



Dossier pour approbation

PLAN DIRECTEUR COMMUNAL

Analyse et diagnostic

Plan directeur

Programme des mesures

SOMMAIRE

page

0.1 INTRODUCTION AU PROJET DE PLAN DIRECTEUR COMMUNAL

0.2 CADRE LEGISLATIF

Partie I : Analyse et diagnostic

1	PLANIFICATION EXISTANTE	2
1.1	Planification cantonale	2
1.1.1	Plan directeur cantonal	2
1.1.2	Pôles de développement économique.....	3
1.1.3	Plan directeur cantonal des rives vaudoises du Lac Léman (1998) .	3
1.1.4	Plan cantonal des chemins de randonnée pédestre (2000).....	4
1.1.5	Deux-roues : Itinéraires recommandés et de cyclotourisme (1997) .	4
1.2	Planification régionale	4
1.2.1	Plan directeur régional de 1993	5
1.2.2	Stratégie de développement intercommunale de Terre Sainte et valorisation de la gare de Coppet	6
1.2.3	Rail+bus 2000 – Troisième voie Genève-Coppet-Morges (2001)	6
1.2.4	Mobilité entre Coppet et Genève (2004)	7
1.2.5	Concept directeur d'aménagement de la RC1	9
1.3	Planification communale de Founex	10
1.3.1	Planification directrice	10
1.3.2	Plans d'affectation	11
1.3.3	Plans fixant les limites des constructions	12
1.3.4	Autres plans	12
1.4	Planification des communes voisines	15
2.	NATURE ET PAYSAGE	16
2.1	Analyse	16
2.1.1	Cadre paysager.....	16
2.1.2	Végétation et arborisation	18
2.1.3	Monuments et sites	19
2.1.4	Vestiges archéologiques	23
2.1.5	Dégagements et vues	23
2.2	Diagnostic	24

3.	ENVIRONNEMENT ET CONTRAINTES D'AMENAGEMENT.....	25
3.1	Analyse	25
3.1.1	Exposition au bruit	25
3.1.2	Secteurs de protection des eaux et sites pollués	26
3.1.3	Surfaces d'assèchement	28
3.1.4	Autres contraintes d'utilisation du sol	29
3.2	Diagnostic	30
4.	URBANISATION, HABITAT ET EMPLOIS	31
4.1	Approche spatiale	31
4.1.1	Urbanisation	31
4.1.2	Activités économiques	35
4.1.3	Pôles communaux et régionaux	37
4.2	Approche statistique	41
4.2.1	Evolution démographique	41
4.2.2	Migrations	44
4.2.3	Economie et emplois.....	45
4.3	Synthèse.....	47
5.	DEPLACEMENTS ET MOYENS DE TRANSPORT	49
5.1	Approche spatiale	49
5.1.1	Réseau routier.....	49
5.1.2	Réseau cyclable et piétonnier	52
5.1.3	Transports en commun	53
5.2	Approche statistique	54
5.2.1	Charges de trafic	54
5.2.2	Destinations des résidents actifs.....	54
5.2.3	Moyens de transport des résidents actifs	55
5.2.4	Provenance et moyens de transport des actifs dans la commune	57
5.2.5	Origine et moyen de transport des écoliers dans la commune.....	57
5.3	Diagnostic	59

Partie II : Plan directeur et programme des mesures

1.	OBJECTIFS ET PRINCIPES	63
2.	CONCEPT DIRECTEUR ET PROGRAMME DES MESURES	67
2.1	Coordination régionale	68
2.2	Réseau routier.....	70
2.3	Urbanisation	73
2.4	Paysage	76
3.	PLAN DE SYNTHESE	78

Partie III : Mise en œuvre

(Dossier séparé)

A MESURES PAR DOMAINE D'ACTION

- A.1 Affectation du sol et règles de construction
- A.2 Politique foncière
- A.3 Offre de services et d'équipements
- A.4 Offre en transports en commun
- A.5 Gestion des eaux et des déchets
- A.6 Aménagement de l'espace public
- A.7 Aménagement routier
- A.8 Valorisation paysagère

B SCHEMAS DE COORDINATION

- A.1 Village de Founex
- A.2 Châtaigneriaz
- A.3 Réseaux de déplacement

C FICHES DE MESURE

Annexes

(Dossier séparé)

1. Plan des zones, réduction (Commune de Founex 1979, selon l'état du cadastre du 14.2.2006)
2. Aperçu de l'état de l'équipement, tableau de synthèse et réduction du plan (Commune de Founex 2004)
3. Plan directeur régional, extrait (ARN 1993)
4. Plan directeur cantonal des rives vaudoises du Lac Léman, extrait (Canton de Vaud, SAT 1998)
5. Plan cantonal des chemins de randonnée pédestre, extrait (Canton de Vaud, SRA 2000)
6. Itinéraires recommandés et de cyclotourisme, extrait (Canton de Vaud, SRA 1997)
7. Plan des surfaces d'assolement, extrait (Canton de Vaud, 1992)
8. Plans directeurs de gestion coordonnée des réseaux de déplacement, extrait (Canton de Vaud et communes de la Terre Sainte, Canton de Genève et communes de la Rive Droite, 2000)
9. Schéma directeur sectoriel "En Balessert" (2000)
10. Rail 2000, troisième voie Genève - Coppet, extrait plaquette CFF (2000)
11. Inventaire des sites construits à protéger en Suisse, ISOS, extrait (1982)
12.
 - A) Inventaire des biotopes du Canton de Vaud (1981)
 - B) Descriptif du milieu naturel des sites "Creux du Loup, En Balessert, La Meule, et la Châtaigneraie" dans la commune de Founex (2000, extrait du rapport d'impact sur l'environnement du PPA En Balessert)
 - C) Etat des biotopes de la commune figurants à l'inventaire cantonal de 1981 (2004)
13. Région archéologique 301 "En Gachet", préavis (1998)
14. Inventaire des décharges du Canton de Vaud, Founex "Les Cuttemers", N°238.DI.1, extrait (1995)
15. Evolution démographique annuelle de la population de Founex 1980-2004 et hypothèses 2005-2020
16. Evolution des emplois et des entreprises par sous-secteur 1975-2001 (RFE)
17. Concept directeur d'aménagement de la RC 1, extrait (2005)
18. Glossaire

0.1 INTRODUCTION

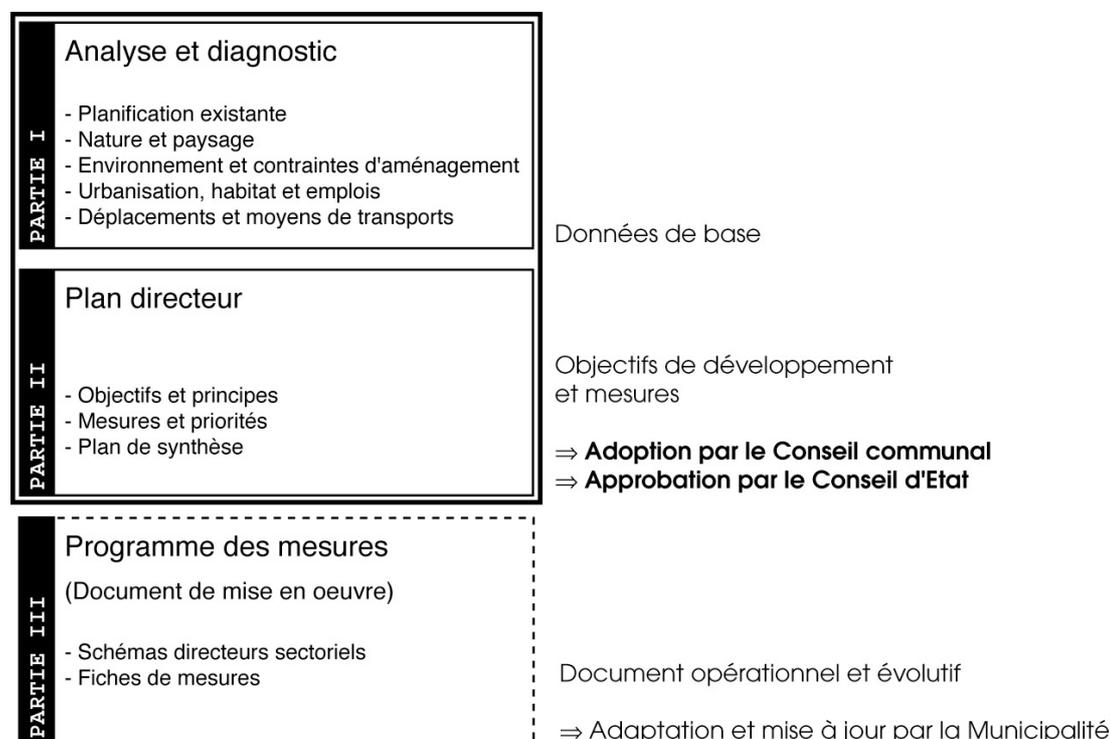
Le présent Plan directeur de la Commune de Founex est le résultat d'un travail intensif de la Municipalité qui s'est appuyée pour son élaboration sur l'expérience et les conseils techniques du bureau Urbaplan. Il est le fruit d'une réflexion approfondie sur le territoire communal, son évolution passée et son avenir. Il exprime ainsi la volonté communale en matière de développement et de valorisation du territoire de la commune pour constituer la base d'une politique 2005-2020 en matière d'aménagement du territoire.

Si la priorité est mise dans l'approche à l'échelle locale, il va de soi que l'analyse du contexte régional a fait apparaître l'importance de la collaboration inter-communale au sein de la Terre Sainte, avec le district de Nyon et avec les communes genevoises de la "Rive droite".

Dans ce cadre, le présent document ne peut évidemment pas approfondir toutes les problématiques avec une intensité égale. Il établit donc les orientations et principes pour la gestion du territoire dans l'esprit d'une planification continue.

En termes légaux, les parties I et II du Plan directeur communal - adoptées par le Conseil communal et soumises à l'approbation au Conseil d'Etat - constituent un cadre contraignant pour les décisions des autorités en termes d'aménagement du territoire (plan d'intention servant de référence et d'instrument de travail, voir 0.2 "cadre légal").

La partie III constitue le document de mise en oeuvre dans un classeur séparé. Il s'agit d'un outil de gestion pour la Municipalité et les autres acteurs concernés en illustrant les problématiques, les pistes de solution et les démarches à suivre. Cette partie devra donc évoluer et être mise à jour avec l'avancement des projets en cours ou initiés par le Plan directeur communal.



0.2 CADRE LEGISLATIF

Extrait de la Loi sur l'aménagement du territoire et des constructions (LATC)

Obligation d'établir un plan directeur, élaboration

Art. 38 LATC

Les communes de plus de 1'000 habitants doivent établir un plan directeur dans le délai que fixe le Conseil d'Etat. Celui-ci peut les en dispenser pour des motifs objectivement fondés.

Art. 37 LATC

La Municipalité élabore le plan directeur communal. Elle consulte les communes voisines pour les problèmes à résoudre en commun.

Objectifs, but du plan directeur

Art. 25 LATC

Les plans directeurs ont pour but d'assurer un aménagement continu et cohérent du territoire. Ils fixent dans les grandes lignes les objectifs à atteindre, compte tenu du développement souhaité et de l'évolution des besoins individuels et collectifs. Ils fixent le programme des priorités et les mesures à prendre pour son exécution.

Art. 35 LATC

Le plan directeur communal détermine les objectifs d'aménagement de la commune. Il tient compte des options cantonales et régionales de développement.

Données de base

Art. 27 LATC

Les plans directeurs sont fondés sur des données de base concernant en particulier :

- a. les données naturelles et notamment les territoires se prêtant à l'agriculture,
- b. les évolutions démographiques et économiques et leurs conséquences sur l'occupation du territoire,
- c. l'évolution de l'urbanisation,
- d. les options possibles pour le développement futur.

Ils tiennent compte des conceptions et des plans sectoriels de la Confédération, des plans directeurs des cantons voisins, ainsi que des plans cantonaux, régionaux et communaux.

Forme et contenu

Art. 36 LATC

Le plan directeur communal comporte les principes directeurs d'aménagement du territoire portant notamment sur l'utilisation du sol, les constructions d'intérêt public, les espaces publics, les réseaux et les voies de communication, les équipements techniques et les transports, les sites, les paysages, monuments et ressources naturelles à préserver, les territoires exposés à des nuisances ou à des dangers et les installations de délassement et de tourisme.

Il contient les mesures qui concrétisent les principes directeurs ainsi que le programme des mesures qui relève de la compétence de la Municipalité.

Le contenu du plan directeur est adapté aux besoins de la commune.

Information et participation

Art. 28 LATC

La population est informée et elle participe de manière appropriée à l'élaboration des plans directeurs.

Le projet de plan directeur est soumis à consultation publique durant un délai de trente jours selon avis dans la Feuille des avis officiels du canton de Vaud, tout intéressé pouvant formuler ses observations. Il est déposé dans les préfectures s'il s'agit du plan directeur cantonal, ou au greffe municipal des communes intéressées s'il s'agit d'un plan communal ou régional. Il fait en outre l'objet d'un avis de consultation au pilier public de la commune et dans un journal si possible régional.

Le dossier et les observations sont ensuite transmis à l'autorité compétente pour l'adoption.

