

**Commune de Lucens**

**Rapport explicatif selon l'article 47 OAT  
du Plan d'affectation « Centre Gare »  
Zone mixte 15 LAT**



Octobre 2021

**Mandant :**

Commune de Lucens  
Orllati Real Estate SA

**Auteur :**

Philippe Gmür, urbaniste REG A – FSU

P. Gmür Conseil et Développement Sàrl  
Ch. de Villardin 14  
1004 Lausanne

## Sommaire

<b>1. Préambule</b> .....	<b>1</b>
<b>2. Contexte</b> .....	<b>2</b>
2.1. Situation générale .....	2
2.2. Localisation .....	3
2.3. Développement de l'urbanisation .....	4
2.4. Périmètre du plan .....	4
<b>3. Recevabilité</b> .....	<b>5</b>
3.1. Initiation du plan d'affectation .....	5
3.2. Information, concertation .....	5
3.3. Démarches liées .....	5
<b>4. Conformité aux planifications de rang supérieur</b> .....	<b>6</b>
4.1. Conceptions et plans sectoriels de la Confédération (art. 13 LAT) .....	6
4.2. Plan directeur cantonal .....	6
<b>5. Conformité à la planification communale</b> .....	<b>8</b>
<b>6. Justification</b> .....	<b>9</b>
<b>7. Le plan d'affectation</b> .....	<b>10</b>
7.1. L'affectation .....	10
7.2. Mobilité .....	11
7.3. Environnement .....	13
<b>8. Conclusion</b> .....	<b>17</b>

## ABREVIATIONS

LAT	Loi fédérale sur l'aménagement du territoire
LATC	Loi cantonale sur l'aménagement du territoire et les constructions
OAT	Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire
PDCn	Plan directeur cantonal
CUS	Coefficient d'utilisation du sol
ISOS	Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale
OFC	Office fédéral de la culture
OFS	Office fédéral de la statistique
OPAM	Ordonnance sur les accidents majeurs

## **1. Préambule**

La parcelle N° 175 de la commune de Lucens, objet du plan d'affectation, est située à proximité immédiate de la gare.

On trouve actuellement sur cette parcelle un bâtiment artisanal désaffecté.

Vu la situation de la parcelle, dans le périmètre de centre de la commune et à proximité directe de la gare, une utilisation mixte, habitats, commerce et activités permettrait une meilleure valorisation du site.

Cela permettra :

- Une utilisation mixte et dense du site
- Un juste équilibre des volumes à construire,
- Une intégration des constructions dans son contexte architectural et patrimonial.

Le bureau Epure Architecture et Urbanisme SA a réalisé une étude de faisabilité d'un projet de construction.

Le bureau P. Gmür Conseil et Développement Sàrl est mandaté par le propriétaire, Orllati Real Estate SA et la Municipalité de Lucens afin d'élaborer le projet de planification d'aménagement du territoire. Il répond aux conditions de l'article 5a LATC.

La concrétisation du projet a pris forme en collaboration avec la Commune de Lucens, par le biais d'une démarche de planification sous la forme d'un plan d'affectation spécifique à la parcelle.

D'une surface de 9'628 m<sup>2</sup>, la parcelle est colloquée selon le Plan général d'affectation (PGA), en zone artisanale.

Le présent rapport d'aménagement est établi conformément aux dispositions de l'art. 47 de l'Ordonnance fédérale sur l'aménagement du territoire (OAT) et est destiné aux autorités communales et cantonales compétentes.

Il peut être consulté pendant la durée de l'enquête publique, mais son contenu ne peut pas faire l'objet d'intervention.

## 2. Contexte

### 2.1. Situation générale

La commune de Lucens a connu un développement important.

Le nombre d'habitants a évolué de la manière suivante :

- 2'714 habitants en 2000\*
- 3'264 habitants en 2010\*
- 4'220 habitants en 2020.

\* Les chiffres concernent les habitants correspondant à la commune fusionnée actuelle

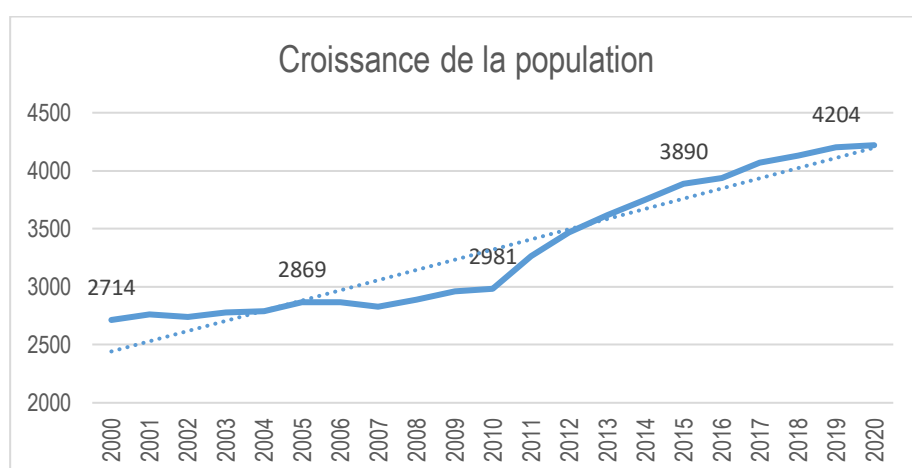


Fig. 1. Croissance de la population (habitants) (OFS)

