou une partie du dimanche. Bénéficient notamment d'une telle dérogation "pour tout le dimanche" les entreprises de services aux voyageurs ainsi que les travailleurs qu'elles affectent au service aux voyageurs (art. 26 al. 2 OLT 2) de même que les entreprises de service dans les gares ainsi que les travailleurs qu'elles affectent au service à la clientèle (art. 26a OLT 2). Aux termes de l'article 26 al. 4 OLT 2, dans sa version en vigueur depuis le 1er décembre 2013, 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.

b) Dans des arrêts basés sur l'ancien article 26 al. 4 OLT 2, en vigueur jusqu'au 30 novembre 2013, qui visait également les magasins des stations-service situés sur les aires des autoroutes ou le long d'axes de circulation importants à forte fréquentation touristique (actuellement art. 26 al. 2 bis OLT 2), le Tribunal fédéral a rappelé que cette disposition avait pour objectif de permettre aux voyageurs d'obtenir facilement et rapidement les marchandises et services dont ils peuvent avoir besoin en chemin. Les prestations ainsi offertes ne visent pas à satisfaire les besoins quotidiens de la population, mais doivent correspondre à un assortiment limité de produits et de services répondant spécifiquement aux attentes des voyageurs (arrêt du TF du 04.04.2006 [2A.704/2005] cons. 5.2), le but étant que ceux-ci puissent avoir accès aisément à ces prestations de base sur leur trajet (arrêt du TF du 13.08.2008 [2C\_206/2008] cons. 4.2). Les marchandises proposées (nourriture, articles pour l'hygiène ou le voyage, produits de presse, etc.) ne doivent toutefois pas comprendre une gamme complète de produits (Commentaire du SECO de la loi sur le travail et des ordonnances 1 et 2, version décembre 2017). L'organisation de l'entreprise doit permettre un achat rapide ("en passant") dans des quantités et des volumes aisément transportables par une personne; c'est le caractère limité de l'assortiment qui est déterminant (ATF 123 II 317 cité in Geiser, von Kaenel, Wyler, Commentaire de la Loi sur le travail, 2005, art. 27, p. 387).

Une entreprise de service aux voyageurs ferroviaires au sens de l'article 26 al. 4 OLT n'a pas à être située directement dans le bâtiment de la gare ou sur son terrain, mais doit cependant se trouver dans son périmètre. Elle remplit cette condition si elle a une relation fonctionnelle avec la gare en tant que lieu d'arrivée, de départ ou de transit des voyageurs. L'aménagement de sa surface et son offre ne sont pas seuls déterminants; son emplacement doit aussi satisfaire les besoins des voyageurs de la gare (arrêt du TF du 22.03.2002 [2A.256/2001] cons. 7). Cette exigence est remplie si le point de vente se trouve à proximité des quais, des voies ferrées ou le long d'un axe de circulation important menant aux voies ferrées (arrêt du TF du 22.03.2002 [2A.256/2001] cons. 6.1). La distance de la gare à évaluer dans un cas concret dépend essentiellement de la fréquentation de la gare ou de son importance en tant que centre de trafic. La notion de "périmètre de la gare" sera ainsi admise de manière plus large pour les gares centrales qui présentent une circulation conséquente ainsi qu'une grande cadence de transit que pour les gares régionales faiblement fréquentées où il y a peu de possibilité de transit et peu de connexions (arrêt du Verwaltungsgericht de Zurich du 23.08.2017 [VB.2017.00189] cons. 5.2).

Le Tribunal fédéral a précisé que dans la mesure où l'article 26 al. 4 OLT consacre une dérogation au principe général de l'interdiction du travail dominical, il doit en toute hypothèse être interprété restrictivement et non pas extensivement (ATF 126 II 106 cons. 5a, arrêt du TF du 13.08.2008 [2C\_206/2008] cons. 4.5).

3.a) Il n'est pas contesté que "X. \_\_\_\_\_" ne se trouve pas "dans la gare" de Neuchâtel et que son cas ne relève pas de l'article 26a OLT 2. Seule est litigieuse la question de l'application de l'article 26 al. 2 et 4 OLT 2. Il convient dès lors d'examiner si, d'une part, le commerce en question peut être qualifié d'entreprise de services aux voyageurs se situant dans le périmètre de gare et, d'autre part, s'il propose des marchandises et des prestations répondant principalement aux besoins des voyageurs.