Adoption et approbation des plans directeurs régionaux et communaux ainsi que des plans directeurs localisés

Art. 29a LATC

Les plans directeurs régionaux et communaux ainsi que les plans directeurs localisés sont soumis aux conseils communaux ou généraux dans un délai de trois mois dès la fin de la consultation publique.

Ils sont soumis à l'approbation du Conseil d'Etat qui prend sa décision dans un délai de trois mois dès la communication du dossier complet.

Réexamen**Art. 30 LATC**

Les plans directeurs sont réexaminés tous les quinze ans au moins; de plus, lorsque les circonstances l'exigent, ils sont tenus à jour et adaptés.

La procédure des articles 28, 28a, 29 et 29a est applicable aux modifications qui portent sur des éléments essentiels des plans directeurs.

Portée juridique**Art. 31 LATC**

Le plan directeur cantonal approuvé par le Conseil fédéral lie toutes les autorités.

Les autres plans directeurs approuvés par le Conseil d'Etat sont des plans d'intention servant de référence et d'instrument de travail pour les autorités cantonales et communales.

Publicité des plans**Art. 32 LATC**

Les plans directeurs doivent être accessibles au public en tout temps.

Partie I – Analyse et diagnostic

Dans cette première partie du Plan directeur communal, l'ensemble des éléments ayant une influence sur le développement territorial de la commune a été analysé par le biais des documents de référence, des statistiques ou des observations sur place. Les chapitres 1 à 5 correspondent aux thématiques suivantes:

- 1 Planification existante
- 2 Nature et paysage
- 3 Environnement et contraintes d'aménagement
- 4 Urbanisation, habitat et emplois
- 5 Déplacements et moyens de transport

Un diagnostic est établi par thème pour mettre en évidence les atouts et déficits, les potentialités et contraintes de la Commune de Founex et de son territoire. Sur la base de ce bilan, les objectifs, principes et mesures du Plan directeur communal seront établis dans la partie II "Plan directeur".

1. PLANIFICATION EXISTANTE

1.1 Planification cantonale

1.1.1 Plan directeur cantonal

La révision du Plan directeur cantonal (PDCn) de 1987 est en cours avec pour objectif de doter la politique d'aménagement du territoire d'un instrument stratégique et d'un outil d'anticipation et de coordination. En 2004, l'Avant-projet sommaire (APS) du PDCn a fait l'objet d'une phase de concertation approfondie auprès des régions, des communes et de tous les milieux concernés par l'aménagement cantonal. En tenant compte des remarques émises à cette occasion, un Avant-projet définitif (APD) du PDCn a été réalisé en 2005, avant d'être l'objet d'une consultation publique formelle. Le projet du Plan directeur cantonal a été adopté par le Conseil d'Etat le 28 juin 2006. Il sera ensuite présenté au Grand Conseil, puis au Conseil fédéral pour examen et approbation.

Le nouveau Plan directeur cantonal comprend deux parties : Le **volet stratégique** définit la philosophie du PDCn, le projet de territoire qui en découle et les thématiques traitées par les mesures cantonales. Coeur du dossier du Plan directeur cantonal, ce volet contient les éléments contraignants pour les autorités publiques. Le **volet opérationnel** comprend les mesures de mise en oeuvre présentées sous la forme de fiches thématiques pour les politiques sectorielles du Canton et de fiches régionales pour les éléments d'importance cantonale des projets de territoire régionaux. Les informations détaillées contenues dans ces fiches sont susceptibles d'évoluer ces prochaines années. Ce volet ne fait pas partie du Plan directeur cantonal proprement dit.

Le Plan directeur cantonal fixe notamment les **stratégies** et les **lignes d'actions** suivantes :

- **Localiser l'urbanisation dans les centres** (maintien du poids démographique des centres cantonaux, régionaux et locaux en stimulant et en facilitant l'urbanisation dans le territoire déjà urbanisé et bien desservi par les transports publics).
- **Développer une mobilité multimodale** (renforcement substantiel des lignes de transport public sur les axes principaux en les coordonnant avec les transports publics urbains, les pays et les cantons voisins, rabattement des transports individuels sur le réseau de transport public principal, optimisation de l'utilisation du réseau routier existant, promotion de la mobilité douce, développement des interfaces de transports).
- **Protéger l'homme et l'environnement contre les risques liés aux activités humaines**

Le Canton élabore des projets de territoire à l'échelle des agglomérations vaudoises en partenariat avec les communes et régions concernées (projets d'agglomération). Les éléments d'intérêt cantonal inclus dans des planifications régionales ou locales, validées par les autorités locales, sont repris de manière concertée dans le PDCn sous forme de **fiches régionales**. Dans l'agglomération Nyon - Gland - Coppet, la planification régionale est en cours (cf. point 1.2).

1.1.2 Pôles de développement économique

La politique des pôles a été lancée en 1996 par le canton pour initier une démarche active et incitative, basée sur l'initiative des communes et des propriétaires privés de terrains en zone d'activités. L'objectif principal consiste en la mise à disposition de pôles de développement légalisés, équipés et concrètement prêts à la vente. La coordination entre une vision économique et les contraintes de l'aménagement du territoire en vue d'un développement durable marquent le cadre des objectifs de la politique des pôles.

Dans la région de Nyon, les pôles 1B (Nyon-Centre et Nyon – Grens – Avenex) et 1C (Gland – Vich) ont été retenus comme sites prioritaires (**PôleNyon**). Ils offrent un potentiel pour environ 6'500 emplois sur une douzaine d'hectares, majoritairement situés dans le pôle 1C.

Selon une étude de compétences régionales réalisée en 2001, les secteurs "biotecniques" (biomédical, pharmaceutique, biotechnologique), microtechnique de pointe, les services orientés vers l'international, les technologies de l'information et de la communication et les ONG internationales seront privilégiés. Le positionnement des sites présente quelques spécificités:

1B Situé en périphérie immédiate de la sortie autoroutière de Nyon, le site dispose d'une grande visibilité depuis l'autoroute A1. Cependant, d'importantes réalisations en matière d'infrastructures et d'équipements doivent encore être entreprises pour permettre le développement complet du site.

1C Situé à la sortie autoroutière de Gland et traversé en son cœur par les voies CFF, le site est imbriqué dans l'agglomération Gland-Vich. La proximité immédiate de la gare de Gland permet une accessibilité directe par les transports publics. Une partie du site 1C est l'objet d'un processus de requalification qui est en cours (ceinture routière ouest).

Des études sont en cours pour ces deux pôles.

1.1.3 Plan directeur cantonal des rives vaudoises du Lac Léman (1998)

D'une manière générale, les domaines d'intervention du Plan directeur cantonal des rives vaudoises du Lac Léman touchent :

- l'aménagement du territoire,
- les sites, monuments et grandes propriétés,
- la protection et gestion des espaces naturels,
- les équipements.

La commune de Founex fait l'objet d'une fiche de mesures (n°C4) dont l'objectif est de *réaliser à terme la liaison piétonne entre le bourg de Coppet et le port de Founex*. Le degré de priorité 2 est attribué à cet objectif (mesure secondaire mais d'importance cantonale, voir annexe 4).

La Municipalité de Founex s'est opposée au projet du cheminement riverain soutenant ainsi l'opposition des particuliers concernés. Ayant eu gain de cause, le déclenchement du projet doit venir de la Municipalité qui affirme dans ce Plan directeur communal sa volonté d'améliorer l'accès au lac par la création d'un chemin piéton entre le port et la limite de Céligny ainsi que d'une zone de détente aux Verneys (voir également chapitre 4.1.3 et objectif 7).

1.1.4 Plan cantonal des chemins de randonnée pédestre (2000)

Deux itinéraires inscrits au Plan cantonal des chemins de randonnée pédestre (Service des transports, DINP) traversent la partie supérieure de la commune de Founex (voir annexe 5) :

- parallèle à la rive et à l'autoroute : route de Châtaigneriaz - chemin de la Combe - chemin de Gachet,
- en provenance de Coppet : chemin des Rannaux - chemin de la Combe.

Les deux tronçons de l'itinéraire se situent sur des chemins goudronnés et partiellement empruntés par un trafic important. Ils sont intégrés dans le Plan directeur communal (voir également chapitre 5.1.2 et objectif 6).

1.1.5 Deux-roues : Itinéraires recommandés et de cyclotourisme (1997)

Les réseaux 2-roues (Itinéraires recommandés et de cyclotourisme, Service des routes et des autoroutes, DINP) définis dans le plan traversent la commune de Founex sur deux axes parallèlement à la rive, passant (voir annexe 6) :

- dans le village : route de Coppet - Grand-Rue - route de Céligny,
- dans le hameau de Châtaigneriaz et sur la crête : chemin des Arrenny - chemin des Côtes - chemin de Gachet.

Les itinéraires sont intégrés dans le Plan directeur communal (voir également chapitre 5.1.2 et objectif 6).

1.2 Planification régionale

Le plan directeur régional du district de Nyon¹ a été adopté en août 1993. Le Conseil régional de Nyon est l'organe responsable de la mise en œuvre de ce plan.² La révision de ce plan est en cours. Les Lignes directrices régionales ont été définies en février 2006. Dans le cadre de ce projet global, plusieurs études ont été effectuées ou lancées au stade actuel :

- Diagnostic de l'évolution récente et perspectives de développement dans le District de Nyon, habitat et emplois (2002) : les résultats de cette étude sont intégrés dans le chapitre 4 ;
- Projet de plan des déplacements du District de Nyon (2003) : les résultats intermédiaires de cette étude sont intégrés dans le chapitre 5 ;
- Etude d'une "Stratégie de développement intercommunal de Terre Sainte et valorisation de la gare de Coppet" (en cours, voir chapitre 1.2.2 ci-après).

¹ ARN, dossier du plan directeur régional du district de Nyon, parties I, II et III, Urbaplan, Août 1993.

² Anciennement l'association pour l'Aménagement de la Région de Nyon (ARN).

1.2.1 Plan directeur régional de 1993

Selon le PDR 1993 (Partie III ; voir annexe 3), les objectifs généraux pour tout le district dans les domaines de l'urbanisme et des emplois sont les suivants :

- occupation mesurée du sol conçue dans une perspective à long terme de l'extension urbaine,
- utilisation densifiée des périmètres voués à l'urbanisation,
- maintien et renforcement de l'équilibre entre emplois et population active,
- réduction du pendularisme par une politique orientée et progressive de création d'emplois.

Les objectifs régionaux et les recommandations à la commune, mentionnés dans le Plan directeur régional (Partie III, annexes – fiches communales), font état de :

- la création d'une zone artisanale intercommunale de la Terre Sainte aux environs de la jonction autoroutière, la recherche de l'implantation de commerces et de services, le maintien et la promotion de la mixité des fonctions;
- le maintien de la capacité d'accueil pour un accroissement démographique d'environ 40 % (soit : 1766 habitants en 1992 + 40 % = environ 2500 habitants ; sans fonctionnaires internationaux)¹,
- l'assurance d'une croissance démographique progressive par étapes de +20% au maximum par dizaine d'années (concernant cet objectif, voir ci-après),
- la densification du centre-village et des secteurs proches,
- le développement de l'habitat individuel groupé et/ou des petits collectifs sur environ 35% des zones résidentielles avec un coefficient d'utilisation du sol (CUS) effectif de l'ordre de 0.40 à 0.50,
- la diversification du type de logements et la possibilité de créer des logements à loyer modéré,
- l'implantation de services et de commerces et la mixité des fonctions,
- la protection des sites d'intérêt paysager et des rives du lac,
- la création d'une ligne de transports publics entre le hameau de Châtaigneriaz et le village de Founex,
- la mise à disposition d'un nombre suffisant d'équipements sportifs, culturels, socio-médicaux, scolaires et de détente et l'intensification de la concertation intercommunale en la matière.

¹ De plus, le PDR 1993 prévoyait le déclassement d'une partie des zones à bâtir encore disponibles en zone intermédiaire. Cependant, depuis l'établissement du PDR 1993, l'objectif de 20 % par dizaine d'années a été largement dépassé par la réalité (voir chapitre 4.2.1). Ainsi, les réserves en zone à bâtir ont rétréci plus rapidement que prévu. Compte tenu du potentiel de développement actuel (voir chapitre 4.1.1), un déclassement de la zone à bâtir en zone intermédiaire ne se justifie plus.

1.2.2 Stratégie de développement intercommunal de Terre Sainte et valorisation de la gare de Coppet

Dans le cadre des mandats d'étude parallèles (MEP), une réflexion intercommunale a été lancée et un groupe de pilotage a été mis en place. La réflexion est menée simultanément à deux échelles territoriales :

- à l'échelle intercommunale pour élaborer une vision stratégique du développement de la Terre Sainte,
- à l'échelle locale pour identifier les perspectives concrètes de la valorisation du périmètre de la gare de Coppet.

Au stade du cahier des charges de l'étude, les enjeux et objectifs suivants ont été retenus :¹

- Rabattement performant des transports publics sur la gare de Coppet par :
 - la réorganisation du réseau en Terre Sainte, en débordant sur la France voisine (Divonne et environs),
 - l'intégration des besoins scolaires,
 - l'identification de la meilleure localisation des parkings d'échange,
 - le développement de services ponctuellement localisés le long des lignes des transports publics.
- Mesures d'optimisation des mobilités douces,
- Problèmes de capacités et d'organisation du trafic au niveau de la sortie autoroutière,
- "Densification" progressive des zones ou couloirs les plus faciles à desservir par les transports publics,
- Préservation et renforcement de la perméabilité du tissu urbain existant,
- Mise en place d'un site de développement économique à proximité de la gare de Coppet,
- Intégration des dimensions paysagères et patrimoniales.