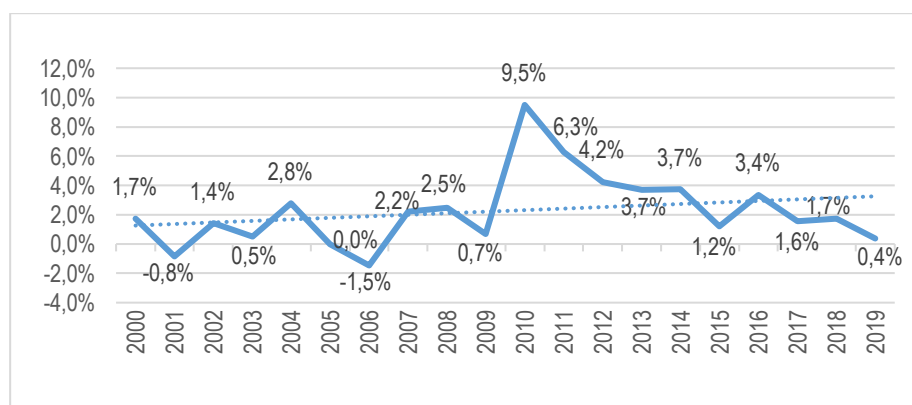


Fig. 2 Taux de croissance annuel du nombre d'habitants (OFS)

La croissance annuelle moyenne est d'environ de 2,0% entre 2000 et 2020, avec des pics liés à des projets de construction importants. Il faut remarquer que la tendance est actuellement à la baisse, principalement car aucun projet d'envergure n'est réalisé sur la commune.

Les perspectives de croissance de la population est évaluée à 1'010 habitants supplémentaires dans le périmètre de centre à l'horizon de la planification. Vu les réserves dans les parcelles déjà affectées, des planifications complémentaires peuvent augmenter les potentiels d'accueil de 455 habitants.

Le nombre d'emplois a fortement augmenté entre 2000 et 2010. Depuis, le nombre d'emplois est stable, avec un léger tassement depuis 2015.

Le taux de vacances sur la commune était en-dessous de 1,5%\* entre 2004 et 2017. En raison de la mise à disposition importante de logements en 2018 et 2019 et un retour de l'attractivité de l'agglomération Lausanne-Morges, le taux est passé en-dessus du taux d'équilibre (2,8% en 2018 et 4,1% en 2019).

\* Le taux de 1,5% est considéré comme un taux d'équilibre pour le logement

Les taux se basent sur la situation au 30 juin de chaque année.

Le périmètre du plan d'affectation est situé à côté de la gare. Le transport ferroviaire relie la commune à Lausanne, Moudon et Payerne par le train (à une cadence à la demi-heure en journée).

La gare routière est également située à cet endroit.

Le trafic sur les routes proches du site est faible.

Le centre de Lucens est inscrit à l'Inventaire des sites construits d'importance nationale (ISOS).

Le périmètre du plan est en périphérie du site. La protection du site nécessite une affectation appropriée à son environnement.



Fig. 3. Plan du périmètre ISOS (avec mise en évidence du cœur du site) (OFC, 2012)

## 2.2. Localisation

Le secteur est situé à proximité immédiate de la gare de Lucens et est intégrée au centre de la commune.

Les parcelles proches sont affectées en zone de village B, zone mixte de moyenne densité (CUS 0,8) au Nord-Ouest, en zone de village A, zone mixte de forte densité (CUS 1,25) à l'Ouest, en zone d'installations publics au Sud-Est entre la voie CFF et le site, en zone industrielle au-delà de la voie CFF et au Nord-Est et en zone artisanale au Nord Est.

La parcelle N° 175 est plate ; elle légèrement en contre-bas des constructions situées au Nord-Ouest.

Le propriétaire est Orllati Real Estate SA.

### Environnement construit

L'environnement du site est constitué :

- A l'est, l'environnement est occupé par la place de la gare, la voie CFF et les bâtiments industriels de Saint-Gobain Isover SA (façade parallèle à la voie ferroviaire d'une longueur de 275 m de long, partie haute sur une partie d'env. 17 m de hauteur) en zone industrielle.



- Au nord, la zone d'activités est actuellement utilisée en grandes cultures agricoles,
- A l'ouest, la zone mixte est occupée par des bâtiments commerciaux et des bâtiments d'habitation
- Au sud, la zone mixte de forte densité est occupée à proximité par l'hôtel de la gare et un bâtiment annexe.

