

VD_OMNI AC.2013.0487 vom 10. Juli 2015

VD Tribunal cantonal, 2015-07-10, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/vd_omni_AC.2013.0487

FR: VD_OMNI AC.2013.0487 du 10 juillet 2015

IT: VD_OMNI AC.2013.0487 del 10 luglio 2015

Regeste

Jumbo-Markt AG/Municipalité de Montagny-près-Yverdon, Direction générale de la mobilité et des routes, Direction générale de l'environnement, Commission de coordination interdépartementale pour la protection, Office fédéral des routes (OFROU) | Projet d'agrandissement d'un centre commercial à proximité d'une jonction autoroutière. En s'estimant liée par la synthèse CAMAC dont le caractère négatif n'était fondé que sur deux préavis négatifs, il n'est pas exclu que la municipalité ait commis un excès de pouvoir négatif; quoi qu'il en soit, elle a fait siennes les appréciations des autorités cantonales ayant rendu les préavis négatifs et a en outre avancé, dans ses écritures, des motifs fondés sur le droit fédéral, cantonal et communal à l'appui de son refus (consid. 2). Accès suffisant du point de vue de l'augmentation de trafic engendrée par le projet litigieux, mais insuffisant au regard de la sécurité; en outre, l'étude de trafic n'est pas complète (consid. 3). Recours rejeté.

Erwägungen

E. 1

La recourante a sollicité la tenue d'une audience avec inspection locale. a) Le droit d'être entendu tel que garanti par l'art. 29 al. 2 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (Cst.; RS 101) comprend le droit pour l'intéressé de s'expliquer avant qu'une décision ne soit prise à son détriment, celui de fournir des preuves quant aux faits de nature à influencer sur le sort de la décision, celui d'avoir accès au dossier, de participer à l'administration des preuves essentielles et de se déterminer sur son résultat lorsque cela est de nature à influencer sur la décision à rendre (ATF 129 II 497 consid. 2.2 p. 505; 124 I 49 consid. 3a p. 51 et les réf. cit.). En particulier, le droit de faire administrer les preuves suppose notamment que le fait à prouver soit pertinent et que le moyen de preuve proposé soit apte et nécessaire à prouver ce fait. L'autorité peut donc mettre un terme à l'instruction lorsque les preuves administrées lui ont permis de forger sa conviction et que, procédant d'une manière non arbitraire à une appréciation anticipée des preuves proposées, elle a la certitude qu'elles ne pourraient pas l'amener à modifier sa décision (ATF 130 II 425 consid. 2.1 p. 429 et les réf. citées). b) En l'espèce, le dossier de la cause est suffisamment complet pour permettre au tribunal de statuer en toute connaissance de cause. En particulier, il contient la correspondance échangée entre la recourante et l'autorité intimée, les prises de position des différentes autorités concernées ainsi que le rapport EIE et l'étude de mobilité et trafic produits par la recourante dans le cadre de la demande de permis de construire, rendant superflue la tenue d'une inspection locale. Pour le reste, la recourante a pu faire valoir ses arguments lors du double échange d'écritures intervenu dans la présente procédure. Il y a dès lors lieu de rejeter sa requête tendant à la tenue d'une audience avec inspection locale.

E. 2

La CIPE exerce en particulier les tâches et attributions suivantes: a. adopter et mettre à jour les directives des services spécialisé de la protection de l'environnement du canton (art. 10, al. 2, OEIE); b. conseiller et renseigner le requérant sur les études et investigations qu'il doit entreprendre dans le cadre de l'élaboration d'un projet qui doit faire l'objet d'une EIE; c. se prononcer sur le résultat de l'enquête préliminaire, son admission comme rapport d'impact ou sur la nécessité d'établir un cahier des charges et communiquer au requérant les demandes et observations des services spécialisés de la protection de l'environnement concernant le cahier des charges; d. assurer la coordination des travaux préparatoires (art. 14, al. 3, OEIE), sauf dans les cas prévus aux articles 16 et 17 du présent règlement; e. évaluer les impacts collectivement et dans leur action conjointe (art. 8 LPE), communiquer à l'autorité compétente ses conclusions et ses propositions sur le rapport d'impact (art. 13, al. 3, OEIE) basées sur une synthèse de celles des services spécialisés ainsi que les avis des autres autorités ou des services concernés par l'EIE; f. préavisier sur les décisions préalables nécessaires au bon déroulement de l'EIE notamment: - l'assujettissement d'un objet à l'EIE (art. 1 et 2 OEIE) - la réalisation de l'EIE par étape et le contenu des étapes (art.