A l'issu des MEP, le Conseil régional du district de Nyon a attribué deux mandats respectivement pour la réalisation du PPA et du PDL pour le périmètre de la gare de Coppet et pour la réalisation du schéma directeur intercommunal de Terre Sainte.

Selon les informations reçues, l'étude devra permettre de confirmer le pôle d'activités En Balessert / Creux du Loup à Founex en tant que centre stratégique pour la Terre Sainte et complémentaire au site de Coppet.

1.2.3 Rail+Bus 2000 - Troisième voie Genève - Coppet - Morges (2001)

Dans le cadre du projet Rail+Bus 2000 approuvé par le peuple suisse lors de la votation du 6.12.1987, une nouvelle voie a été construite entre Genève et Coppet le long de la ligne CFF actuelle (1^{ère} étape, annexe 10) et mise en service en décembre 2004. Elle a pour conséquence la suppression du train régional entre Alaman et Coppet qui a été remplacé par des bus. Les correspondances entre Coppet et Genève ont été améliorées, notamment par un train accéléré sans arrêt entre Genève et Coppet et un service à la demi-heure pendant les heures de pointe.

¹ Document de cadrage du 17.5.2005, projet soumis à validation des communes.

Entre Coppet et Nyon, un bus dessert les communes de Founex, Céligny et Crans. Le trajet du bus passe par le village de Founex (route de Coppet, Grand-Rue, route de Céligny) et offre trois arrêts plus centraux que l'ancienne gare CFF à la sortie du village.

Dans le cadre de la poursuite du programme Rail+Bus 2000 (2^{ème} étape), les CFF envisagent à long terme le prolongement de la troisième voie jusqu'à Morges. L'élargissement de la bande ferroviaire du côté du village de Founex fait dès lors l'objet d'une réservation selon l'art. 18m de la Loi sur les chemins de fer du 20.12.1957 (modifié au 1.1.2000). La consultation des CFF est dès lors obligatoire pour tout projet de planification ou de construction situé à proximité du domaine d'exploitation de part et d'autre de la voie ferrée.

Les CFF ont ainsi communiqué au canton, afin de faire figurer dans le plan directeur cantonal, un tracé réservé côté Jura des voies CFF sous forme d'une bande de terrain de 15 m de largeur, comptés à partir de l'axe de la voie côté Jura. De plus, selon l'étude préliminaire de 1993, il était prévu :

- d'aménager une nouvelle halte à l'emplacement de l'ancienne avec un quai entre les voies existantes et la voie nouvelle,
- de démolir la halte CFF actuelle, des cabanes sur la parcelle 99 et d'une maison sur la parcelle 98 (en zone Village, démolition réalisée),
- de construire éventuellement des parois anti-bruit, en particulier pour la protection des quartiers Villas à l'Est des voies.

En cas de décision de réalisation, l'étude préliminaire devra être complètement réactualisée. Le projet définitif pourrait, dans le meilleur des cas, être mis à l'enquête dans environ 5 ans.

Du point de vue du développement de la commune de Founex, les questions suivantes relèvent d'un intérêt particulier :

- Les possibilités de réorganisation des lignes de bus de la région devraient faire l'objet d'une réflexion plus large au niveau régional et inter cantonal (voir projet de plan directeur régional des déplacements, chapitre 1.2.4) ;
- En cas d'un réaménagement futur de la gare de Founex, un déplacement dans le Sud à proximité du centre du village et de ses nouveaux quartiers devrait être envisagé.

1.2.4 Mobilité entre Coppet et Genève (2004)

L'étude a été engagée par le groupe de travail Transport de la coordination inter cantonale Vaud – Genève, associant également le Conseil régional de Nyon, pour définir une stratégie globale d'intervention en matière de mobilité pour le secteur de la Terre Sainte. Le groupe a commandité et piloté deux mandats consécutifs :

Plans directeurs de gestion coordonnée des réseaux de déplacement (Urbaplan, 2000)

L'étude "Plans directeurs de gestion coordonnée des réseaux de déplacement, Genève Rive Droite – Terre Sainte" (Urbaplan, 2000) intégrait les 9 communes vaudoises de la Terre Sainte et six communes genevoises de la Rive Droite. Sur cette base, le principe d'un rabattement sur l'autoroute du trafic de transit et du trafic pendulaire par l'amélioration de la jonction de Chavannes et par un réseau performant d'accès aux jonctions a été adopté par les communes de la Terre Sainte, Versoix et Céligny sous forme d'une résolution le 2 avril 1998 à Tannay.

L'étude Urbaplan partait de deux constats principaux : la répartition modale "record" dans la région en faveur des transports individuels et l'utilisation non-

hiérarchique du réseau routier avec des fortes charges de trafic à l'intérieur de localités, ainsi qu'une forte dégradation de la sécurité pour les déplacements non-motorisés et la qualité de vie. Elle conclut avec les recommandations suivantes :

- urbaniser prioritairement les zones desservies par les transports en commun et améliorer la desserte des zones déjà urbanisées ou dont l'urbanisation est en vue,
- densifier les zones particulièrement bien desservies par les TC,
- réorganiser le réseau routier pour :
 - délester les poches urbanisées du trafic de transit et ainsi favoriser les modes de déplacement non-motorisés et les transports publics pour toutes les relations internes,
 - tranquilliser et sécuriser les tronçons les plus sensibles (traversées de localité, réseau d'accès aux écoles, etc.).
- réaménager les gares afin d'augmenter leur qualité d'interface entre les modes de déplacement,
- adapter la politique de stationnement aux lieux de destination : offre et tarification,
- explorer les possibilités de combinaison des transports publics et scolaires afin d'augmenter la capacité et les fréquences.

La proposition de réorganisation du réseau routier vise à rabattre le trafic de transit de la RC1 sur l'autoroute et de délester ainsi les poches urbanisées du trafic. Pour cela, l'aménagement d'une nouvelle liaison routière située au nord de la commune de Founex et d'une nouvelle demi-jonction dans le secteur de la Grande Coudre a été proposé. A l'intérieur des poches urbanisées, des mesures de modération généralisées devraient être prises. Les modes de déplacement non-motorisés et les transports en commun devraient être favorisés (voir annexe 8).

La Municipalité de Founex est opposée à l'emplacement d'une nouvelle demi-jonction dans le secteur de la Grande Coudre et au tracé d'une nouvelle liaison routière entre cette dernière et la RC1. En effet, elle estime que cette solution aura des impacts négatifs très importants sur son territoire et considère qu'une jonction à la Pierre-Féline serait meilleure et devrait donc être étudiée.

Les principes des autres propositions de l'étude sont intégrés et développés davantage dans le Plan directeur communal (voir également chapitre 5.1.1 et objectifs 5 et 9).

Transitec 2001

L'étude établissait le constat suivant :

- Une augmentation considérable des déplacements en direction de Genève est à prévoir d'ici 2010 (+30 %)
- La réserve de capacité de l'autoroute est très faible aux heures de pointe ; la tendance va vers l'étalement des périodes de saturation de l'A1 aux heures de pointe du matin et du soir,
- La création d'une 3^{ème} voie autoroutière n'apporte pas grand chose, sans mesures d'accompagnement,
- Les CFF disposent d'une réserve de capacité de transport aux heures de pointe, mais l'accès aux points d'embarquement dissuade une part non négligeable du potentiel de transfert des usagers.

En plus de ces études de déplacement, la stratégie proposée par le groupe de travail de coordination inter cantonale Vaud-Genève se base également sur les conditions-cadre suivantes :

- Volonté des autorités genevoises de protéger la ville d'un afflux massif de véhicules automobiles,
- Réalisation d'un pôle de développement économique à Nyon et Gland (voir chapitre 1.1.2),
- Attractivité des communes de Terre Sainte, de l'ensemble du district de Nyon et de la rive droite du lac comme lieu de résidence pour les personnes travaillant à Genève (cadre de vie, fiscalité, etc.).

Ainsi, la mise en œuvre d'un train de mesures visant les objectifs généraux suivants est proposé :

- augmenter l'offre de mobilité, pour les transports individuels et collectifs, sur le réseau routier dans sa configuration actuelle ;
- augmenter le recours à des moyens de transport autres que l'automobile (transports publics ferroviaires et urbains, mobilité "douce").

Il comprend quatre groupes de mesures :

- les mesures techniques de base (réseau de bus, P+R, mobilités douces, réseau routier, équipement des gares et haltes),
- les mesures de gestion des réseaux de transport (communauté tarifaire, plan de mobilité des entreprises, gestion du stationnement),
- les mesures d'incitation (information et encouragement des usagers à modifier les comportements),
- les mesures de politique territoriale.

En particulier, la fiche 4.5 est consacrée au "Développement du centre régional de Terre Sainte" pour améliorer l'accessibilité de Coppet et de sa gare et pour renforcer ses caractéristiques de centre régional (habitat, services, accueil ONG, etc.). Voir également chapitre 1.2.1.

1.2.5 Concept directeur d'aménagement de la RC1

Dans un partenariat des communes de Mies, Tannay, Coppet, Founex et le canton de Vaud, un concept directeur d'aménagement coordonné de la route Suisse (RC1a) a été développé en 2003 et adopté sous la forme d'une charte en octobre 2005, visant les trois objectifs suivants :

- améliorer l'accessibilité locale (accès aux équipements du bord du lac, aux nouveaux quartiers, aux propriétés bordières, points de rebroussement) : liaisons piétonnes et cyclables transversales "village-lac" et longitudinales,
- augmenter la sécurité : séparation des cheminements piétons/vélos, îlots de sécurité, réduction du gabarit de la route et abaissement des vitesses, sécurisation des débouchés, desserte par contre-allée des secteurs avec stationnement)
- créer un axe paysager intercommunal : traitement des espaces publics comme "avenue" paysagère, unité de traitement des tronçons communaux de la RC1 tout en s'adaptant aux conditions locales.

En cohérence avec le catalogue de mesures sur la mobilité entre Coppet et Genève (voir chapitre 1.2.4), le concept vise la "tranquillisation" du trafic. Ainsi, la RC1 perdra son rôle de transit au profit d'un rôle de distributrice interne à la région.

Selon le concept directeur d'aménagement de la RC 1a, les mesures particulières suivantes sont envisagées à Founex (voir annexe 17) :

- Aménagement d'un giratoire au débouché de la route de Courte-Raie pour renforcer l'attrait "naturel" pour l'accès au village et ainsi limiter l'accès par le chemin des Soufflettes ; l'aménagement du giratoire nécessitera des emprises sur la zone intermédiaire,
- Réorganisation des places de stationnement au port par une seule bande de stationnement latéral du côté de la RC1a avec un espace de mouvement mixte, et création de 35 places côté lac avec un accès par une contre-route, nécessitant la construction d'un mur de soutènement le long de l'espace du port situé en contre-bas (év. avec abris pour bateaux),
- Aménagement d'une présélection pour l'accès à la paroisse catholique de St-Robert (sécurisation du tourner à gauche lors des afflux ponctuels),
- Aménagement de traversées piétonnes à la hauteur du chemin des Soufflettes et dans la continuité de l'allée de Bossey.

1.3 Planification communale de Founex

1.3.1 Planification directrice

Avant l'établissement du présent Plan directeur communal, la Municipalité de Founex ne disposait pas d'une planification directrice communale sur l'ensemble de son territoire. Certains secteurs ont cependant déjà fait l'objet d'études correspondantes, notamment dans le cadre des projets de la zone d'activité "En Balessert"¹ et de l'Ecole Internationale² dans la partie Nord-Ouest de la commune (voir annexe 9).

Le Schéma directeur sectoriel "En Balessert" (Urbaplan, 2000) prévoit notamment :

- l'aménagement d'une zone d'activité En Balessert aux abords de la jonction (PPA en cours, voir 1.3.2 H),
- des possibilités d'extension de la zone d'activités le long de l'autoroute vers le Nord au lieu-dit "Creux de Loup" (actuellement zone agricole),
- l'extension de l'Ecole Internationale sur les terrains libres de constructions au Sud du chemin de la Ferme (étude en cours, voir 1.3.2 I),
- la réorganisation de la desserte routière du secteur par :
 - un giratoire sur la route de Divonne et une nouvelle route traversant la zone d'activité En Balessert, donnant accès à l'Ecole Internationale,
 - la décharge du chemin de la Grande Coudre et du quartier résidentiel de la Meule par la réorganisation du trafic d'accès à l'Ecole Internationale,
 - à long terme, dans l'hypothèse d'une nouvelle demi-jonction dans le secteur de la Grande Coudre, la desserte du secteur par une nouvelle liaison routière le long de l'autoroute (voir ci-avant chapitre 1.2.4 pour les réserves de la Municipalité de Founex à ce sujet).

¹ McDonald's Suisse Développement Sàrl et Commune de Founex, Schéma directeur sectoriel, rapport justificatif selon l'article 47 OAT, et Rapport d'impact du PPA "En Balessert", Urbaplan, Octobre 2000.