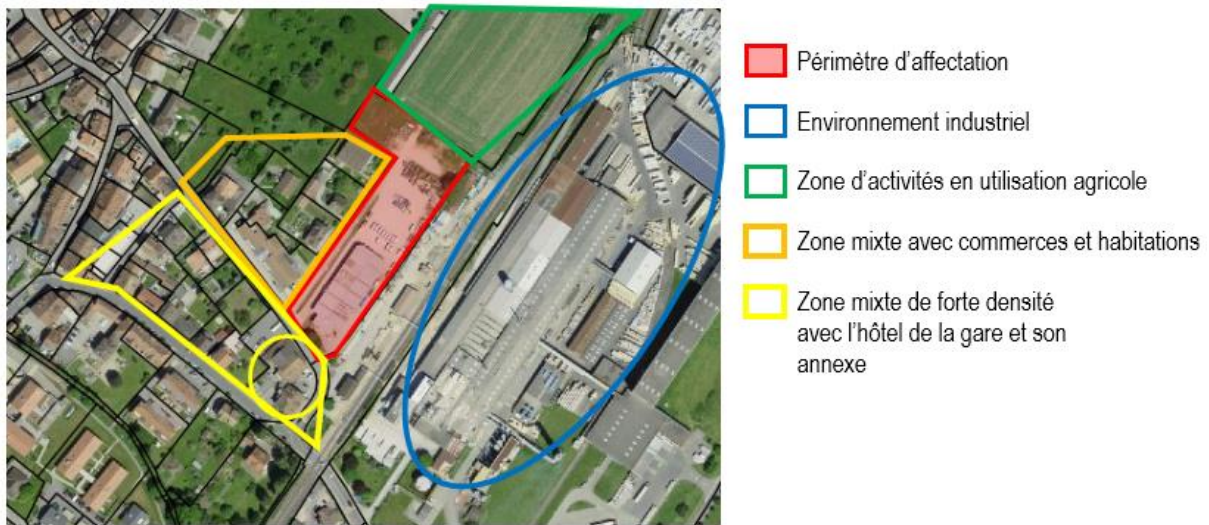


Fig. 4. Caractérisation de l'environnement construit du site

La place de la gare constitue un interface trains – bus avec des aménagements contemporains.



Sur la droite, le bâtiment artisanal présent actuellement sur le périmètre du projet.

Fig. 5. Vue de la place de la gare (attenante au site)

### **2.3. Développement de l'urbanisation**

Le périmètre concerné par le plan est situé dans le centre de la commune.

Le périmètre du plan est actuellement affecté par le Plan général d'affectation en zone artisanale. Les constructions possibles doivent répondre à un coefficient de masse de 3 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> avec une hauteur maximale de 9,0 m.

Le plan affecte la parcelle en zone mixte « logement – commerce – activités ».

Un accès à un parking souterrain est prévu sur la parcelle.

### **2.4. Périmètre du plan**

Le périmètre concerne la parcelle N° 175.

Des réflexions relatives à un périmètre plus large s'étendant au reste de la zone d'activités ont été conduites, mais son développement avec modification de l'affectation a été placé en priorité ultérieure.



### **3. Recevabilité**

#### **3.1. Initiation du plan d'affectation**

La parcelle N° 175 est actuellement affectée en zone artisanale selon le Plan général d'affectation. Seuls des logements de gardiennage peuvent y être autorisés.

Le propriétaire et la commune ont décidé de réaliser plus de logements pour répondre aux besoins de développement de logements sur la commune.

La modification de l'affectation est motivée d'une part par la volonté de développer du logement et de mettre à disposition des surfaces de commerces de proximité et d'activités.

#### **3.2. Information, concertation**

La commune de Lucens et le propriétaire ont organisé une séance d'information destinée aux propriétaires voisins et à la population le \_\_\_\_\_, conformément à l'art. 2 LATC.

Le plan a été établi en concertation étroite entre la municipalité et le propriétaire.

Le projet a été soumis à un examen préliminaire cantonal le 8 mai 2020 et à un examen préalable le 16 juillet 2021.

#### **3.3. Démarches liées**

L'entreprise Saint-Gobain Isover SA, située sur la parcelle N° 392 a été approché dans le cadre de l'évaluation des risques d'accidents majeurs potentiels liés aux produits chimiques utilisés dans le cadre de ses activités.

L'étude des risques a été réalisée par le bureau BG Ingénieurs Conseils SA.

Des études de trafic et d'évaluation acoustique ont été réalisées.

## **4. Conformité aux planifications de rang supérieur**

### **4.1. Conceptions et plans sectoriels de la Confédération (article 13 LAT)**

Aucune conception ni plan sectoriel fédéral ne concerne ce secteur.

Les parcelles N° 4338, 4339 et 4416 sont déjà affectées en zone à bâtir selon l'art. 15 LAT.

### **4.2. Plan directeur cantonal**

Le plan directeur cantonal (PDCn), entré en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2008 et ses adaptations successives, identifie (mesure A11) la commune de Lucens comme centre régional.

Le plan compris dans le périmètre du centre régional concerne une parcelle déjà bâtie, située à l'intérieur d'un tissu largement bâti. Il permettra la réalisation de nouveaux logements d'activités et de commerces de proximité en centralité.

#### **4.2.1. Les 3 enjeux principaux du PDCn**

Le PDCn fixe 3 enjeux à prendre en compte pour le développement du territoire cantonal,

- Soutenir l'attractivité du canton,
- Préserver la qualité du cadre de vie,
- Maintenir la cohésion cantonale : miser sur un réseau équilibré de centres.