E. 3

Le projet consiste en l'agrandissement et la transformation d'un centre commercial Jumbo existant et la construction d'un nouveau magasin Fly. L'autorité intimée fait valoir l'insuffisance d'équipement du bien-fonds. a) Selon les art. 22 al. 2 let. b de la loi fédérale du 22 juin 1979 sur l'aménagement du territoire (LAT; RS 700) et 104 al. 3 LATC, la municipalité ne peut accorder le permis de construire que lorsque le bien-fonds est équipé pour la construction ou qu'il le sera à l'achèvement de cette dernière. Pour qu'un terrain soit réputé équipé, l'art. 19 LAT exige qu'il soit desservi d'une manière adaptée à l'utilisation prévue par des voies d'accès et par des conduites auxquelles il est possible de se raccorder sans frais disproportionnés pour l'alimentation en eau et en énergie, ainsi que pour l'évacuation des eaux usées. Pour qu'une desserte routière soit adaptée, il faut d'abord que la sécurité - celle des automobilistes comme celle des autres utilisateurs, les piétons en particulier - soit garantie, que le revêtement soit adéquat en fonction du type de véhicules qui vont l'emprunter, que la visibilité et les possibilités de croisement soient suffisantes et que l'accès des services de secours (ambulance, service du feu) et de voirie soit assuré (voir ZBI 1994 p. 89 consid. 4). La voie d'accès est en outre adaptée à l'utilisation prévue lorsqu'elle peut accueillir tout le trafic de la zone qu'elle dessert. Un bien-fonds ne peut pas être considéré comme équipé si, une fois construit conformément aux règles du plan d'affectation, son utilisation entraîne un accroissement du trafic qui ne peut pas être absorbé par le réseau routier ou s'il provoque des atteintes nuisibles ou incommodes pour le voisinage. Ainsi, une zone ou un terrain n'est équipé en voie d'accès de manière adéquate au sens de l'art. 19 al. 1 LAT que si leur utilisation ne provoque pas des nuisances incompatibles avec les dispositions de la loi fédérale sur la protection de l'environnement (ATF 119 Ib 480, consid. 6 p. 488 et 116 Ib 159). Enfin, pour déterminer si un accès répond aux exigences concernant la sécurité des piétons, l'autorité peut se référer à la loi fédérale du 4 octobre 1985 sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre (LCPR), qui implique notamment la mise en oeuvre de mesures de modération du trafic (voir arrêts AC.2008.0017 du 14 décembre 2009 consid. 2a; AC.1991.0200 du 6 mai 1993; voir aussi Jomini, Commentaire LAT, art. 19 n° 24; message du Conseil fédéral relatif au projet de loi sur les chemins pour piétons et les chemins de randonnée pédestre in FF 1983