² Commune de Founex, Extension de l'Ecole Internationale, Concept d'aménagement et de développement, Note préliminaire, Urbaplan, Juin 2000.

La position du SAT dans le cadre de l'examen préalable (2000), peut être résumé comme suit :

- Entrée en matière pour une extension mesurée des développements compatibles avec les intérêts d'échelle régionale, à savoir surfaces de sport et de parcage liés à l'EI et l'implantation d'un complexe d'activités tertiaires (initialement projet McDonald's) sur le site du motel, ainsi que pour un développement futur de secteur d'activité sur la parcelle située immédiatement au Nord-Est du chemin de Balessert,
- Réserves concernant l'extension future de la zone d'activité dans le secteur dit "Creux du Loup", en attendant l'étude du PDCom (mise en cohérence des options communales par rapport aux options régionales et cantonales, considérations paysagères, localisations des compensations quantitative et qualitative de la zone agricole)¹. En effet, le SAT préconise que les futurs besoins à l'échelle régionale soient préférentiellement localisés dans les pôles d'activités déjà légalisés ou dans les terrains du pôle de développement économique de Nyon (PôleNyon).

Après l'abandon du projet McDonald's, un contrat de droit de superficie sur 60 ans a été signé en 2005 avec un nouveau promoteur. Ce dernier envisage le maintien du PPA en cours (voir chap. 1.3.2) à l'exception des affectations liées à la restauration rapide (drive-in).

En mai 2005, la Municipalité de Founex a reçu l'accord de principe du Conseil régional de Nyon compte tenu des besoins de la région à court et moyen terme. Le projet sera donc intégré dans les réflexions en cours (voir chapitre 1.2.2).

Le Schéma directeur sectoriel "En Balessert" constitue une partie intégrante du présent Plan directeur communal. De plus, des précisions concernant les emplois dans le district de Nyon sont apportées (voir chapitres 4.1.2, 4.2.3 et objectif 8).

1.3.2 Plans d'affectation

Le Plan des zones (Plan général d'affectation, PGA) de la commune date du 22.8.1979 (annexe 1). Le règlement correspondant date du 10.7.1991 et a été modifié le 14.8.1992.

Depuis 1979, le Plan des zones n'a plus été mis à jour dans son ensemble, mais par des adaptations partielles (Plan partiel d'affectation, PPA, ou Plans de quartier, PQ). Les plans suivants, complémentaires au Plan des zones, sont en vigueur dans la commune (les périmètres des plans sont indiqués sur la carte 1 par les lettres A à I) :

- A Modification du Plan des zones du 17.9.1976 fixant une zone d'utilité publique dans le secteur "En Balessert",²
- B PPA "Creux de Loup" du 7.7.1976 et modifié le 23.10.1991, fixant une zone spéciale et des règles particulières pour l'Ecole Internationale,
- C PQ "La Meule" du 25.9.1976 fixant des règles particulières pour l'extension de la zone Villas,
- D PPA "Les Cuttemers" du 25.4.1990 fixant l'extension de la zone d'utilité publique pour l'agrandissement des terrains de sport, de jeux et de détente,

¹ En ce qui concerne la demande de compensation quantitative de la zone agricole dans la commune, cf. chapitre 3.1.3.

² Cette modification a été approuvée par le Conseil d'Etat antérieurement au Plan des zones et n'a pas été reportée dans ce dernier.

- E PPA "En Balessert" du 25.1.1991 fixant l'extension de la zone d'utilité publique existante,
- F PPA "Au Pralet" du 10.1.1996 fixant le tracé de la route de desserte pour l'extension du village (anciennement zone intermédiaire),
- G PPA "Champs Rosset - Déchetterie" du 8.10. 2001 créant une zone de déchetterie intercommunale.

Actuellement, deux études visant le changement de zone par un PPA sont en cours :

- H Instauration d'une zone d'activité "En Balessert" (ex-projet McDonald's, adoption en suspens auprès du tribunal administratif suite aux recours des riverains, voir chapitre 4.1.2),
- I Extension de l'Ecole Internationale dans la zone intermédiaire du côté sud du chemin de la Ferme (voir chapitre 4.1.3),
- J Création d'une zone d'intérêt général en continuité de l'école communale (voir chapitre 4.1.3).

1.3.3 Plans fixant les limites des constructions

Les plans d'affectation fixant les limites des constructions (anciennement plans d'alignement ou plans d'extension fixant les limites des constructions) en vigueur sur le territoire de la commune de Founex sont indiqués dans le tableau 1 ci-après :

Les tronçons routiers faisant l'objet d'une limite de construction autre que fixée par la loi sur les routes sont indiqués sur la carte 1 par le numéro du plan.

L'ensemble des plans fixant les limites des constructions font l'objet d'une étude préliminaire. Elle procède à un examen des plans souvent très anciens dans une perspective urbanistique d'aujourd'hui afin de remplacer ou radier les plans dépassés en tenant compte des objectifs et principes du Plan directeur communal.

1.3.4 Autres plans

En plus des plans cités ci-avant, les plans suivants ont été approuvés dans la commune de Founex. Traitant des thèmes sectoriels, ils sont discutés dans les chapitres suivants du présent Plan directeur communal :

- Aperçu de l'état de l'équipement (décembre 2004, Urbaplan), voir chapitre 4.1.1,
- Plan de classement communal des arbres et Liste des haies et arbres classés sur le territoire de la Commune de Founex du 10.7.1974, voir chapitre 2.1.2,
- Plan de délimitation et règlement d'application des zones de protection SI-SII-SIII de la source propriété du SIDAC, Puits des Rannaux du 10.2.1998, voir chapitre 3.1.2,
- Plan des surfaces d'assolement du Canton de Vaud (établi en 1987 et approuvé par la Confédération en 1992; une révision et mise à jour sont en cours), voir chapitre 3.1.3.

Tableau 1 : Liste des plans fixant des limites des constructions

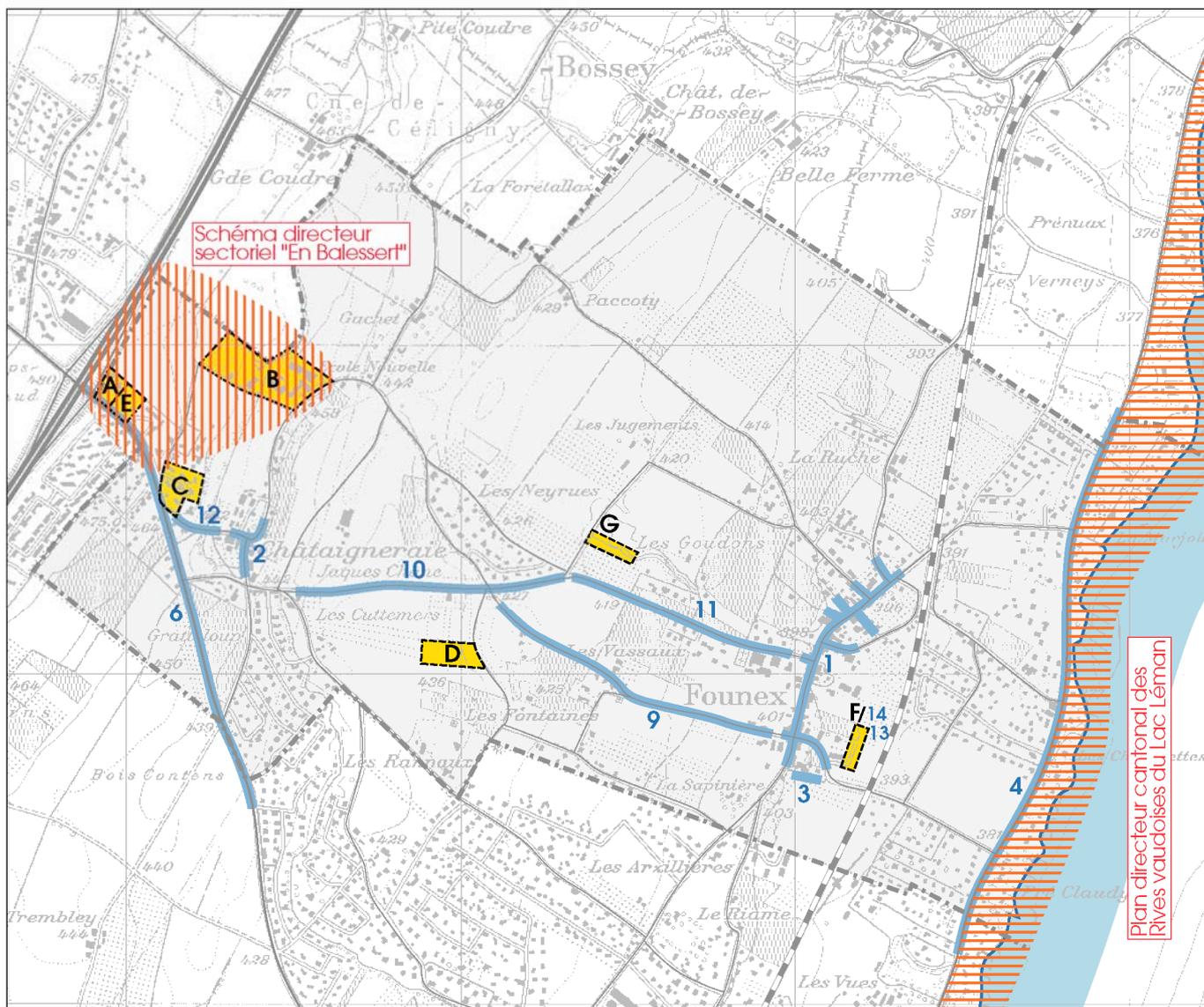
n° plan	Date d'approbation	Désignation du plan / nom de route	Modifications
1	1922	Village de Founex, Plan d'alignement	mod. par 3
2	22.1.1923	Plan d'alignement pour Châtaigneriaz	
3	28.7.1939	RC 5, Plan d'alignement	modifiant 1 et modifié par 4
4	1.7.1953	RC 1, Plan d'alignement des constructions, section 4	modifiant 3
5	27.1.1958	RC 2, Plan d'alignement des constructions (Autoroute Genève - Lausanne, sect. 3)	annulé par 6
6	26.12.1961	RC 2, Plan d'alignement des constructions	modifiant 5 et modifié par 12
7	5.11.1968	RC 6, Plan préparatoire d'extension - Plan de zone réservée	1
8	30.12.1969	Plan d'extension et un tableau de propriétaires	annulé par 13
9	15.8.1973	Chemin des Repingonnes, Plan d'extension fixant la limite des constructions	
10	15.8.1973	Route de Châtaigneriaz, Plan d'extension fixant la limite des constructions	
11	15.8.1973	Route de Châtaigneriaz, Plan d'extension fixant la limite des constructions	
12	9.10.1974	Chemin des Meules, Plan d'extension fixant les alignements au lieu-dit "Châtaigneriaz"	modifiant 6
13	30.8.1978	Plan d'extension radiant celui du 30.12.1969	modifiant 8
14/F	11.1.1996	Chemin du Pralet, Plan partiel d'affectation	

¹ Le plan prévoyant un "contournement" de Coppet est officiellement toujours en vigueur mais sans grande valeur. Une demande de radier le plan pourrait être faite au Service des routes, conjointement par les communes de Coppet, Commugny et Founex.

Carte 1: Planification de détail existante

Analyse de l'état existant

Echelle 1:20'000



Légende

-  Plans d'affectation (PPA, PQ)
-  Planification directrice
-  Plans des limites des constructions
-  Territoire communal de Founex
-  Rives du Lac Léman

1.4 Planification des communes voisines

L'état de l'affectation des sols actuelle et envisagée par les plans des zones et les plans directeurs communaux des secteurs limitrophes de Founex est représenté sur la carte 4 dans le chapitre 4 "Urbanisation". L'analyse est basée sur les documents de planification indiqués dans le tableau 2.

Tableau 2 : Etat de la planification des communes voisines

<i>Commune</i>	<i>Plan général d'affectation</i>	<i>Plan directeur communal</i>
Coppet	2001	1994
Commugny	1981	1998
Chavannes-de-Bogis	1970	2002
Bogis-Bossey	1984	1997
Céligny (GE)	(Canton de GE)	(Canton de GE)

Du côté sud, entre la route de Divonne et la limite communale de Founex, l'extension du tissu résidentiel dans les secteurs encore libres de constructions est prévue par les Plans directeurs des communes de Coppet et Commugny. Ainsi, un cône urbanisé continu s'étendra dans l'avenir entre la jonction autoroutière et le lac.

Du côté nord, l'urbanisation de Founex est entièrement bordée par la zone agricole et des grands domaines (Château de Bossey, Belle Ferme, Grande Coudre). Seule le long de la rive, une bande étroite comprise entre la route de Suisse et le lac est affectée à la construction résidentielle de faible densité.

Du côté ouest, la commune de Founex se trouve à proximité immédiate de l'autoroute et de la jonction de Coppet. Plusieurs zones d'activités sont situées de part et d'autre de la jonction (centre commercial "Chavannes-Centre", hôtel et zone d'activité à Chavannes-de-Bogis) auxquelles s'ajoutera la zone d'activité "En Balessert" à Founex.