#### **4.2.2. Les six stratégies définies par le PDCn**

Le PDCn définit, entre autres, 6 stratégies à mettre en œuvre par le biais de différentes lignes d'action et de mesures. Ces stratégies sont les suivantes :

- A** Coordonner mobilité, urbanisation et environnement,
- B** Renforcer la vitalité des centres,
- C** Encourager une vision dynamique du patrimoine culturel,
- D** Valoriser le tissu économique,
- E** Concilier nature, loisirs et sécurité,
- F** Assurer à long terme la valorisation des ressources,

#### **4.2.3. Les lignes d'action qui concernent le Plan d'affectation**

Le plan concrétise notamment les lignes d'action suivantes :

- A1 Localiser l'urbanisation dans les centres  
Le plan complète l'offre en logements, en zone d'activités et en surface commerciale.
- B3 Stimuler la construction de quartiers attractifs  
Le développement du plan permettant la création de nouveaux logements et de commerce de proximité participe à la consolidation de la vitalité et à l'attractivité du quartier.  
  
Le plan entre dans les potentiels d'accueil d'habitants au sens de la mesure A11 du Plan directeur cantonal.
- D1 Ajuster l'offre à la demande à l'échelle régionale et promotion de la mixité  
Conformément aux dispositions de la législation fédérale sur l'aménagement du territoire, il faut veiller à ce que le dimensionnement des zones d'activités soit adaptés aux besoins.

Le canton a décidé d'établir les bilans des zones d'activités à l'échelle des différentes régions. L'étude du Plan directeur régional sur les zones d'activités est en cours.

Le bilan de base établi par le canton montre que les capacités des zones d'activités du district de la Broye – Vully seraient trop importantes.

Le plan d'affectation diminuera les surfaces potentiellement dévouées aux activités et mettra en place un secteur mixte.

Le bilan des réserves dans la zone à bâtir du centre présente une marge de 25 habitants avec l'intégration du plan d'affectation Gare Centre.

Par ces différentes mesures, le plan d'affectation est conforme au PDCn.

## 5. Conformité à la planification communale

### 5.1. Plan général d'affectation

Le plan général d'affectation (PGA) de Lucens a été approuvé par le Département compétent, le 30 janvier 2014.

Actuellement, la parcelle est affectée en zone artisanale.

Cette affectation est caractérisée par les conditions suivantes :

- Elle est destinée aux fabriques, entrepôts, garages et d'autres établissements artisanaux moyennement gênants. Seul le logement de gardiennage peut être autorisé.
- Le coefficient de masse est de 3,0.
- La hauteur des bâtiments est limitée à 9,0 mètres.
- La distance entre un bâtiment et la limite de propriété est au minimum de 6,00 mètres.

Extrait du Plan général d'affectation

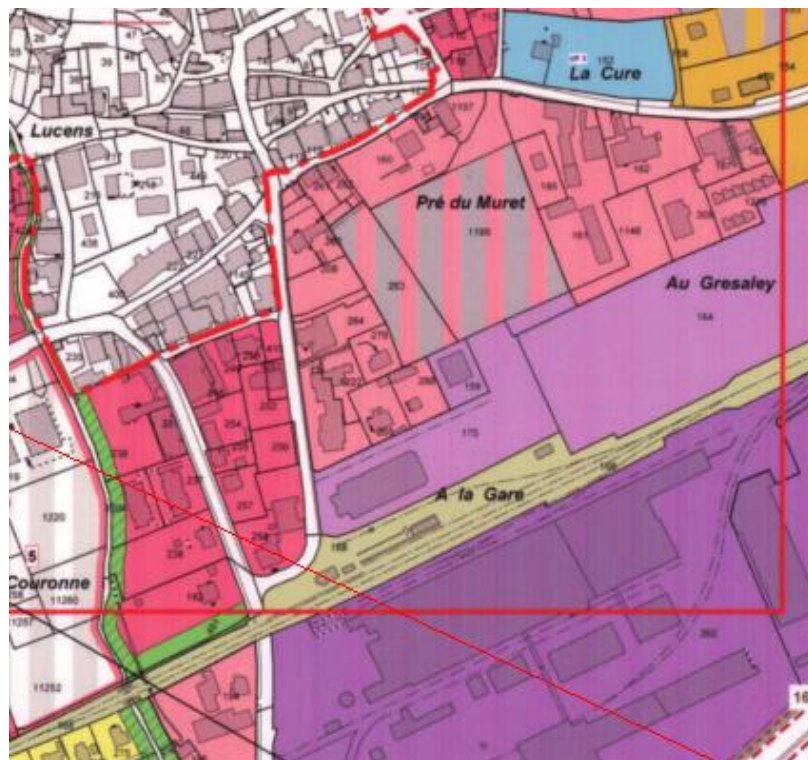
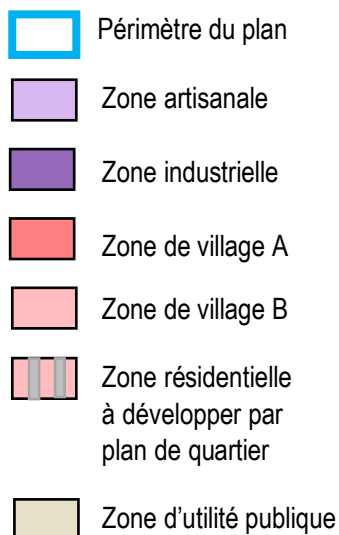


Fig. 6. Extrait du plan général d'affectation

La volonté communale et du propriétaire de permettre la réalisation d'un projet mixte (logements, activités et commerces de proximité) n'est pas conforme au plan général d'affectation et nécessite donc une nouvelle planification.