ch. IV p. 4). Aussi, pour apprécier si un équipement en accès est suffisant, la jurisprudence du tribunal se réfère en général aux normes de l'Union des professionnels suisses de la route, désignées normes VSS (arrêts AC.2008.0017 précité; AC.1995.0050 du 8 août 1996, AC.1990.7519 du 6 janvier 1993, AC.1992.0133 du 22 mars 1993, publié à la RDAF 1993 p. 190, et l'arrêt AC.1992.0379 du 24 juin 1994). Les normes VSS ne sont toutefois pas des règles de droit et elles ne lient pas le tribunal, mais elles sont l'expression de la science et de l'expérience de professionnels éprouvés. Elles peuvent donc être prises en considération comme un avis d'expert (arrêts AC.1998.0005 du 30 avril 1999, AC.1999.0071 du 6 septembre 2000 consid. 5a, et AC.1999.0048 du 20 septembre 2000). b) Le tribunal apprécie librement les preuves. Toutefois, lorsqu'il s'agit d'examiner des questions de nature technique, il s'impose une certaine retenue, notamment à l'égard des préavis de services cantonaux spécialisés, assimilés dans une large mesure à des avis d'experts. Le tribunal ne peut s'écarter de l'avis du service spécialisé que pour des motifs convaincants; il en est de même en ce qui concerne les constatations de fait qui fondent cet avis (arrêts AC.2013.0467 du 15 juillet 2014 consid. 5b; AC.2012.0239 du 23 avril 2013 consid. 3; AC.2011.0174 du 13 avril 2012 consid. 6b; AC.2009.0138 du 20 mai 2010 consid. 5b/bb; AC.2006.0131 du 13 juillet 2007 consid. 6c et références). c) Dans le cadre du projet parallèle d'agrandissement du centre commercial Coop dans le secteur "En Chamard" et de la procédure de recours y relative (cf. cause AC.2013.0488 précitée), l'OFROU a été amené à se déterminer sur la question des accès aux parcelles concernées par le projet (soit les parcelles n os 450 et 537), sur la base notamment de trois rapports techniques produits par la recourante Coop. Dans ce cadre, l'OFROU a exposé que les parcelles n os 450 et 537 n'étaient pas au bénéfice d'accès suffisants pour permettre la délivrance du permis de construire. Dans son arrêt du 15 janvier 2015, le tribunal de céans a ainsi relevé ce qui suit (consid. 3): "c) En l'occurrence, l'OFROU s'est notamment basé sur les deux rapports du bureau Transitec de janvier et juillet 2011, ainsi que sur une note technique Transitec d'avril 2014. La synthèse du rapport de juillet 2011 contient notamment le passage suivant (ch. 7, p. 49): "La réalisation du Mégastore engendre une augmentation du trafic principalement localisée à proximité de l'accès Ouest. L'influence sur le réseau routier structurant reste faible (taux d'accroissement compris entre +2% et +5%). Les giratoires situés au Sud du Mégastore subissent une augmentation de +5% au niveau de la capacité utilisée, passant de 90% à 95% pour le cas le plus défavorable à l'heure de pointe du soir. Toutefois, l'exploitation de ces carrefours peut être améliorée à l'aide de diverses mesures d'accompagnement. Les capacités utilisées des giratoires de la route de Ste-Croix ont été estimées aux horizons 2020 et 2030. Il en ressort les conclusions suivantes: - sans barreau de délestage, la capacité utilisée des giratoires se situe entre 95% et 100% à l'horizon 2020 et entre 110 et 120% à l'horizon 2030; - avec barreau de délestage, la capacité utilisée des giratoires se situe entre 75% et 80% à l'horizon 2020 et entre 85% et 90% à l'horizon 2030. La réalisation de ce barreau de délestage, qui est inscrit dans les mesures C d'AggloY (2020-2030), devrait donc être effective avant 2020 afin de soulager la route de Ste-Croix et d'éviter une saturation du secteur dès l'horizon 2020 . " Quant à la note technique d'avril 2014, elle contient la synthèse et les conclusions suivantes (ch. 4, p. 19): "La campagne de comptages effectuée en février 2014 a permis la mise à jour des charges de trafic sollicitant les axes situés aux alentours du centre Coop, à Montagny-près-Yverdon. Il s'avère que les augmentations de trafic constatées depuis 2009 varient sensiblement selon la fonction de l'axe considéré et du type de trafic recensé : - sur la route de Ste-Croix (accès à l'autoroute, trafic d'agglomération), 18'400 véh/j ont été recensés en 2014, soit une augmentation

annuelle de +1.2% entre 2009 et 2014; - sur l'axe situé entre le giratoire est de la jonction autoroutière et l'entrée du centre Coop, 6'600 véh/j ont été recensés en 2014, soit une augmentation annuelle de +2.3%, due principalement à l'attractivité du centre Coop et aux activités situées dans le bâtiment de la Vaudoise; - sur l'axe situé entre le giratoire de Chamard et le giratoire de la zone d'activités, 7'900 véh/j ont été recensés en 2014, soit une augmentation annuelle de +0.5% (trafic stable sur cet axe). Par rapport à 2009, le giratoire est de la jonction autoroutière présente une capacité utilisée de +10 points (soit 95%), en raison de l'augmentation des flux de trafic en sortie de l'autoroute. Bien qu'une légère augmentation des charges de trafic soit constatée sur le giratoire de Chamard, la capacité utilisée de ce dernier reste stable par rapport à 2009 (90%). Les capacités utilisées du giratoire ouest de la jonction autoroutière et du giratoire de la zone d'activités n'ont pas évolué et restent faibles (respectivement 60% et 40%). Le trafic journalier en relation avec l'autoroute A5 a été estimé sur la base des flux de trafic mesurés à l'heure de pointe du jeudi soir. Une augmentation de trafic de +60% est constatée vers et en provenance de Lausanne et Berne, alors que les charges en relation avec Neuchâtel sont restées stables. Différents facteurs peuvent expliquer ce phénomène, dont une redistribution des flux engendrés par l'accroissement du trafic dans un secteur plus large. Les relevés de stationnement effectués durant les périodes de comptage ont permis d'observer une augmentation de l'occupation du stationnement les soirs de semaine de +10% à +20% par rapport à 2009. Le samedi, l'occupation du stationnement est restée stable par rapport à 2009 (taux d'occupation de 60% à 70%)."