La commune de Chavannes-de-Bogis a écarté dans son nouveau Plan directeur communal l'option d'une extension de la zone d'activité de Chavannes-Centre. "Par contre, la commune pourrait envisager de collaborer avec d'autres communes de Terre Sainte pour créer une zone d'activités régionale, sur Founex au sud de l'autoroute par exemple" (Plan directeur communal de Chavannes-de-Bogis, p. 60).

2. NATURE ET PAYSAGE

2.1 Analyse

2.1.1 Cadre paysager

La commune de Founex est située au pied du Jura entre la plaine de la Versoix et le Lac Léman. Le paysage légèrement incliné vers le lac peut être divisé selon ses structures caractéristiques parallèles et perpendiculaires au lac. Parallèlement au lac, l'espace est constitué de quatre parties qui sont limitées et mises en évidence par la topographie (le lac, la crête de Châtaigneriaz, les plateaux) ou les infrastructures (les voies ferrées, la route de Suisse et l'autoroute) :

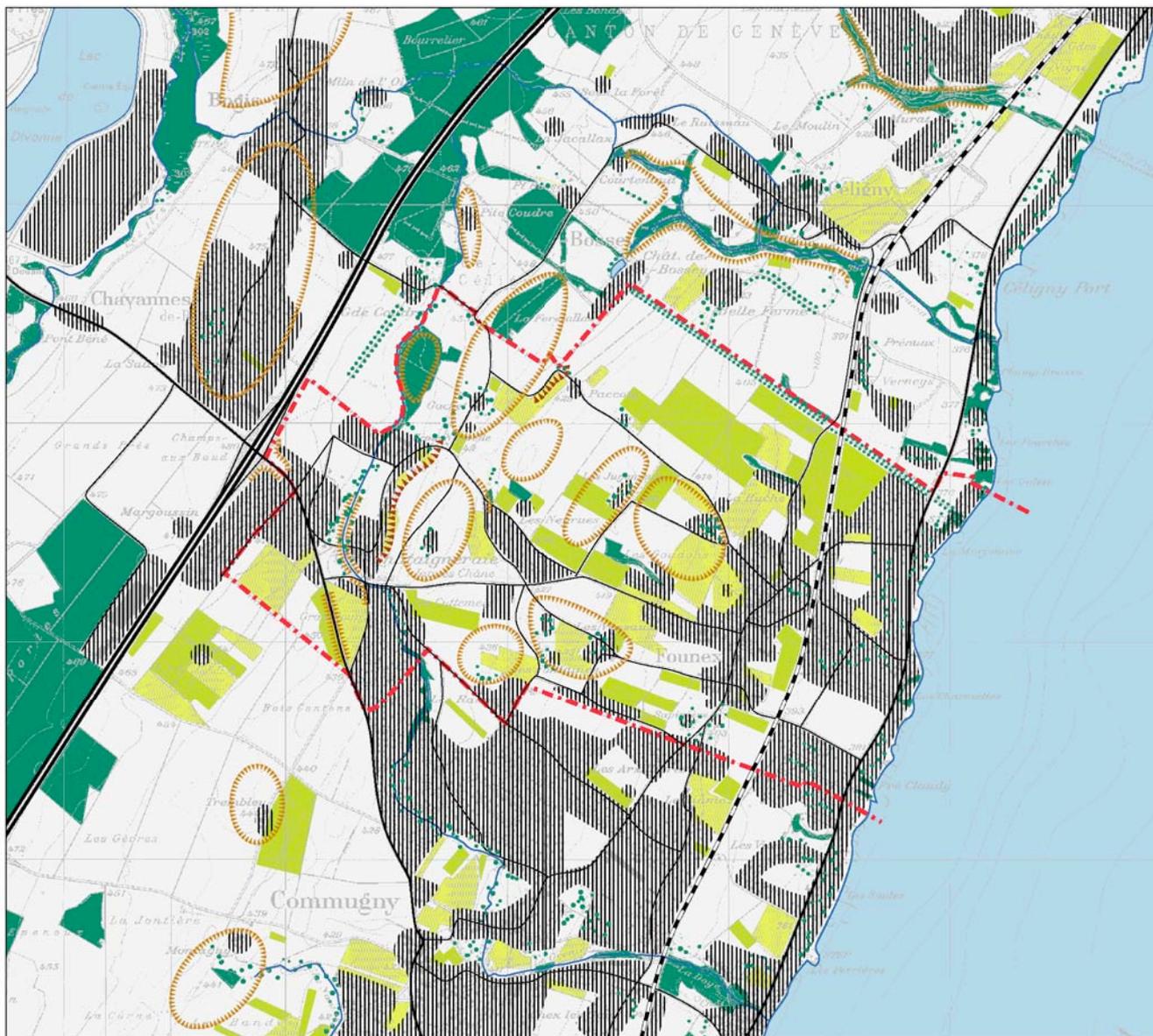
- Sur la rive, l'urbanisation est relativement ancienne. Elle se distingue par sa faible densité et son arborisation importante. Entre la route de Suisse et les voies ferrées, le tissu pavillonnaire s'est successivement étendu, mais est toujours interrompu par des percées agricoles.
- Le premier plateau entre les voies ferrées et la crête constitue la majeure partie du territoire communal. Il est caractérisé par le village et par les cultures agricoles, les vignes et les vergers qui forment une mosaïque dense et variée dans laquelle sont situés quelques quartiers résidentiels dispersés. L'ondulation du paysage donne une identité forte aux différents lieux. Les groupements de maisons - typiquement sur les collines - sont en règle générale bien intégrés par une arborisation importante.
- La crête de Châtaigneriaz est une coupure importante dans le paysage communal. Elle sépare le hameau de Châtaigneriaz de la majeure partie urbanisée de la commune. Le coteau est accentué par les vignes et les habitations le long du chemin des Côtes.
- Le deuxième plateau s'étend de la crête jusqu'à la limite communale au bord de l'autoroute. Il est divisé en deux parties par le vallon du ruisseau *le Greny*. Le plateau accueille plusieurs unités distinctes : le hameau de Châtaigneriaz, l'Ecole Internationale et l'ancien site du motel du côté ouest du Greny. Contrairement aux cultures intenses sur le premier plateau, le deuxième a des facettes plus diverses où le vallon du ruisseau, des haies et la forêt entre l'Ecole Internationale et la Grande Coudre créent des entités spatiales plus petites.

Perpendiculaire au lac, la commune de Founex peut être considérée comme la transition entre, d'une part, l'importante urbanisation en forme de cône qui se déverse depuis la jonction autoroutière vers le lac et, d'autre part, le paysage au Nord qui résiste à la pression urbaine avec ses bois et ses grands domaines, notamment le Château de Bossey. Les petites unités paysagères des collines entre le village et le hameau de Châtaigneriaz contrastent avec l'espace plus vaste qui est limité dans le Nord par l'allée du Château de Bossey. Le village de Founex et le hameau de Châtaigneriaz ont été préservés entre ces deux structures spatiales comme deux noyaux isolés.

La limite communale au Sud vers Commugny et Coppet n'est pas perceptible dans le paysage bâti. Cependant, l'allée du Château de Bossey au Nord, le Léman à l'Est, ainsi que la crête de Châtaigneriaz et l'autoroute à l'Ouest sont des repères claires pour l'identité communale. (voir carte 2)

Carte 2: Cadre paysager, végétation
Analyse de l'état existant

Echelle 1:30'000



Légende

- | | | | |
|---|--------------------------------|---|------------------------------------|
|  | Territoire urbanisé ou aménagé |  | Voies ferrées CFF |
|  | Forêt |  | Autoroute |
|  | Arborisation / Allée |  | Réseau routier régional / communal |
|  | Verger |  | Limite communale |
|  | Vigne | | |
|  | Champs | | |
|  | Plan d'eau | | |
|  | Cours d'eau | | |
|  | Crête | | |
|  | Colline | | |

2.1.2 Végétation et arborisation

A une échelle plus fine, le paysage décrit ci-dessus se manifeste par les éléments distincts de la végétation - les cordons boisés, les arbres solitaires, les vignes, les vergers - qui sont étroitement liés à la caractéristique d'un lieu. Actuellement, il existe les inventaires suivants :

- Plan de classement communal des arbres et Liste des haies et arbres classés sur le territoire de la commune de Founex, 1974,¹
- Inventaire des biotopes du canton de Vaud, 1981 (annexe 12A) ; dans le cadre de l'étude du plan directeur communal, un état des lieux sommaire de l'existence ou de profondes modifications des biotopes inscrits à l'inventaire a été établi,
- Description du milieu naturel des sites Creux du Loup, En Balessert, la Meule et Châtaigneriaz, établi dans le cadre de l'étude En Balessert par M. Kessler, février 2000, Urbaplan (annexe 12B),
- Inventaire des sites construits à protéger en Suisse (ISOS), 1982 (voir chapitre 2.1.3 et annexe 11).

De plus, dans le cadre de la présente étude, un inventaire des vignes et vergers a été effectué, distinguant les vergers hautes et basses tiges, ainsi que les fruitiers isolés ou par petit groupe.

Les éléments principaux relevant de ces plans et inventaires sont reportés sur la carte 3. Cependant, le Plan de classement communal des arbres datant de 1974, les informations correspondantes doivent être considérées avec prudence.

En particulier, les éléments structurants suivants ont été identifiés :

- l'allée du château de Bossey,
- le cordon boisé le long du Greny,
- le bois entre l'Ecole Internationale et la Grande-Coudre,
- l'arborisation entre l'Ecole Internationale et Gachet,
- des cordons boisés et alignements d'arbres, en particulier le long des ruisseaux aux lieux dits les Goudons et la Ruche,
- les 60 "parcs privés" inscrits au Plan de classement communal des arbres, situés entre la voie ferrée et le lac, et en particulier l'arborisation sur les domaines des propriétés la Sapinière et la Marjolaine (parcelles n° 394 et 140),
- d'importantes surfaces de vignes, notamment au Nord-Ouest du village,
- des vergers hautes tiges, en particulier dans le secteur de Châtaigneriaz, du Gachet et à l'Ouest du village,
- des fruitiers dans le village et le hameau de Châtaigneriaz,
- un très grand nombre d'arbres isolés (également inscrits au Plan de classement communal des arbres).

Au-delà de cette liste, la végétation et l'arborisation dans leur ensemble constituent un élément indispensable pour le maintien des qualités paysagères. Par leur composition, leur ordre et leur articulation, elles sont indissociables de l'image des

¹ Les arbres, haies et autres éléments figurant sur ce plan sont soumis aux art. 5 et 6 LPNMS. L'autorisation d'abattre des arbres ainsi protégés devra être accordée en fonction des critères définies par la loi (état phytosanitaire, exploitation agricole rationnelle, impératifs techniques ou économiques). L'autorité communale peut exiger des compensations (plantations) selon les dispositions du règlement communal (selon art. 6 LPNMS et art. 15ss RPNMS).

différents lieux, en particulier dans et autour du village, entre le hameau de Châtaigneriaz et le Gachet, ainsi que sur les rives.

Le long des voies ferrées, les distances à observer pour les interventions d'entretien et d'abattage de la végétation selon l'instruction I-AM 14/01 des CFF "Entretien des espaces verts : forêts et arbres isolés" doivent être respectées (notamment la limitation de la hauteur de la végétation jusqu'à 20 m de l'axe des voies).

2.1.3 Monuments et sites

Les potentialités et contraintes d'aménagement en termes de protection des monuments et sites sont identifiées par :

- l'inventaire des sites construits à protéger en Suisse : deux fiches concernant le village de Founex et le hameau de Châtaigneriaz (ISOS 1982),
- le recensement architectural cantonal et l'inventaire des bâtiments,
- les connaissances actuelles des vestiges archéologiques : préavis de l'archéologie cantonale mentionnant la Région 301 "En Gachet".

L'ISOS met l'accent sur le relevé des valeurs d'ensemble des sites bâtis et des éléments individuels marquants par leurs grandes qualités. Les sites sont évalués selon leur situation dans le paysage, la qualité des espaces définis par le bâti et des critères historique-architecturaux (Loi fédérale du 1^{er} juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage, art. 5). Le relevé dans la commune de Founex a eu lieu en 1982.

Contrairement à l'ISOS, le recensement architectural du Canton de Vaud constitue une analyse des objets architecturaux. La Loi sur la protection de la nature, des monuments et des sites (LPNMS du 10 décembre 1969, art. 46 et suivants) prévoit d'une part un inventaire cantonal des bâtiments où sont inscrits les objets recensés avec les valeurs 1 ("Monument d'importance nationale") et 2 ("Monument d'importance régionale") auxquels s'applique une protection en tant que monument historique. D'autre part, la loi prévoit une protection générale des monuments présentant une valeur particulière. Cette protection s'applique aux objets recensés avec la valeur 3 ("objet intéressant au niveau local") qui méritent d'être sauvegardés sans toutefois pouvoir être classés "Monument historique".

Le recensement architectural cantonal et l'inventaire correspondant ont été considérés dans l'étude (tableau 3, page 22). Cependant, les mesures concrètes de protection qui découlent de la loi s'appliquent seulement lors d'une demande d'autorisation de construire (modification, extension, reconstruction, démolition).