Pour déterminer si "X. \_\_\_\_\_" se trouve dans le périmètre de la gare au sens de l'article 26 al. 4 OLT 2, il faut établir s'il existe un lien fonctionnel entre les deux. La gare de Neuchâtel est la gare principale du canton de Neuchâtel, d'où partent à une cadence d'au moins un train par heure (même le dimanche), des trains directs notamment pour les villes de Lausanne, Bienne, Berne, Genève et Zürich. Elle est en outre le point de départ de sept trains régionaux pour différentes destinations (Yverdon, Travers-Pontarlier-Frasne, Colombier-Bôle, La Chaux-de-Fonds-Le Locle, Bienne, Berne et Fribourg) (cf. [www.cff.ch](http://www.cff.ch)). Elle est par ailleurs desservie par cinq lignes de bus (106, 107, 109, 120 et 421) ainsi qu'un funiculaire (110), cela, hormis le bus 106, même le dimanche (cf. [www.transn.ch](http://www.transn.ch)). Le car postal (380) s'arrête également, même le dimanche, à la gare, à raison d'une à deux fois par heure les jours de semaine (cf. [www.postauto.ch](http://www.postauto.ch)). Par conséquent, bien qu'on ne puisse la comparer à une grande gare telle que celle de Zürich, il s'agit tout de même d'une gare importante pour le canton de Neuchâtel. On doit donc, dans le contexte qui nous occupe, interpréter la notion de périmètre de la gare de Neuchâtel en fonction de cet élément.

Le commerce "X. \_\_\_\_\_" se situe au numéro 2 de l'Espace de l'Europe, dans un autre bâtiment que celui de la gare. Il se trouve à une quarantaine de mètres du point le plus proche du bâtiment de la gare et à environ 50 mètres de son entrée sud, sise Place de la Gare 1 (cf. [www.google.ch/maps](http://www.google.ch/maps)). Il en est séparé par la Place de la Gare, qui constitue la route d'accès à la gare et qui rejoint à cet endroit le rond-point de l'Espace de l'Europe. Il ne se situe donc pas à proximité des quais ou des voies ferrées.

Hormis les voitures se rendant au parking sous-terrain en venant du centre-ville, tous les véhicules arrivant à la gare ou qui la quittent doivent passer par le rond-point se trouvant devant "X. \_\_\_\_\_", ce qui implique un trafic important à cet endroit ainsi qu'au passage piéton de la Place de la Gare se trouvant à l'ouest du rond-point. Aussi, pour accéder audit commerce, les personnes sortant de la gare doivent traverser une route à fort trafic, ce qui exclut toute relation de continuité avec la gare. Cela étant, dans la mesure où il n'y a, devant ledit magasin, qu'une dizaine de places de stationnement, la majorité des véhicules se rendant à la gare ne font que transiter devant "X. \_\_\_\_\_". A supposer que l'on puisse considérer que ledit commerce se situe sur un axe important de circulation menant à la gare, celui-ci ne concerne que les véhicules en transit et pas le flux de voyageurs se déplaçant à pied, qui ne passent pas naturellement devant lui. Quelle que soit l'entrée de laquelle ils arrivent (ouest, nord, sud), ou qu'ils soient en transit, les voyageurs devront en effet traverser la Place de la Gare et l'Espace de l'Europe et, s'ils viennent de l'entrée nord ou ouest, en plus traverser toute la gare. Par ailleurs, hormis le car postal dont l'arrêt se situe vers l'entrée ouest de la gare, les bus ne passent pas par la Place de la gare ou l'Espace de l'Europe et ne s'y arrêtent pas. Aussi, les voyageurs arrivant à la gare par ce biais ou qui sont déposés devant une des entrées de la gare ne passent pas naturellement devant "X. \_\_\_\_\_". En définitive, seuls les passagers des voitures parkées sur l'une de la dizaine de places de stationnement à durée limitée situées devant le magasin ou le long de la Rue du Crêt-Taconnet (cf. [www.google.ch/maps](http://www.google.ch/maps)) et les personnes qui se rendent à pied à la gare depuis la même rue trouveront "X. \_\_\_\_\_" sur leur chemin. Il s'ensuit que la grande majorité des voyageurs connaissant l'existence de ce commerce et désireux de s'y rendre doivent faire un détour pour y accéder. Sa localisation n'est ainsi pas satisfaisante pour répondre aux besoins des personnes visées par l'article 26 al. 2 et

#### **E. 4**

OLT 2. On ne peut donc considérer, malgré la relative importance de la gare de Neuchâtel, qu'il existe un lien fonctionnel entre celle-ci et le commerce exploité par la recourante. Partant, il ne se trouve pas dans le périmètre de la gare. L'une des conditions de l'article 26 al. 2 et 4 OLT 2 faisant défaut, il n'y a pas lieu d'examiner si "X. \_\_\_\_\_" propose des marchandises et des prestations répondant principalement aux besoins des voyageurs.