Sur la base de ces rapports, l'OFROU a ainsi exposé tant dans la synthèse CAMAC que dans ses déterminations adressées à la cour de céans dans le cadre de la présente procédure que les parcelles nos 450 et 537 ne sont pas au bénéfice d'accès suffisants pour permettre la délivrance du permis de construire. Relevant que le réseau routier localisé à proximité du projet est actuellement déjà proche de la saturation et pose ponctuellement des problèmes de circulation, en particulier au niveau du giratoire est de la jonction autoroutière et du giratoire de Chamard, l'OFROU précise que malgré la mise en place des mesures d'accompagnement préconisées, le fonctionnement du giratoire est de la jonction autoroutière présentera, à l'horizon 2030, une situation inacceptable en raison du risque de blocage du flux sortant de l'autoroute, compromettant la sécurité des usagers ainsi que l'installation future de tout projet également générateur de trafic; à cette date, ce giratoire verra en effet sa capacité utilisée à 110%, ce qui correspond à une situation critique, inacceptable en raison du risque de blocage du flux sortant de l'autoroute. Afin d'éviter cette saturation, la réalisation du barreau de délestage devrait être effective dès 2020. Or, il ressort des déterminations de l'OFROU du 5 mars et 19 août 2014 que le projet de ce barreau de délestage a été déclassé de type A (réalisation et financement entre 2015 et 2018) au type C (réalisation et financement après 2020), la Confédération estimant le degré de maturité de la mesure insuffisant en raison notamment de l'absence de données actualisées concernant les modifications des charges attendues sur les tronçons à décharger (v. ARE, Projet d'agglomération yverdonnoise 2ème génération, Rapport d'examen de la Confédération, 26 février 2014, p. 20). Dans leurs déterminations communes du 15 octobre 2014, la DGE, la DGMR et la CIPE ont par ailleurs confirmé que la question du financement de ce projet n'était pas réglée, tout comme l'aboutissement des procédures légales en lien avec la construction de ce barreau routier; il n'y avait donc aucune garantie que ce barreau de délestage se réalise un jour. d) La cour de céans ne voit pas de motif de s'écarter des explications convaincantes de l'OFROU basées sur trois expertises produites par la recourante et les fait ainsi siennes. Il importe peu de déterminer si l'OFROU devait