Dans le cadre du Plan directeur, les analyses de l'ISOS sont particulièrement intéressantes dans la mesure où elles permettent d'orienter l'aménagement et le développement communal dans le respect des qualités historiques des lieux. Les fiches relatives au village de Founex et au hameau de Châtaigneriaz ont été établies en 1982 (annexe 11).

Dans le cadre du Plan directeur, les éléments suivants sont particulièrement intéressants (carte 3 ci-après) :

Village de Founex (mention de "village d'intérêt régional")

- L'emprise du tissu bâti actuel et la structure linéaire du village sont déjà présentes à la fin du 19^{ème} siècle.
- Le village est clairement limité par les terrains agricoles à l'ouest, de part et d'autre de l'extension urbaine le long de la route de Châtaigneriaz. Du côté est, la limite est moins évidente, l'espace agricole étant interrompu par des villas, des immeubles et les voies ferrées.
- Le tissu ancien s'est relativement peu modifié en dehors de transformations étroitement liées à l'abandon progressif de l'activité rurale d'origine.
- Autour du carrefour à l'entrée sud du village (Grand-Rue - route de Courte Raie - chemin des Repingonnes) et dans la partie nord du village (Grand-Rue - chemin de Pacoty - chemin des Hutins) la densification du tissu se traduit par des qualités spatiales supérieures et une meilleure définition de l'espace-rue.
- La ferme très ancienne à l'adresse rue des Canons 6, dont l'origine pourrait remonter jusqu'au 16^{ème} siècle, caractérisée par sa couverture à faible pente, la toiture de tuiles canal, les ouvertures marquées par des accolades, reçoit la valeur 2 "remarquable" dans le recensement architecturale cantonal.
- Un certain nombre de fermes typiques de la région et regroupées sur la Grand-Rue ponctue le passage et marque fortement l'image du site.

Hameau de Châtaigneriaz (mention de "hameau d'intérêt local")

- Le hameau de Châtaigneriaz occupe une position dominante sur la crête d'un coteau secondaire escarpé, planté de vignes et marquant fortement la silhouette principale Est. Les terrains agricoles en contrebas accentuent davantage le coteau.
- Sur l'arrière, le cours du Greny, souligné par un rideau d'arbres, constitue une protection naturelle très efficace de l'aspect du hameau.
- Vers le Nord, les prés et les champs entre le hameau et "l'Ecole nouvelle" (Ecole Internationale) implantée au début du siècle passé, constituent une césure claire entre les deux unités bâties.
- Le site présente des qualités spatiales évidentes à la hauteur du carrefour central (chemin des Côtes, chemin des Meules, rue du Vieux Pressoir) où les constructions s'articulent autour d'une maison de campagne, prolongée par un parc clos de hauts murs.
- L'entrée du lieu est marquée par un grand tilleul au débouché du chemin du Vieux Pressoir sur la route de Châtaigneriaz.
- Le noyau du hameau (18^{ème} et 19^{ème} siècle) n'a guère bougé jusqu'à la construction de plusieurs villas sur la crête du coteau à partir des années 60, représentant un impact fort sur la silhouette du lieu, mais soulignant la crête par leur implantation.

Tableau 3 : Bâtiments et objets protégés dans la Commune de Founex

INV Inventaire cantonal des bâtiments (selon la LPMNS, Art. 49)

PGN Protection générale prévue par la LPNMS, Art. 46

* Recensement architectural cantonal :

1 : très remarquable, intérêt national

2 : remarquable, intérêt régional

3 : intéressant

Les objets avec les valeurs 4 à 7 ne figurent pas dans ce tableau.

Adresse	N° Parcelle	N° fiche (*)	Eléments protégés	Valeur (*)	Niveau de protection
Village de Founex					
37, Grand-Rue	56	19	Maison de maître et annexe	3	
48, Grand-Rue	10	29	Maison paysanne et dépend.	2	INV
50, Grand-Rue	DP	27	Fontaine	3	
18, Grand-Rue	24	43	Fontaine et pressoir	3	PGN
19, Grand-Rue	83	9	Fontaine	3	PGN
35, Grand-Rue	58	18A	Fontaine	3	PGN
45, Grand-Rue	42	24	Fontaine	3	PGN
22, Grand-Rue	15	41	2 fontaines et pressoir	3	PGN
6, rue des Canons	68	55A	Maison paysanne	2	INV
Hameau de Châtaigneriaz					
ch du Molard	535	62	Fontaine	2	INV
2, rue du Vieux Pressoir	504	71	Fontaine et maison villageoise	3	PGN
1, ch des Côtes	534	74	Maison de maître, portail et mur	3	
2, ch de la Ferme	541	91	Collège de la Châtaigneraie	3	
Autres lieux de la commune					
10, route de Céligny	241	75	Maison de maître	3	PGN
4, ch de Gachet	272	81	Maison paysanne	3	
6, ch de Gachet	272	82	Maison pays. : cour et portail ; Fontaine	2 3	INV PGN
4, ch de la Marjolaine	140	95	Maison de maître ; Jardin, port, parc et fontaine	2 2	INV INV
31, route de Suisse	115	97	Maison de maître	3	
23, route de Suisse	111	98	Maison d'habitation	3	
19, route de Suisse	108	99	Villa de maître	3	
15, route de Suisse	106	100	Maison d'habitation	3	
13, route de Suisse	105	101	Villa de maître	3	
1, route de Suisse	101	86	Eglise Saint-Robert Presbytère	2 3	INV PGN

2.1.4 Vestiges archéologiques

En ce qui concerne des vestiges archéologiques sur le territoire de la commune, le préavis de l'archéologie cantonale du 2 décembre 1998 cite le lieu dit En Gachet (région 301, annexe 11). On y aurait trouvé des vestiges d'un établissement romain au début du 20^{ème} siècle, mais l'imprécision des renseignements ne permet pas de situer avec exactitude l'emplacement réel desdits vestiges. Si des constructions ou des aménagements sont prévus à cet endroit, la Section monuments historiques et archéologie du Service des bâtiments requerra des sondages préalables destinés à confirmer ou infirmer la présence de vestiges archéologiques et, le cas échéant, fera procéder à une fouille de sauvetage avant travaux.

2.1.5 Dégagements et vues

Les vues sur le village et le hameau de Châtaigneriaz constituent une qualité forte du paysage communal, notamment par la présence des vignes et vergers qui forment une ceinture végétale caractéristique des noyaux urbanisés. Cette impression est particulièrement forte depuis les routes d'accès, mais aussi depuis le train.

L'introduction d'un "espace vert" le long des voies ferrées (voir chapitre 4.1.2) permettra de maintenir ce cadre végétal tout en valorisant les terrains à proximité immédiate du village et intégrés dans l'urbanisation quasi-continue entre Coppet, Commugny et Founex mais exposés aux nuisances de bruit ferroviaire et routier.

Depuis l'autoroute, la coulée verte entre Founex / Chavannes-de-Bogis et Nyon et les échappées ponctuelles sur le Léman et les Alpes apportent une qualité particulière au voyage. Ainsi, le Schéma directeur sectoriel En BalSSERT (voir annexe 9) intègre plusieurs mesures de préservation et de valorisation paysagères, notamment:

- l'aménagement d'un alignement d'arbres bordant la RC2 entre la jonction et le giratoire projeté,
- le dégagement d'un espace vert côté autoroute, préservant les milieux humides existants,
- la définition d'une hauteur de gabarit imposée à toute la zone et des règles d'aménagement des toitures.

2.2 Diagnostic

2-A Deux noyaux historiques préservés de l'étalement urbain

Le cadre paysager constitue l'attrait principal de la région de la Terre Sainte et en particulier de Founex. Le tissu historique du village et du hameau de Châtaigneriaz a été relativement bien préservé malgré une forte pression démographique. Au-delà d'un intérêt de sauvegarde du patrimoine, ils contribuent fortement à l'aspect et aux caractéristiques "pittoresques" de la commune. Jusqu'à aujourd'hui, le développement urbain le long de la route de Divonne a relativement peu touché le paysage communal dans lequel le village et le hameau de Châtaigneriaz ont conservé leur identité de noyau historique de l'urbanisation.

Le développement futur doit d'une part respecter le tissu historique et d'autre part éviter un étalement urbain au détriment des valeurs paysagères. Il s'agit notamment de conserver les "ceintures vertes" du village et du hameau de Châtaigneriaz qui contribuent fortement à l'image de ces sites.

2-B Une végétation structurante de l'urbanisation

La grande partie du territoire communal est toujours marquée par une mosaïque dense de champs, de vignes et de vergers. Le paysage de la commune représente un de ses atouts majeurs, non seulement par sa situation géographique, mais aussi par l'ensemble des éléments végétaux qui structurent le territoire (vignes et vergers, arborisation, biotopes, cultures, topographie).

Ainsi, la protection du paysage et des milieux naturels de la commune relève d'un intérêt général pour la commune. En particulier, il s'agit de conserver les qualités paysagères des environs du village de Founex et du hameau de Châtaigneriaz.

Cependant, le Plan de classement des arbres et l'inventaire cantonal des biotopes datent de plus de vingt ans et mériteraient d'être remis à jour.

2-C Un patrimoine bâti à sauvegarder

Le village de Founex et le hameau de Châtaigneriaz représentent des sites construits importants, non seulement au niveau local, mais aussi au niveau régional. En dehors de ces noyaux historiques, il se trouve également des maisons déjà protégées ou méritant d'être conservées, notamment sur les rives du lac et à Gachet. Ces potentialités pourraient être mises en valeur pour l'image de la commune par l'aménagement de leur environnement proche.

3. ENVIRONNEMENT ET CONTRAINTES D'AMENAGEMENT

3.1 Analyse

3.1.1 Exposition au bruit

Un constat global des expositions sonores a été établi sur la base du cadastre du bruit des installations ferroviaires CFF existantes de 1995, du cadastre approximatif de bruit des CFF de 1991, du cadastre provisoire du bruit routier de 2004 et des charges de trafic sur le réseau routier communal (cf. carte 4).

L'ordonnance fédérale sur la protection contre le bruit (OPB, annexes 3 et 4) définit les valeurs limites d'exposition par type de zone. Dans la zone Village (degré de sensibilité DS III) les immissions admises sont plus élevées que dans la zone Villas (degré de sensibilité DS II). En cas d'affectation de nouvelles zones à bâtir, les valeurs de planification encore plus strictes sont appliquées. La carte 4 indique à titre indicatif les zones légalisées, ainsi que les zones agricoles ou intermédiaires où les valeurs limites sont dépassées. Les constats suivants peuvent être avancés :

Le long des voies de chemin de fer :

- Les valeurs limites d'immission pourraient être dépassées sur une distance de 100 à 150 m en zone Villas (DS II) et d'environ 100 m en zone Village (DS III).
- De même, les valeurs de planification sont probablement dépassées dans une bande de 150 à 250 m selon l'affectation future en zone Village ou Villas.

Les quartiers de part et d'autre des voies ferrées sont exposés à des nuisances importantes. Dans la zone Village comme dans la zone Villas, un nombre considérable de constructions, mais aussi de terrains libres sont concernés. Dans de grandes parties des zones intermédiaires, les valeurs de planification sont dépassées. Une mise en zone à bâtir entraînerait l'obligation de prendre des mesures de protection contre le bruit afin de respecter les valeurs de planification.¹ Toutefois, la ligne Lausanne - Genève est soumise à l'assainissement du bruit (début des études en 2006). L'assainissement prévu règlera que les valeurs limites d'immission soient respectées pour un DS III seulement, en particulier pour la première rangée de bâtiments.²

En ce qui concerne les **expositions sonores le long des routes**, on relève :

- Le long de la route de Suisse et de la route de Divonne, le dépassement des valeurs limites est prévisible (sur environ 40 à 50 m en zone Villas, de part et d'autre de l'axe de la route).
- Le long de la route de Châtaigneriaz et du chemin de la Grande Coudre, les valeurs limites pourraient être dépassées sur une bande d'environ 10 m depuis l'axe de la route (zone Villas). Cela n'est guère problématique car les constructions se situent en général suffisamment en retrait de la route ou derrière des murs.
- Le bruit de l'autoroute dépasse les valeurs limites d'immission et de planification sur la presque totalité des terrains au Nord et à l'Ouest de la Châtaigneriaz. Il s'agira ainsi de prévoir les mesures appropriées dans le cadre des projets dans ce secteur (zone d'activité, extension de l'Ecole Internationale).
- Les charges de trafic dans le village ne créent pas de contraintes en termes de protection contre le bruit.

¹ La Municipalité doit veiller au respect de cette obligation dans le cadre des plans spéciaux à établir (mesures d'aménagement ou constructives).

² Sur la base de l'art. 43 OPB, les CFF demandent qu'un DS III soit attribué pour les nouvelles zones d'habitation dans des périmètres déjà exposés au bruit.

Les tronçons concernés par un dépassement des valeurs limites devront être assainis par les propriétaires de l'installation. Pour les routes cantonales en traversée de localité et pour les routes communales, le propriétaire est la commune. Le délai d'assainissement est fixé à 2018. Le programme d'assainissement des chemins de fer prévoit de débiter les études d'assainissement pour ce tronçon à partir de 2006. L'assainissement devra être terminé en 2015 au plus tard.