La recourante voudrait interpréter la notion de périmètre de gare à la lueur de l'ancien article 4 al. 3 du Règlement d'exécution de la loi sur les heures d'ouverture des commerces (RELHOCOM), en vigueur jusqu'au 31 décembre 2016, qui disposait que "si le bâtiment de la gare est trop exigu pour abriter un commerce, le périmètre comprend également les abords immédiats de ce bâtiment". Hormis le fait que cette disposition a été abrogée avant la décision litigieuse et que l'on ignore si la recourante est soumise à la LHOCOM, au vu de la distance et de la route qui séparent son commerce de la gare, on ne peut retenir qu'il se trouve dans les abords immédiats du bâtiment de la gare.

b) Une décision viole le principe de l'égalité de traitement (art. 8 Cst. féd.) lorsqu'elle établit des distinctions juridiques qui ne se justifient par aucun motif raisonnable au regard de la situation de fait à régler ou lorsqu'elle omet de faire des distinctions qui s'imposent au vu des circonstances; le traitement différent ou semblable injustifié doit se rapporter à une situation de fait importante (ATF 131 V 107 cons. 3.4.2, 130 V 18 cons. 5.2, 129 I 265 cons. 3.2).

La Coop Pronto, qui se situe à l'Esplanade de l'Europe 3, ne fait pas non plus partie du bâtiment de la gare, dont elle est séparée d'environ 7 mètres et d'environ 40 mètres de son entrée sud (Place de la Gare 1) (cf. [www.google.ch/maps](http://www.google.ch/maps)). Elle est toutefois beaucoup plus près de la gare que "X. \_\_\_\_\_". Elle se trouve en outre du même côté de la route que la gare, en prolongation de celle-ci, et longe la voie ferrée. Par ailleurs, contrairement à "X. \_\_\_\_\_", pour y accéder, il n'y a pas d'axe de trafic important à traverser si bien que la Coop Pronto se trouve, elle, dans une relation de continuité avec la gare. Enfin et surtout, dès lors qu'elle est près du quai 1, il existe clairement un lien fonctionnel entre ce commerce et la gare (cf. cons. 2b 2e§). La situation n'étant pas tout à fait similaire à celle de "X. \_\_\_\_\_", une violation de l'égalité de traitement doit être niée.

4. Partant, le recours doit être rejeté. Vu l'issue de la cause, les frais sont à la charge de la recourante (art. 47 al. 1 LPJA), qui n'a pas droit à des dépens (art. 48 al. 1 a contrario LPJA).

Par ces motifs, la Cour de droit public

1. Rejette le recours.

2. Met à la charge de la recourante les frais de la procédure par 880 francs, compensés par son avance.

3. N'alloue pas de dépens.

Neuchâtel, le 5 mars 2018

Dispositions spéciales visant certaines catégories d'entreprises ou de travailleurs

1 Certaines catégories d'entreprises ou de travailleurs peuvent être soumises par voie d'ordonnance à des dispositions spéciales remplaçant en tout ou en partie les art. 9 à 17a, 17b, al. 1, 18 à 20, 21, 24, 25, 31 et 36, dans la mesure où leur situation particulière le rend nécessaire.<sup>1</sup>

1bis Les petites entreprises artisanales, en particulier, sont exemptées de l'autorisation obligatoire pour le travail de nuit ou le travail dominical, lorsque celui-ci est inhérent à leur activité.<sup>2</sup>

1ter Les magasins et entreprises de services situés dans les aéroports et dans les gares à forte fréquentation considérées comme des centres de transports publics peuvent occuper des travailleurs le dimanche.<sup>3</sup>

1quater Les magasins des stations-service qui sont situés sur les aires des autoroutes ou le long d'axes de circulation importants fortement fréquentés par les voyageurs et dont les marchandises et les prestations répondent principalement aux besoins des voyageurs peuvent occuper des travailleurs le dimanche et la nuit.<sup>4</sup>