## **6. Justification**

### **Nécessité de légaliser**

La parcelle N° 175 est actuellement affectée en zone artisanale, destinée selon le Plan général d'affectation, à des aux fabriques, entrepôts, garages et d'autres établissements artisanaux moyennement gênants. Seul le logement de gardiennage peut être autorisé.

Le périmètre concerné est situé idéalement pour du logement et des services en étant dans le périmètre de centre de la commune et à proximité de la gare.

La volonté d'augmenter la densité du secteur justifie également une modification de l'affectation.

## **7. Le plan d'affectation**

### **7.1. Description du plan**

Les principaux objectifs d'aménagement sont les suivants :

- I. Créer des logements
- II. Proposer une offre de commerce de proximité vers la gare et le centre du bourg.
- III. Intégrer le projet des surfaces vouées aux activités peu gênantes.
- IV. Définir des aménagements du site avec une mise en valeur du secteur publique aux abords de la gare.

#### **7.1.1 L'affectation**

Le plan prévoit une affectation en zone mixte d'habitation, d'activités et de commerces de proximité. L'indice d'utilisation du sol est de 2,0.

Les hauteurs des différents corps de bâtiment sont définies sur le plan.

Le plan ne définit pas des aires liées à la destination des différentes utilisations, mais définit des surfaces maximales pour les activités et le commerce de manière à limiter les nuisances.

L'accès au parking souterrain est défini dans sa position sur le plan.

Le plan prévoit des constructions à toit plat.

La végétalisation des toits et des attiques lorsqu'elles n'ont pas une fonction de terrasse privative et en dehors des infrastructures techniques permet d'atténuer l'impact visuel des nouvelles constructions pour les habitations existantes qui les perçoivent d'en-haut.

Des aménagements de qualité sont rendus obligatoires.

L'ensemble du plan est soumis à un degré de sensibilité au bruit (DS) II.

#### **7.1.2. La construction**

##### **1. Conception générale**

Le plan est conçu pour la réalisation d'un bâtiment avec des corps de bâtiments dans les étages supérieurs orientés perpendiculairement à la ligne de chemin de fer.

##### **2. Aire d'implantation des constructions**

Le plan prévoit un périmètre d'implantation des constructions.

Le périmètre est utilisé avec des corps de bâtiments reliés ou non reliés entre eux selon les principes définis sur le plan.

Les corps des bâtiments doivent s'implanter à l'intérieur de cette aire.

Les balcons de moins de 1,50 mètre par rapport à la façade peuvent déborder du périmètre d'implantation.

La rampe d'accès au parking souterrain doit être réalisée à l'intérieur du périmètre d'implantation.

Les constructions souterraines (parking souterrain, caves, locaux techniques, etc.) peuvent s'implanter au-delà des périmètres d'implantation des constructions jusqu'en limite de parcelle.

##### **3. La hauteur des bâtiments**

Dans le PGA actuel, la hauteur des façades de toutes les constructions est limitée à 9,00 mètres.



Le plan prévoit des hauteurs de bâtiments différenciées pour les différents corps de la construction. Un travail particulier visant à limiter l'impact des constructions par une variation des hauteurs des corps de bâtiment dégressive depuis la partie Ouest vers la partie Est plus proche des habitations existantes.

#### 4. La forme du bâtiment

Le plan d'affectation permet la réalisation d'un socle sur l'ensemble du périmètre d'implantation. En dessus viennent se placer des corps de bâtiments avec des hauteurs variables qui permettent d'éviter un effet de barre malgré la densité de construction prévue. Les éléments haut sont placés au nord-est du périmètre pour limiter les impacts sur les périmètres construits à l'ouest et au nord.

Le plan prévoit des bâtiments avec un socle dont la hauteur de 5,5 m est inférieure à la hauteur du bâtiment industriel actuellement présent sur la parcelle.

Les hauteurs de corps de bâtiment en dessus du socle seront à une altitude inférieure à celle du bâtiment industriel situé de l'autre côté de la voie CFF (Isover Saint-Gobain).

#### 5. Aménagements extérieurs

Un plan des aménagements extérieurs permettant d'assurer une cohérence d'ensemble sera produit au stade de la demande du permis de construire.

La relation entre l'espace à l'avant des constructions et la place de la gare avec une vocation d'interface des transports publics, doit être définie dans le plan des aménagements extérieurs. Il traitera en particulier des accès piétons à la place de la gare.