Le bruit dû au trafic routier (hors autoroute) ne constitue donc pas un problème majeur pour la planification. De plus, les projets en cours ou envisagés dans ce plan directeur pourraient contribuer à la réduction des immissions :

- La réorganisation de l'accès à l'Ecole Internationale pourra décharger le chemin de la Grande Coudre (voir chapitre 1.3.1, Schéma directeur sectoriel "En Balessert").
- Le réaménagement de la route de Châtaigneriaz et le détournement du trafic de transit sur le chemin des Repingonnes pourraient réduire les immissions sur le secteur inférieur de la route de Châtaigneriaz.
- Le contournement de l'ensemble de la poche urbanisée de Founex, Commugny et Coppet pourrait réduire le trafic de transit à l'intérieur des poches urbanisées de la commune par le rabattement du trafic de la route de Suisse sur l'autoroute (voir chapitre 1.2.4).

3.1.2 Secteurs de protection des eaux et sites pollués

Le secteur S qui se trouvait à cheval sur le territoire des communes de Founex et Coppet, situé au lieu dit *Les Rannaux* (voir carte dans l'annexe 14) a été abrogé en 2005. En raison des installations vétustes et d'une ancienne décharge dans le secteur *En Cuttemers* (voir ci-dessous), le captage n'alimente plus le réseau intercommunal du SIDAC.

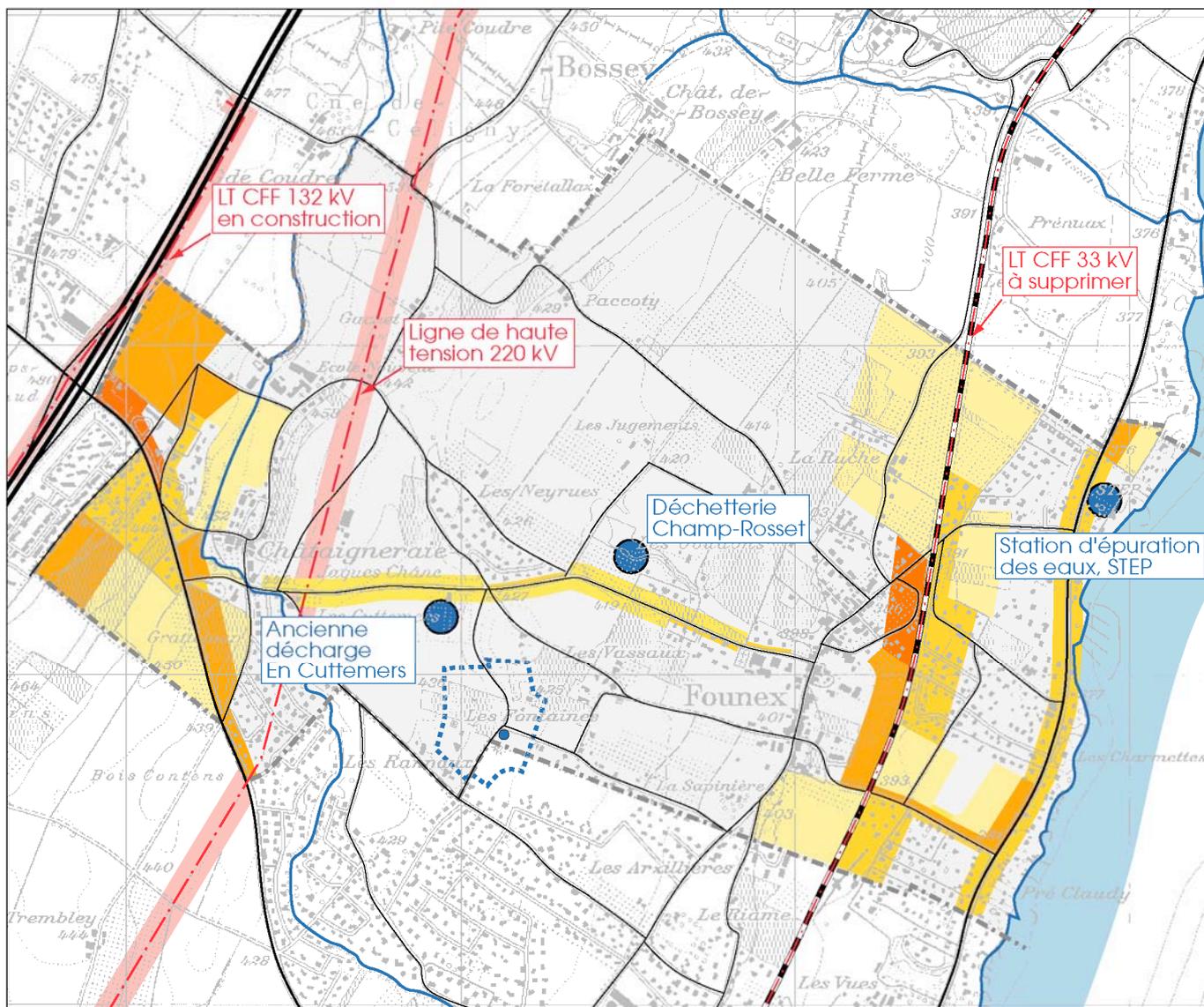
En ce qui concerne le Plan général d'évacuation et d'épuration des eaux (PGEE) et les besoins correspondants en équipement, les conclusions suivantes peuvent être avancées :

- Dans les secteurs de Châtaigneriaz et de la Courte Raie, des extensions urbaines rendraient nécessaires des mesures de rétention ou de gestion des eaux de surface appropriée (bassins de rétention, exutoires, etc.). Elles ne pourraient plus être raccordées directement au réseau d'évacuation existant.
- L'assainissement des constructions hors zone pour l'évacuation des eaux usées est en train d'être achevé.
- La capacité de la STEP intercommunale de Céligny et Founex doit être adaptée aux besoins résultant de la croissance démographique future et des exigences accrues de la législation sur l'environnement. En particulier, une augmentation de la capacité pourrait être atteinte par la diminution des eaux claires "parasites".
- De manière générale, les pressions écologiques augmenteront. Des mesures de protection de la qualité des eaux et des milieux naturels deviendront de plus en plus importantes.

Sous le terrain de foot au lieu dit *En Cuttemers* se trouve une ancienne décharge (Cadastre des anciennes décharges de 1997, no.12-238-01, annexe 14). Le volume est estimé à 40'000 m³ sur une surface de 10'000 m². Selon l'étude sur le risque potentiel, le site ne nécessite pas de surveillance. Cependant, la nappe souterraine ne peut plus être utilisée pour l'eau de boisson. Une nouvelle déchetterie a été réalisée dans le secteur de *Champ-Rosset*. La commune dispose ainsi de l'équipement de collecte séparée des déchets recyclables prévu à l'article 11 de la loi cantonale sur la gestion des déchets.

Carte 4: Exposition au bruit / Gestion des eaux et des déchets / Rayonnements non ionisants
Analyse de l'état existant

Echelle 1:20'000



Légende

Exposition au bruit

-  Exposition au bruit en zones mixtes (DS OPB III) : Valeur limite d'immission / de planification dépassée
-  Exposition au bruit en zone d'habitation (DS OPB II) : Valeur limite d'immission / de planification dépassée

Gestion des eaux

-  Protection des eaux: ancien captage et secteur S3 abrogé
-  Gestion de déchets

Rayonnement non ionisant

-  Zone inconstructible selon l'ORNI
-  Territoire communal de Founex

3.1.3 Surfaces d'assolement

Plan des surfaces d'assolement

Le Plan des surfaces d'assolement en vigueur a été établi en 1987 et accepté par la Confédération en 1992 (voir annexe 7). Sa mise à jour est actuellement en cours au sein du SAT.

Les surfaces d'assolement devraient dans leur ensemble assurer l'approvisionnement de la population suisse en cas de crise ou guerre. En règle générale, l'ensemble des terres agricoles hors zone à bâtir fait partie des surfaces d'assolement du Canton de Vaud, exception faite :

- des vignes ou vergers (cultures fruitières intensives),
- des terres de moindre qualité ou ne permettant pas une exploitation suffisante,
- des zones intermédiaires (mais qui sont tout de même relevées pour autant qu'elles correspondent aux critères ci-dessus).

Dans la commune de Founex, notamment les surfaces suivantes ne sont pas comptées parmi les surfaces d'assolement:

- les champs aux abords du Greny dans le secteur de Châtaigneriaz,
- les zones intermédiaires au Sud-Est des voies ferrées,
- les enclaves dans la zone Villas entre les voies ferrées et la RC 1.

Cependant, le plan signale à tort les terrains urbanisés suivants comme surfaces d'assolement :

- la zone d'utilité publique du Centre sportif En Cuttemers,
- la zone d'utilité publique de la STEP (lieu-dit les Verneys).

Compensation de la zone agricole et des surfaces d'assolement

En principe, la quantité des surfaces d'assolement devrait être maintenue pour l'ensemble de la Suisse. La politique cantonale actuelle exige la compensation des nouvelles emprises de zones à bâtir sur la zone agricole par le déclassement d'une surface équivalente de zone intermédiaire en zone agricole, voire en zone de verdure inconstructible.

A Founex, le projet de la zone d'activité en Balessert (au-delà de l'ancien motel, parcelle 511, environ 1,5 ha) et de son extension dans le secteur Creux de Loup est assujéti à cette condition qui est également mentionnée par le Plan directeur régional (voir chapitre 1.2.1). Il en est de même pour les terrains de sport pour l'Ecole Internationale (parcelle 538, environ 9'000 m²).

Compte tenu de la situation concrète à Founex, un déclassement de zones à bâtir ne semble aujourd'hui plus judicieux. Les surfaces libres en zone à bâtir résidentielles correspondent au besoin pour les prochains 11 à 17 ans :

- la majeure partie de ce potentiel est située en zone Village et son urbanisation est donc cohérente vis-à-vis des principes de l'utilisation mesurée du sol et de la densification des pôles desservis par les transports en commun,
- une petite partie du potentiel comprend des parcelles dispersées par petites entités dans la zone Villa déjà construite.

Les seules zones intermédiaires restantes dans la commune sont situées :

- entre le village et les voies ferrées.: le présent plan directeur prévoit à moyen terme l'extension du village dans ce secteur, ainsi qu'un front "vert" le long des voies ferrées (voir chapitre 4.1.1) ;
- entre les voies ferrées et la route Suisse : ce périmètre fait partie des options alternatives pour une extension urbaine future (voir chapitre 4.1.1) ;
- au Sud-Ouest de l'Ecole Internationale, réservé pour une extension de cette dernière (voir chapitre 4.1.3).

Le potentiel théorique de l'ensemble de ces zones intermédiaires est d'environ 500 à 1000 habitants (11.7 ha, voir note de bas de page sur la page 31). Compte tenu de la tendance de croissance démographique (voir chapitre 4.1.1 et 4.2.1), il est probable que ses réserves se révéleront insuffisantes pour répondre aux besoins des 25 années à venir.

3.1.4 Autres contraintes d'utilisation du sol

Rayonnements non ionisants

La commune est traversée par une ligne de haute tension de 220 kV, appartenant à Electricité Ouest Suisse (EOS). La ligne de transport CFF Bussigny - Genève (33 kV) se trouve le long des voies ferrées (sur les caténaires). Elle sera supprimée dès la mise en service de la une nouvelle ligne à 132 kV qui est en construction le long de l'autoroute.

Basée sur la Loi fédérale sur la protection de l'environnement (LPE), l'ordonnance sur la protection contre le rayonnement non ionisant (ORNI) fixe les limites de préventions applicables aux nouvelles zones à bâtir en présence d'installations existantes, notamment l'impossibilité de bâtir dans des régions où les valeurs limites de prévention du rayonnement non ionisant sont dépassées (soit un périmètre inconstructible pour des lieux à utilisation sensible de 42 m de l'axe de la ligne EOS 220 kV et d'environ 21 m de l'axe de la nouvelle ligne CFF 132 kV). Pour des zones à bâtir existantes, cette limite est réduite à 5 m par rapport au conducteur le plus proche (voir carte 4 ci-avant).

D'autres obligations de l'ORNI concernent la protection contre les champs magnétiques. Les assainissements respectifs imputés aux propriétaires des lignes de haute tension ont été effectués.

Terrains instables

La Commune de Founex n'est pas touchée par des périmètres de terrains instables (risque de glissement de terrain).

3.2 Diagnostic

3-A Des expositions importantes au bruit le long des voies ferrées

Les immissions de bruit générées par les trains constituent une nuisance forte pour les zones résidentielles avoisinantes et une contrainte importante pour l'urbanisation future de la commune. Le déclassement de nouvelles zones dans le périmètre où les valeurs limites de planification sont dépassées, obligerait à des mesures d'aménagement et d'insonorisation constructive.

3-B Un potentiel de réduction des charges de trafic

Les immissions sonores dues au trafic routier sont moins importantes et se concentrent le long de la route de Suisse et de la route de Divonne. Ces zones sont déjà en grande partie construites. Les projets d'infrastructures routières communales ou régionales en cours ou envisagés permettraient de réduire les charges de trafic sur ces axes (à court terme le réaménagement de la route de Châtaigneriaz et du chemin de la Grande Coudre ; à long terme le contournement régional de la Terre Sainte et le réaménagement de la route de Suisse).¹

Les conséquences de ces projets en termes d'exposition au bruit devraient être prises en compte dans une vision d'ensemble (en particulier sur le chemin des Repingonnes et sur la route de Courte Raie en ce qui concerne le réaménagement de la route de Châtaigneriaz).