2 De telles dispositions peuvent être édictées notamment pour:

- a. les établissements d'éducation ou d'enseignement, les oeuvres sociales, les cliniques et hôpitaux, les cabinets médicaux ainsi que les pharmacies;
- b. les hôtels, les restaurants, les cafés, les entreprises de spectacle ainsi que les entreprises qui ravitaillent les hôtels, restaurants et cafés à l'occasion de manifestations spéciales;
- c. les entreprises qui satisfont aux besoins du tourisme ou de la population agricole;
- d. les entreprises qui assurent le ravitaillement en biens facilement périssables;

- e. les entreprises qui traitent des produits agricoles, ainsi que les entreprises horticoles non visées par l'art. 2, al. 1, let. e;
- f. les entreprises sylvicoles;
- g. les entreprises qui assurent le ravitaillement en énergie électrique, gaz ou eau;
- h. les entreprises qui approvisionnent des véhicules en carburant ou bien les entretiennent et les réparent;
- i. les rédactions de journaux et périodiques;
- k. le personnel au sol des transports aériens;
- l. les travailleurs occupés sur des chantiers ou des carrières qui, en raison de leur situation géographique ou des conditions climatiques ou techniques particulières, demandent une réglementation spéciale de la durée du travail;
- m. les personnes dont le temps de travail comprend dans une large mesure une simple présence, ou les personnes dont l'activité entraîne de fréquents voyages ou déplacements.

1Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1eraoût 2000 (RO20001569; FF19981128).2Introduit par le ch. I de la LF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1eraoût 2000 (RO20001569; FF19981128).3Introduit par le ch. I de la LF du 8 oct. 2004, en vigueur depuis le 1eravr. 2006 (RO2006961;FF200414851493).4Introduit par le ch. I de la LF du 14 déc. 2012, en vigueur depuis le 1erdéc. 2013 (RO20134081;FF20118241,2012325).

1Sont applicables aux kiosques situés le long des routes et sur les places publiques l'art. 4, al. 2, pour tout le dimanche, ainsi que les art. 8, al. 1, 12, al. 1, et 14, al. 1.2

2Sont applicables aux kiosques et aux entreprises de services aux voyageurs, ainsi qu'aux travailleurs qu'ils affectent au service aux voyageurs, l'art. 4, al. 1, pour la nuit jusqu'à 1 heure et l'al. 2 pour tout le dimanche, ainsi que les art. 8, al. 1, 12, al. 2, et 14, al. 1.3

2bisSont applicables aux magasins de stations de service qui sont situés sur les aires des autoroutes ou le long d'axes de circulation importants fortement fréquentés par les voyageurs et dont les marchandises et les prestations répondent principalement aux besoins des voyageurs, ainsi qu'aux travailleurs que ces magasins occupent, l'art. 4 pour toute la nuit et pour tout le dimanche et les art. 8, al. 1, 12, al. 2, et 14, al. 1.4

3Sont réputés kiosques les petits points de vente et stands de vente dont l'offre se compose principalement de publications de la presse écrite, sucreries, articles de tabac et souvenirs ainsi que d'en-cas à consommer sur place ou en route.

4Sont 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.5

1Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 20 nov. 2013, en vigueur depuis le 1erdéc. 2013 (RO20134083).2Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 mai 2004, en vigueur depuis le 1erjuil. 2004 (RO20043045).3Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 18 mai 2004, en vigueur depuis le 1erjuil. 2004 (RO20043045).4Introduit par le ch. I de l'O du 20 nov. 2013, en vigueur depuis le 1erdéc. 2013 (RO20134083).5Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du

20 nov. 2013, en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> déc. 2013 (RO20134083).