La partie avant du bâtiment, située du côté gare, a pour vocation principale le dégagement devant les constructions et la circulation piétonne et de mobilité douce, alors que la partie arrière au nord a pour vocation la desserte pour les véhicules.

### 7.2. Mobilité

Le centre de la commune (administration, poste, rue marchande, ...) se trouve à environ 300 mètres du site.

La route d'Yvonand qui dessert le site est peu chargée en trafic (1'400 véhicules/jour moyen). Elle est bordée d'un trottoir, tout comme la route de la Gare toute proche.

On trouve un site de mobilité partagée (Mobility) sur la place de la gare.

Les routes d'Yvonand et de la Gare figurent à l'inventaire des chemins pédestres ;

La route d'Yvonand est une voie de vélo Suisse.



Fig. 7. Réseaux de tourisme pédestre et de vélo Suisse

Un parking souterrain sera réalisé sur la parcelle N° 175. Cela permettra d'éviter une occupation importante des domaines publics proches.

### 7.2.1. Transport individuel motorisé et stationnement

L'ensemble du stationnement généré par l'utilisation du site est réalisé dans un parking souterrain.

L'accès au parking souterrain est prévu par une rampe dont le périmètre d'entrée est défini sur le plan d'affectation, soit directement depuis la route d'Yvonand, soit depuis l'accès situé au Nord-Ouest du bâtiment.

Le calcul des besoins en stationnement se base sur la norme VSS 640'281. Il se base sur les valeurs potentielles découlant du plan. Il s'agit donc du nombre de place de stationnement calculé en utilisant l'ensemble du potentiel bâti. La répartition maximale des différentes utilisations est fixée dans le règlement et est prise en compte. Le dimensionnement du parking devra toutefois être défini de manière précise au stade du projet (définition précise des affectations).

Affectation	Ratios	Facteur de localisation*	Nombre de places admis
<b>Habitat</b> 15'000 m <sup>2</sup> de SPd	1 place par logement ou 1 place / 100 m <sup>2</sup> SPd + 10 % visiteurs	80 %	106 places "habitants" 11 places "visiteurs"
<b>Commerce</b> 2500 m2	2 places/ 100 m2 SPD + 8 places client / 100 m2 SPD	80%	42 places "employés" 160 places "clients"
<b>Activités</b> 4200 m2	2 places / 100 m2 SPD + 1 place visiteur / 100 m2 SPD	805%	67 places "employés" 34 places "visiteurs"
<b>Total</b>			<b>214 places</b> <b>204 places visiteurs et clients</b>

\* Avec une desserte en transports collectifs inférieure à 4 trains/heure, et une part de mobilité douce de 25 à 50%, le site a une localisation de type C à D selon la norme VSS.

### 7.2.2. Stationnement des deux-roues

Les besoins en stationnement pour les deux-roues, pour une utilisation complète des potentiels du plan, sont évalués selon la norme VSS 640'065, en intégrant un facteur de réduction de 50 % liée à la situation et à la topographie de la commune.

Affectation	Ratios	Facteur de localisation*	Nombre de places admis
<b>Habitat</b> 15'000 m <sup>2</sup> de SPd	0,2 place / 100 m <sup>2</sup> SPd	50 %	150 places
<b>Commerce</b> 2500 m2	2 places/ 100 m2 SPD + 2 places client / 100 m2 SPD	50%	25 places "employés" 25 places "clients"

<b>Activités</b> 4200 m2	2 places / 100 m2 SPD + 0,5 place visiteur / 100 m2 SPD	50%	42 places "employés" 10,5 places "visiteurs"
<b>Total</b>			<b>253 places</b>

Par ailleurs, il est estimé un besoin de 28 places pour deux roues motorisés (motos).

Le nombre de place pour les deux roues parking devra toutefois être défini de manière précise au stade du projet.

### **7.2.3. Transport logistique pour les commerces**

L'approvisionnement des commerces est organisé depuis la même route que celle permettant l'accès au parking souterrain dont le principe est figuré sur le plan. Les quais de transbordement seront réalisés à l'intérieur du bâtiment (dans le périmètre d'implantation des constructions. Dans le cadre des études du projet, il pourra être précisé si une sortie doit être envisagée côté place de la gare.

### **7.2.4. Transports publics**

Le site dispose d'une accessibilité directe au réseau de transports publics (gare CFF voisine). La cadence est à env. à la demi-heure.

Des cars postaux assurent la desserte en direction de Moudon, Romont et Thierrens.

### **7.2.5. Mobilité douce**

Le centre de la commune (administration, poste, rue marchande, ...) se trouve à environ 300 mètres du site.

La route d'Yvonand qui dessert le site est bordée d'un trottoir, tout comme la route de la Gare toute proche.

Les routes d'Yvonand et de la Gare figurent à l'inventaire des chemins pédestres ;  
La route d'Yvonand est une voie de vélo Suisse.

## **7.3. Environnement**

### **7.3.1. Environnement naturel**

Le site n'est concerné par aucun inventaire de protection de la nature ou du paysage et ne se trouve pas dans un réseau écologique.