délivrer un simple préavis ou si ses déterminations devaient être transposées dans une autorisation spéciale; dans les deux hypothèses en effet, l'OFROU doit être suivi en sa qualité d'autorité spécialisée, en l'absence de motif justifiant de s'écarter de son avis. D'ailleurs, comme l'ont relevé les autorités cantonales (DGMR, DGE et CIPE) dans leur écriture commune du 15 octobre 2014, il n'y a aucune garantie que le nouvel accès ouest - ou barreau de délestage - voie le jour, et de surcroît rapidement, ou qu'il puisse bénéficier d'un cofinancement fédéral, ce projet ayant été relégué en priorité C; en outre, les procédures légales en lien avec la construction de ce barreau routier ne sont pas abouties. Enfin, en raison d'un nombre élevé d'accidents sur les quatre giratoires de la Route de Sainte-Croix, dont les deux giratoires bordant le site Coop (giratoire de Chamard et giratoire est de la jonction autoroutière), la DGMR projette une intervention sur l'aménagement et l'exploitation de ces giratoires; le projet étant actuellement en cours de consultation auprès de l'OFROU et de la DGMR, il est encore susceptible d'évoluer. C'est ainsi à juste titre que l'autorité intimée a considéré que le terrain ne sera pas suffisamment équipé au sens de l'art. 19 LAT au moment de l'achèvement de la construction, le réseau routier étant saturé à cet endroit. Dès lors que le projet est contraire au droit pour ce motif déjà, l'autorité intimée était fondée à rendre une décision négative et il n'est pas nécessaire d'examiner si les autres dispositions légales et réglementaires sont respectées, telles que l'art. 47 al. 2 ch. 11 LATC (centres commerciaux dont la surface de vente excède 2'000 m² et dont les impacts doivent être définis par un indice de génération de trafic ou, à défaut, par un plan d'affectation spécifique). Pour le même motif, il n'est pas déterminant que les autres autorités cantonales consultées aient délivré les autorisations spéciales et préavis favorables nécessaires." Interpelé par le juge instructeur sur cette question, l'OFROU a déclaré que les déterminations qu'il avait produites dans le dossier AC.2013.0488 étaient également valables dans le dossier AC.2013.0487, précisant que bien que l'estimation du trafic généré par le projet Jumbo-Fly représentait la moitié du trafic généré par le projet Coop, il contribuait également à épuiser les capacités résiduelles du giratoire de la jonction autoroutière côté Yverdon (soit le giratoire est de la jonction autoroutière). Il rappelait que la faible réserve de capacité du giratoire de la jonction autoroutière côté Yverdon, à l'horizon 2020, ne pouvait pas être destinée à favoriser une seule implantation commerciale dans le secteur mais il précisait qu'il ne lui appartenait pas de définir la priorité des projets, notamment sur le principe du premier venu, premier servi. d) En l'occurrence, il ressort tant de l'étude de mobilité et trafic que des déterminations de l'OFROU que le projet litigieux n'engendrera pas à lui seul une augmentation de trafic que le réseau routier ne pourrait pas absorber. Sous cet angle, ce point ne s'oppose dès lors pas à la réalisation du projet litigieux. Il sied toutefois de relever que la situation demeure problématique à moyen terme, le projet litigieux contribuant à l'épuisement des réserves de capacité du réseau routier, lequel connaît déjà actuellement une situation de quasi-saturation dans le secteur "En Chamard"; le problème ne manquera ainsi pas de se présenter prochainement - c'est au demeurant pour ce motif que le tribunal de céans a confirmé le refus du projet d'agrandissement d'un centre commercial sur les parcelles voisines n os 450 et 537 (voir arrêt AC.2013.0488 du 15 janvier 2015). S'agissant de la question de la sécurité, les autorités cantonales concernées (soit la DGMR, la DGE et la CIPE) ont signalé, dans leur écriture du 15 octobre 2014 non contestée par la recourante - qui, bien qu'invitée à déposer une éventuelle écriture finale, ne s'est pas déterminée -, qu'en raison d'un nombre élevé d'accidents sur les quatre giratoires de la route de Sainte-Croix (RC 254 B-P), dont deux giratoires à proximité du site Jumbo, la DGMR projetait une intervention sur l'aménagement et l'exploitation de ces giratoires; le