## E. 6

al. 4 OLT 2 n'a pas à être située directement dans le bâtiment de la gare ou sur son terrain, mais doit cependant se trouver dans son périmètre. Elle remplit cette condition si elle a une relation fonctionnelle avec la gare en tant que lieu d'arrivée, de départ ou de transit des voyageurs. L'agencement de sa surface et son offre ne sont pas seuls déterminants; son emplacement doit aussi satisfaire les besoins des voyageurs de la gare (arrêt du TF du 22.03.2002 [2A.256/2001] cons. 7). Cette exigence est remplie si le point de vente se trouve à proximité des quais, des voies ferrées ou le long d'un axe de circulation important menant aux voies ferrées (arrêt du TF du 22.03.2002 [2A.256/2001] cons. 6.1). La distance de la gare à évaluer dans un cas concret dépend essentiellement de la fréquentation de la gare ou de son importance en tant que centre de trafic. La notion de "périmètre de la gare" sera ainsi admise de manière plus large pour les gares centrales qui présentent une circulation conséquente ainsi qu'une grande cadence de transit que pour les gares régionales faiblement fréquentées où il y a peu de possibilité de transit et peu de connexions (arrêt du Verwaltungsgericht de Zurich du 23.08.2017 [VB.2017.00189] cons. 5.2). Le Tribunal fédéral a précisé que dans la mesure où l'article 26 al. 4 OLT consacre une dérogation au principe général de l'interdiction du travail dominical, il doit en toute hypothèse être interprété restrictivement et non pas extensivement ( ATF 126 II 106 cons. 5a, arrêt du TF du 13.08.2008 [2C\_206/2008] cons. 4.5). 3. a) Il n'est pas contesté que "X. \_\_\_\_\_" ne se trouve pas "dans la gare" de Neuchâtel et que son cas ne relève pas de l'article 26a OLT 2. Seule est litigieuse la question de l'application de l'article 26 al. 2 et 4 OLT 2. Il convient dès lors d'examiner si, d'une part, le commerce en question peut être qualifié d'entreprise de services aux voyageurs se situant dans le périmètre de gare et, d'autre part, s'il propose des marchandises et des prestations répondant principalement aux besoins des voyageurs. Pour déterminer si "X. \_\_\_\_\_" se trouve dans le périmètre de la gare au sens de l'article 26 al. 4 OLT 2, il faut établir s'il existe un lien fonctionnel entre les deux. La gare de Neuchâtel est la gare principale du canton de Neuchâtel, d'où partent à une cadence d'au moins un train par heure (même le dimanche), des trains directs notamment pour les villes de Lausanne, Bienne, Berne, Genève et Zürich. Elle est en outre le point de départ de sept trains régionaux pour différentes destinations (Yverdon, Travers-Pontarlier-Frasne, Colombier-Bôle, La Chaux-de-Fonds-Le Locle, Bienne, Berne et Fribourg) (cf. [www.cff.ch](http://www.cff.ch)). Elle est par ailleurs desservie par cinq lignes de bus (106, 107, 109, 120 et 421) ainsi qu'un funiculaire (110), cela, hormis le bus 106, même le dimanche (cf. [www.transn.ch](http://www.transn.ch)). Le car postal (380) s'arrête également, même le dimanche, à la gare, à raison d'une à deux fois par heure les jours de semaine (cf. [www.postauto.ch](http://www.postauto.ch)). Par conséquent, bien qu'on ne puisse la comparer à une grande gare telle que celle de Zürich, il s'agit tout de même d'une gare importante pour le canton de Neuchâtel. On doit donc, dans le contexte qui nous occupe, interpréter la notion de périmètre de la gare de Neuchâtel en fonction de cet élément. Le commerce "X. \_\_\_\_\_" se situe au numéro 2 de l'Espace de l'Europe, dans un autre bâtiment que celui de la gare. Il se trouve à une quarantaine de mètres du point le plus proche du bâtiment de la gare et à environ 50 mètres de son entrée sud, sise Place de la Gare 1 ( cf. [www.google.ch/maps](http://www.google.ch/maps)) . Il en est séparé par la Place de la Gare, qui constitue la route d'accès à la gare et qui rejoint à cet endroit le rond-point de l'Espace de l'Europe. Il ne se situe donc pas à proximité des quais ou des voies ferrées. Hormis les voitures se rendant au parking sous-terrain en venant du centre-ville, tous les véhicules arrivant à la gare ou qui la quittent doivent passer par le rond-point se trouvant