Aucun milieu naturel ne se trouve sur le périmètre ni à proximité.

### **7.3.2. Protection des eaux**

Le site est colloqué en secteur üB de protection des eaux souterraines. Aucune source ne se trouve sur le site, ni à proximité en amont ou en aval.

Le périmètre du plan est déjà équipé.

Le plan ne modifiera pas de manière significative les quantités d'eaux concernées.

### **7.3.3. Site pollué**

Aucune pollution n'est inventoriée sur le site.

### **7.3.4. Dangers naturels**

Aucun danger naturel ne concerne le site.

Un risque faible d'inondation concerne la place de la gare attenante.

### **7.3.5. Protection contre le bruit**

Une étude acoustique a été réalisée par le bureau Ecoscan SA pour évaluer la conformité du projet aux dispositions légales (voir rapport en annexe).

Elle porte d'une part sur le bruit du trafic généré par le projet pour les propriétés voisines et d'autre part sur le bruit qui concernera les habitants du projet provenant d'une part du trafic ferroviaire et d'autre part de l'activité industrielle de Saint-Gobain Isover SA.

Les résultats de cette étude ont été intégrés dans le projet.

Le point le plus sensible est lié à l'accès du parking. Dans ce contexte, le périmètre de réalisation de la rampe est défini sur le plan et des conditions fixées si la rampe est réalisée au droit de la parcelle N° 265 (rampe intégrée au bâtiment et parallèle à sa façade (pas de rampe perpendiculaire au bâtiment)).

L'étude démontre que le projet est conforme aux dispositions de l'Ordonnance sur la protection contre le bruit.

### **7.3.6. Rayonnement non ionisant**

Une antenne de téléphonie mobile 3G et 4G est située à 200 mètres au sud-ouest du site (faible rayonnement sur le site).

Une antenne 2G utilisée par les CFF est située en bordure de la voie de chemin de fer à proximité du site. Elle provoque un rayonnement faible.

### **7.3.7. Accident majeur**

La ligne de chemin de fer n'est pas considérée comme présentant un risque d'accident majeur.

L'entreprise Saint-Gobain Isover SA utilise différents produits chimiques. Elle utilise notamment du nitrate de sodium qui peut présenter un risque en cas d'inflammation.

Une étude a été réalisée par le bureau BG ingénieurs conseils SA (voir rapport en annexe).

Elle conclut qu'un risque d'accident majeur est présent sur le site. Il est lié à un risque d'incendie de nitrate d'ammonium au moment de la livraison de ce produit.

Cette estimation étant basée sur le seuil des premiers effets létaux, il apparaît que la gravité associée à la condition la plus défavorable (F3) sera inférieure à 10 décès potentiels, valeur correspondant au seuil des graves dommages au sens de l'Ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM).

Les résultats de cette estimation des personnes potentiellement touchées permettent d'estimer que, compte tenu des hypothèses majorantes retenues, les études OPAM relatives au développement de la parcelle 175 sur la commune de Lucens pouvaient se conclure sur cette estimation, sans nécessité de procéder à une estimation des probabilités d'occurrences.

En raison du risque identifié, des dispositions particulières sont nécessaires :

- Absence d'utilisation organisée des locaux situés orientés en direction de la voie de chemin de fer et de l'entreprise par des personnes sensibles (personnes âgées, enfants en bas âge) ;
- Mise en place d'un dispositif permettant de fermer de manière étanche au gaz les ouvertures, telles que portes et fenêtres, en cas d'accidents sur les façades exposées (façades étanches sur le plan).
- Orientation des ouvertures des prises d'air non orientées en direction de l'entreprise Saint Gobain Isover SA.

### 7.3.8. Patrimoine bâti

Certains bâtiments anciens de la route d'Yvonand et de la route de la gare ont une note 4 (objet bien intégré) au recensement des monuments historiques. La fontaine qui jouxte le bâtiment de la gare à une note 3 (objet d'importance locale).

La maison de maître située sur la parcelle N° 160 (route de Villeneuve 6) a une note 2 au recensement des monuments historiques. Il est situé à 135 mètres de la limite du périmètre d'implantation le plus proche du plan, ce qui réduit fortement l'impact du projet sur cette construction. A noter que l'inscription au recensement n'instaure pas un droit de vue.

Ainsi, ces éléments ne seront pas touchés de manière importante par le plan d'affectation.

Lucens est un site inscrit à l'Inventaire des sites construits d'importance nationale (ISOS).