projet en cours, différant des mesures d'accompagnement préconisées par l'étude Transitec sur ces giratoires (voir cause AC.2013.0488 précitée), était en cours de consultation auprès de l'OFROU et de la DGMR et était encore susceptible d'évoluer. Au vu de ce qui précède, il apparaît ainsi qu'il existe une problématique liée à la sécurité des voies d'accès à la parcelle concernée par le projet litigieux, laquelle se verra aggravée par celui-ci dès lors qu'il contribuera à augmenter les mouvements de trafic dans cette zone déjà critique du point de vue du trafic. En l'état, les mesures d'aménagement nécessaires étant encore à l'étude - donc sans garantie de réalisation -, on ne saurait considérer que la sécurité des automobilistes et des autres utilisateurs sera garantie à l'achèvement des travaux nécessaires au projet litigieux. Par conséquent, le bien-fonds ne peut pas être réputé équipé et l'exigence de l'art. 22 al. 2 LAT n'est ainsi pas respectée. Pour ce motif déjà, le permis de construire ne pouvait être délivré. e) Par surabondance, il convient encore de relever, sur la question de l'utilisation du réseau routier et de la charge de trafic induite par le projet, que si l'étude de mobilité et trafic détermine la génération de trafic du projet Jumbo-Fly et sa répartition au sein du périmètre du PPA "En Chamard - Les Creux", elle ne permet toutefois pas d'estimer les charges de trafic induites par le projet sur le réseau d'agglomération et ne distingue pas clairement la part de trafic de et vers le réseau régional et national de la part de trafic chargeant le réseau d'agglomération. Cette étude ne respecte ainsi pas les exigences de l'art. 17 al. 1 et 4, 3^{ème} et 4^{ème} phrases, RPPA, d'autant plus que la question de la sécurité du trafic n'est pas réglée à satisfaction de droit; la disposition précitée prévoit en effet ce qui suit: Art. 17 Nombre de mouvements de véhicules Le nombre de mouvement de véhicules globalement générés par le pôle d'activités et chargeant le réseau d'agglomération doit être maîtrisé et contenu dans les valeurs annoncées au plan directeur intercommunal ainsi que dans le rapport accompagnant le présent PPA. Les projets grands générateurs de trafic, ne sont autorisés que dans la mesure où la charge de trafic sur les routes d'accès au centre d'Yverdon ne provoque pas une augmentation perceptible des émissions sonores dans les secteurs urbanisés exposés au bruit. En cas de dépassement de la charge de trafic globale admissible, menaçant de bloquer la mise en valeur de terrains encore libres, la Municipalité se réserve le droit de réguler la charge horaire de trafic, en optimisant les horaires d'ouverture du commerce par rapport aux affectations complémentaires. Lors de chaque demande de permis de construire ou de changement d'affectation pour des réalisations dont le trafic induit ne peut être évalué sans une étude spécifique, le requérant doit produire une étude de trafic à réaliser par un bureau spécialisé. Elle doit être effectuée préalablement à la demande de permis de construire et être soumise à l'approbation de la Municipalité. Cette étude doit notamment permettre d'estimer la charge de trafic généré par le projet ainsi que les charges de trafic induites sur le réseau d'agglomération. A cet effet, la part de trafic de et vers le réseau régional et national sera clairement distinguée de la part de trafic chargeant le réseau d'agglomération. Cette étude sert de base à l'attribution d'un quota de mouvements que le requérant s'engage à ne pas dépasser. Le permis de construire est subordonné à la condition que les nuisances induites sur les parties sensibles du réseau d'agglomération ne dépassent pas les valeurs d'immixtions (sic) mentionnées dans le rapport selon l'art. 26 OAT. Au besoin, des mesures de régulation temporaire des flux devront être mises en place. Les études requises à l'alinéa 4 et traitant des incidences du trafic sur le réseau cantonal et national doivent être soumises à l'approbation du Service des routes et autoroutes avant la délivrance du permis de construire. Le plan directeur intercommunal des communes de Montagny et d'Yverdon-les-Bains, secteur de "Chamard" "Saint Georges" "Avenue de Grandson", approuvé le 4 octobre 1995 par le Conseil d'Etat, auquel l'art. 17 al. 1 RPPA

renvoie s'agissant des mouvements de véhicules, prévoit ce qui suit: "Le quota de mouvements pour le secteur de Chamard doit être défini dans une fourchette globale de 20 000 à 25 000 mouvements. Les mouvements générés par le quartier doivent donc être répartis équitablement entre les différentes affectations si l'on veut pouvoir disposer de tout le potentiel constructible. Il s'ensuit que les mouvements générés par le commerce, en particulier par le grand commerce et les galeries marchandes annexes, ne doit pas dépasser 45% des mouvements totaux, le solde étant à doser entre les activités tertiaires, les activités productives et les loisirs, en fonction des complémentarités recherchées." Or, l'étude de mobilité et trafic ne permet pas de vérifier que toutes les conditions posées par l'art. 17 RPPA en lien avec le plan directeur intercommunal s'agissant du nombre de mouvements de véhicules sont respectées. Pour ce motif également, l'autorité intimée était fondée à refuser de délivrer le permis de construire sollicité.

E. 4

Dès lors que le recours doit être rejeté sur le fondement de ces deux motifs, point n'est besoin d'examiner les autres griefs du recourant. Pour le cas où celui-ci présentait un projet modifié sur la parcelle n° 452, il convient de relever qu'une attention particulière devra être portée notamment aux besoins de stationnement et mouvements de trafic liés au nouveau projet, dès lors que le type de commerce nouvellement prévu - Fly ayant cessé son activité en Suisse - pourrait présenter des besoins, respectivement une génération de trafic, plus faibles ou plus élevés que le projet actuel.

E. 5

Il résulte de ce qui précède que le recours doit être rejeté et la décision attaquée, confirmée. Succombant, la recourante supporte les frais de justice ainsi que les dépens en faveur de l'autorité intimée, qui a procédé avec l'assistance d'un avocat (art. 49, 55, 91 et 99 de la loi du 28 octobre 2008 sur la procédure administrative - LPA-VD; RSV 173.36).

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