devant "X. \_\_\_\_\_", ce qui implique un trafic important à cet endroit ainsi qu'au passage piéton de la Place de la Gare se trouvant à l'ouest du rond-point. Aussi, pour accéder audit commerce, les personnes sortant de la gare doivent traverser une route à fort trafic, ce qui exclut toute relation de continuité avec la gare. Cela étant, dans la mesure où il n'y a, devant ledit magasin, qu'une dizaine de places de stationnement, la majorité des véhicules se rendant à la gare ne font que transiter devant "X. \_\_\_\_\_". A supposer que l'on puisse considérer que ledit commerce se situe sur un axe important de circulation menant à la gare, celui-ci ne concerne que les véhicules en transit et pas le flux de voyageurs se déplaçant à pied, qui ne passent pas naturellement devant lui. Quelle que soit l'entrée de laquelle ils arrivent (ouest, nord, sud), ou qu'ils soient en transit, les voyageurs devront en effet traverser la Place de la Gare et l'Espace de l'Europe et, s'ils viennent de l'entrée nord ou ouest, en plus traverser toute la gare. Par ailleurs, hormis le car postal dont l'arrêt se situe vers l'entrée ouest de la gare, les bus ne passent pas par la Place de la gare ou l'Espace de l'Europe et ne s'y arrêtent pas. Aussi, les voyageurs arrivant à la gare par ce biais ou qui sont déposés devant une des entrées de la gare ne passent pas naturellement devant "X. \_\_\_\_\_". En définitive, seuls les passagers des voitures parkées sur l'une de la dizaine de places de stationnement à durée limitée situées devant le magasin ou le long de la Rue du Crêt-Taconnet (cf. [www.google.ch/maps](http://www.google.ch/maps)) et les personnes qui se rendent à pied à la gare depuis la même rue trouveront "X. \_\_\_\_\_" sur leur chemin. Il s'ensuit que la grande majorité des voyageurs connaissant l'existence de ce commerce et désireux de s'y rendre doivent faire un détour pour y accéder. Sa localisation n'est ainsi pas satisfaisante pour répondre aux besoins des personnes visées par l'article 26 al. 2 et 4 OLT 2. On ne peut donc considérer, malgré la relative importance de la gare de Neuchâtel, qu'il existe un lien fonctionnel entre celle-ci et le commerce exploité par la recourante. Partant, il ne se trouve pas dans le périmètre de la gare. L'une des conditions de l'article 26 al. 2 et 4 OLT 2 faisant défaut, il n'y a pas lieu d'examiner si "X. \_\_\_\_\_" propose des marchandises et des prestations répondant principalement aux besoins des voyageurs. La recourante voudrait interpréter la notion de périmètre de gare à la lueur de l'ancien article 4 al. 3 du Règlement d'exécution de la loi sur les heures d'ouverture des commerces (RELHOCOM), en vigueur jusqu'au 31 décembre 2016, qui disposait que "si le bâtiment de la gare est trop exigu pour abriter un commerce, le périmètre comprend également les abords immédiats de ce bâtiment". Hormis le fait que cette disposition a été abrogée avant la décision litigieuse et que l'on ignore si la recourante est soumise à la LHOCOM, au vu de la distance et de la route qui séparent son commerce de la gare, on ne peut retenir qu'il se trouve dans les abords immédiats du bâtiment de la gare. b) Une décision viole le principe de l'égalité de traitement (art. 8 Cst. féd.) lorsqu'elle établit des distinctions juridiques qui ne se justifient par aucun motif raisonnable au regard de la situation de fait à réglementer ou lorsqu'elle omet de faire des distinctions qui s'imposent au vu des circonstances; le traitement différent ou semblable injustifié doit se rapporter à une situation de fait importante (ATF 131 V 107 cons. 3.4.2, 130 V 18 cons. 5.2, 129 I 265 cons. 3.2). La Coop Pronto, qui se situe à l'Espace de l'Europe 3, ne fait pas non plus partie du bâtiment de la gare, dont elle est séparée d'environ 7 mètres et d'environ 40 mètres de son entrée sud (Place de la Gare 1) (cf. [www.google.ch/maps](http://www.google.ch/maps)). Elle est toutefois beaucoup plus près de la gare que "X. \_\_\_\_\_". Elle se trouve en outre du même côté de la route que la gare, en prolongation de celle-ci, et longe la voie ferrée. Par ailleurs, contrairement à "X. \_\_\_\_\_", pour y accéder, il n'y a pas d'axe de trafic important à traverser si bien que la Coop Pronto se trouve, elle, dans une relation de continuité avec la gare. Enfin et surtout, dès lors qu'elle

est près du quai 1, il existe clairement un lien fonctionnel entre ce commerce et la gare (cf. cons. 2b 2 e §). La situation n'étant pas tout à fait similaire à celle de "X. \_\_\_\_\_", une violation de l'égalité de traitement doit être niée. 4. Partant, le recours doit être rejeté. Vu l'issue de la cause, les frais sont à la charge de la recourante (art. 47 al. 1 LPJA), qui n'a pas droit à des dépens (art. 48 al. 1 a contrario LPJA).

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