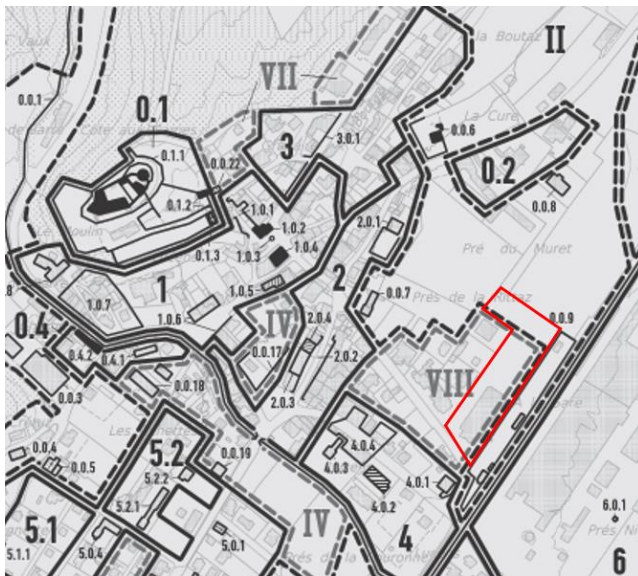


Fig. 8. Périmètre ISOS

Le plan d'affectation « Centre gare » se trouve dans le périmètre environnant PE VIII et dans l'échappée dans l'environnement EE II.

Secteur hétérogène, le PE VIII contient la Route d'Yvonand, des bâtiments agricoles, des ateliers, des aires de dépôt, des commerces et des maisons. L'EE II est constitué d'un « palier supérieur du fond de la vallée de la Broye et premières pentes du versant ; prés, champs, vergers et quelques villas ».

L'objectif de sauvegarde b du périmètre PE VIII, défini dans l'ISOS, « préconise la sauvegarde des caractéristiques essentielles pour les composantes attenantes au site ».

L'objectif de protection pour l'EE II, défini dans l'ISOS « préconise la sauvegarde de l'état existant en tant qu'espace agricole ou libre ».

L'espace de PE VIII est constitué de constructions de typologies variées. La fonction industrielle du bâtiment présent sur la parcelle N° 172 est peu esthétique. La réalisation d'un bâtiment mixte, tel que prévu, permettra une meilleure intégration par rapport aux composantes des constructions voisines.

En ce qui concerne l'espace EE II, il faut constater que le plan général d'affectation, approuvé après la dernière adaptation de l'ISOS, prévoit des zones à bâtir sur toute sa partie ouest et non pas un espace agricole ou libre.

Le projet a été orienté de manière à avoir des constructions moins élevées du côté de la route d'Yvonand et les hauteurs sont en relation avec les constructions situées sur le site industriel.

La vue depuis le château montre d'une part que la majorité du projet ne sera pas visible et d'autre part que la visibilité viendra se placer avec l'usine Isover Saint-Gobain en arrière-plan.



## **8. Conclusion**

Le plan d'affectation permet de modifier l'affectation de la parcelle N° 175 permettant de densifier sa constructibilité, de réaliser des logements répondants aux besoins liés à l'augmentation prévues de la population, de préserver des activités et de permettre des commerces de proximité.

La densité prévue est en relation avec la centralité du site. Même si elle est élevée, les principes architecturaux prévus règlementairement permettent un développement harmonieux.

Cette affectation permet de garantir la préservation des dégagements depuis les éléments du cœur du site inscrit dans l'Inventaire fédéral des sites construits d'importance nationale (ISOS).

Annexes :

Bilan des réserves en zone à bâtir (pour le centre)

Rapport « Evaluation OPAM pour le développement de la parcelle N° 175, BG ingénieurs conseils SA »

Rapport « Etude du trafic, Team+ SA »

Rapport « Etude du bruit, Ecoscan SA »

## Bilan du dimensionnement de la zone à bâtir

	Lucens
N° OFS	5675

xx	Donnée calculée automatiquement
xx	Donnée à compléter la commune (si besoin)
xx	Donnée modifiée par la commune
xx	Valeur avant nettoyage

### A. Besoins

Possibilité de développement allouée par la mesure A11 [Croissance annuelle en % de la pop. de référence]

Année de référence

Horizon de planification

En centre		Hors du centre	
1.7	1.7	0.75	0.75
2015	2015	2015	2015
2036	2036	2036	2036

#### Population

Année de référence (31 décembre 2015)

Année du bilan (31 décembre 2016)

3059	3059	831	831
3165	3165	844	844

Possibilité de développement allouée par la mesure A11 entre l'année de référence et l'horizon [habitants]

+		+	
1092	1092	131	131

Logements d'utilité publique (24 pour les communes avec centre et 12 pour les autres) [habitants]

+		+	
0	24	0	0

Population maximale à l'horizon de planification selon la mesure A11

Besoins au moment du bilan [habitants]

=		=	
4151	4175	962	962
986	1010	111	118

### B. Capacités d'accueil au moment du bilan

Capacité des réserves représentées en vert sur la carte [habitants]

Potentiel de densification des autres parcelles [habitants]

Pourcentage du potentiel de densification à utiliser [%]

Part du potentiel de densification comptabilisé à l'horizon de planification [habitants]

Capacité de développement hors de la zone à bâtir [habitants]

En centre		Hors du centre	
1458	703	674	389
+		+	
1319	854	463	287
33	33	33	33
435	282	59	95
		0	0
=		=	
1893	985	833	484

Capacités d'accueil au moment du bilan [habitants]

### C. Bilan

Etat de la capacité d'accueil par rapport aux besoins (sur-capacité si positif) [habitants]

Selon la formule: (Capacité d'accueil au moment du bilan) - (Besoins au moment du bilan).

En centre		Hors du centre	
907	-25	715	-368