3-C Un besoin d'augmentation des capacités de gestion des eaux

La capacité de la STEP actuelle doit être adaptée aux besoins futurs résultant de la croissance démographique et des exigences accrues de la législation sur l'environnement (voir PGEE). Un investissement plus important pour une nouvelle STEP intercommunale est en cours d'étude.

Les projets pour le pôle d'activité En Balessert et l'extension de l'Ecole Internationale rendront nécessaire un bassin de rétention dans le secteur de Châtaigneriaz. De même, l'extension urbaine à long terme devrait être accompagnée de mesures de gestion des eaux de surface appropriées (rétention ou exutoire direct au lac). En ce qui concerne la zone située entre le lac et les voies ferrées, un maximum de rejets d'eaux claires devront être acheminés directement au lac.

3-D La question de la compensation de la zone agricole

L'aménagement d'une zone d'activités dans le secteur En Balessert, soit son extension au-delà du périmètre de l'ancien motel pose la question de la compensation de la zone agricole. Une compensation pourrait être envisagée à long terme, en considérant l'aménagement d'une zone de verdure le long des voies ferrées (actuellement en zone intermédiaire) comme compensation pour le projet d'extension de la zone d'activité En Balessert.

¹ voir chapitre 5.1.1

4. URBANISATION, HABITAT ET EMPLOIS

4.1 Approche spatiale

4.1.1 Urbanisation

L'espace urbanisé de Founex est composé de plusieurs entités distinctes. De vastes terres agricoles, les voies ferrées et la route de Suisse séparent ces entités les unes des autres (voir carte 5) :

- Le *village de Founex* formant une entité compacte le long de la Grand-Rue et clairement séparée des autres quartiers par la zone agricole et les voies ferrées,
- Le *hameau de Châtaigneriaz* et une bande de villas le long de la crête, reliant ainsi le hameau à *l'Ecole Internationale*,
- La *zone de villas entre le lac et les voies ferrées*. Dans la bande étroite entre la route de Suisse et le lac se trouvent quelques domaines plus anciens, ainsi que le port et l'église catholique. Entre la route de Suisse et les voies ferrées se situent des quartiers pavillonnaires anciens et récents qui sont subdivisés par des champs,
- Le quartier de villas dit *Les Neyruaz* et le centre sportif *En Cuttemers* situés entre le village et le hameau, mais entièrement entourés par l'espace agricole,
- Les *quartiers de villas le long de la route de Divonne* et en continuité avec les quartiers villas des communes de Chavannes-de-Bogis, Commugny et Coppet (Les Arrenny, Les Bioles, La Meule),
- Le secteur *En Balessert* formant une entité indépendante dans le Nord-ouest de la commune à proximité de la jonction autoroutière.

L'impression d'un territoire éclaté qu'on peut ressentir en regardant le plan de zone de la commune se révèle toutefois fausse si l'on considère l'urbanisation des communes voisines. En effet, la majeure partie des quartiers résidentiels est comprise dans des unités clairement définies : la bande comprise entre la rive et les voies ferrées d'une part et le "cône" de la jonction autoroutière à Commugny et Coppet d'autre part.

Développement et potentiel à bâtir

L'ensemble du potentiel à bâtir relevé par *l'Aperçu de l'état de l'équipement* (Urbaplan 2004, annexe 2) représente **environ 700 habitants supplémentaires**¹, ce qui correspond à 26 % de la population actuelle (2'900 habitants en 2005, voir chap. 4.2.1). Les zones intermédiaires représentent un potentiel d'accueil d'environ 500 à 1000 habitants.²

Si la croissance moyenne depuis 2000 se poursuivait, soit 3 % par an, les réserves légales permettraient de répondre à la demande pendant 8 ans. En comptant également le potentiel en zones intermédiaires, les réserves seraient théoriquement suffisantes pour les 15 à 20 ans (voir figure 3 et annexe 15).

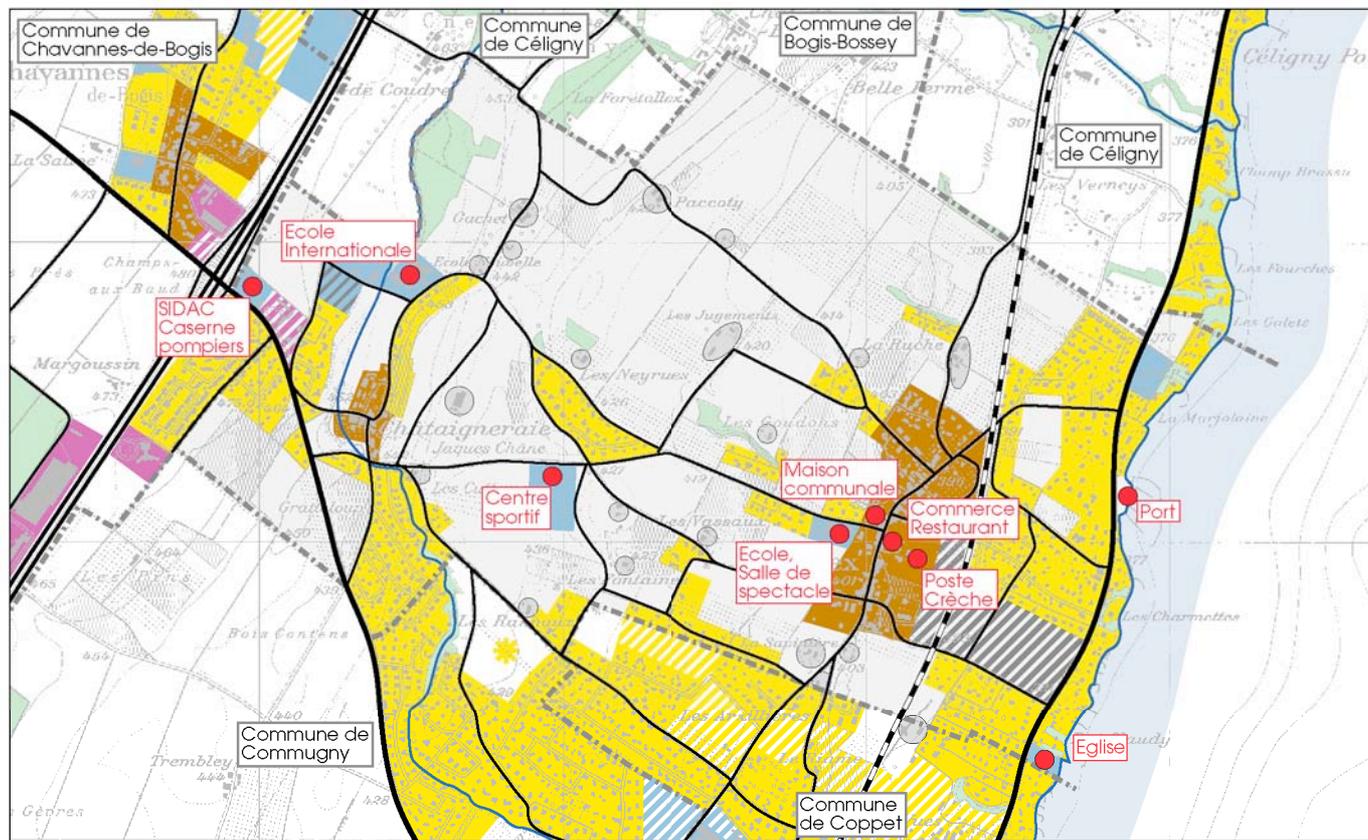
¹ Voir deux pages plus loin pour les données détaillées.

² Estimation du potentiel compte tenu des zones intermédiaires entre le lac et le village, c'est-à-dire sans la zone intermédiaire dans le secteur de Châtaigneriaz prévue pour l'extension de l'Ecole Internationale, d'une surface de 11.74 ha et en admettant une urbanisation de faible densité (40 hab/ha) ou de moyenne densité (80 hab/ha).

Carte 5: Affectation et utilisation du sol

Analyse de l'état existant

Echelle 1:25'000



Commune de Founex:
Etat du PGA en vigueur

Communes voisines de Founex:
Projets d'extension inscrits dans les plans directeurs communaux.
Ces périmètres peuvent évoluer compte tenu des études en cours.

Légende

	Habitat mixte, moyenne densité (Zone Village)		Voies ferrées CFF
	Habitat, faible densité / projet (Zone Villas)		Autoroute
	Extension éventuelle d'habitat à long terme		Réseau routier régional / communal
	Equipement / projet (Zone d'utilité publique)		Rivière
	Activités / projet (Zone d'activité ou artisanal)		Territoire communal
	Réserve d'urbanisation (Zone intermédiaire de Founex)		
	Forêt / Bois		
	Constructions hors zone		
	Equipement / Service		

Ainsi, un déclassement de la zone intermédiaire en zone constructible n'est pas nécessaire à court terme. Cependant, selon l'évolution réelle des prochaines années, de nouvelles mises en zone pour l'habitat pourraient se révéler nécessaires.

Selon les principes introduits par l'avant-projet sommaire du plan directeur cantonal (voir chapitre 1.1.1), les objectifs de croissance et sa répartition devront être définis à l'échelle intercommunale (**schéma directeur intercommunal**, voir chapitre 1.1.2). De plus, il paraît pertinent de baser les choix des extensions futures sur les évolutions socio-économique et urbaine réelles des 10 prochaines années. C'est pourquoi le présent plan directeur propose des réserves d'urbanisation à long terme en tant qu'options alternatives, sans effectuer un choix définitif.

Aujourd'hui, la majeure partie du potentiel constructible se trouve en zone Village. Il s'adresse ainsi à une demande de logement différente de la maison individuelle, mais néanmoins recherchée, d'autant plus s'il est valorisé par le cadre construit et paysager. La réflexion sur les objectifs d'urbanisation à court et moyen terme devrait ainsi considérer les constats suivants :

- **Autour du village, il existe des grandes surfaces non-construites**, mais légalisées (environ 6 ha, soit environ 550 habitants supplémentaires¹). Le développement de ce secteur paraît en même temps souhaitable pour la vie communale dans le centre de la commune et judicieuse en termes de développement durable (utilisation mesurée du sol, desserte par les transports en commun, préservation des terres agricoles, etc.). L'accès de ces terrains devrait être résolu de manière globale pour limiter des charges de trafic supplémentaires dans le centre du village.
- **Les types de logements en zone Village pourraient être diversifiés** en favorisant la construction de logements par des coopératives ou des investisseurs privés, ainsi que des logements adaptés pour des personnes âgées. Ce type de logement est rare dans la région de la Terre Sainte. Le principe des logements à loyer modéré a déjà été retenu par le Plan directeur régional (voir chapitre 1.1.2).
- La parcelle n°92 à proximité **de la gare de Founex**, mise hors service avec l'introduction de Rail 2000 en 2004, contient un potentiel intéressant du fait de sa situation à l'entrée du village et de sa taille (5'100 m²). Une valorisation uniquement pour des logements ne semble pas adéquate. La parcelle devrait donc être considérée comme réserve pour un projet particulier et faire l'objet d'une réflexion plus large. A long terme, dans le cadre du prolongement projeté de la troisième voie Genève-Coppet jusqu'à Morges (voir chapitre 1.2.3), l'emplacement pour une nouvelle gare - déplacée d'environ 150 m par rapport à l'arrêt actuel - devrait être réservé.
- **La zone Villas est en grande partie construite.** Il n'y a plus de grands périmètres pour le développement de nouveaux quartiers entiers. Par contre, 50 à 60 villas pourraient être construites sur des terrains dispersés en zone Villas, représentant une réserve de développement pour environ 150 habitants supplémentaires (soit une surface de presque 8 ha)². Cette réserve se situe principalement dans le Sud-ouest de la commune en continuité avec Commugny et Coppet d'une part et comprise entre la voie ferrée et le lac d'autre part.

Selon le règlement en vigueur³, le CUS dans la zone villas correspond à environ 0.25. Pour permettre des **densifications ponctuelles**, il s'agira d'adapter les dispositions réglementaires afin d'augmenter le nombre de logements

¹ Compte tenu du CUS de 0.5 en zone village, d'une surface habitable moyenne de 45 m² par habitant (moyenne fédérale) et d'une exploitation de 80 % du potentiel. Il doit être noté qu'à Founex la surface moyenne par habitant est de 57,8 m² (en 2000).

² Le nombre de villas a été estimé sur la base d'une analyse de la situation des terrains et non pas à partir d'un calcul statistique (Source : AEE 2001).

³ COS 0.13, 2 niveaux habitables, surface de parcelle de 1000m² par villa

constructibles par parcelle, notamment par le remplacement du COS par un CUS adapté¹.

Quant aux **zones intermédiaires** autour du village et entre les voies ferrées et la route de Suisse, leur affectation serait compatible à la logique de l'urbanisation existante. Des restrictions devront être faites en matière de protection contre le bruit et pour l'élargissement des voies ferrées du côté du village (3^{ème} voie).

Cependant, selon les circonstances futures et non prévisibles aujourd'hui, d'autres options d'extension urbaine pourraient s'avérer plus judicieuses, par exemple l'extension du village au Nord-Est (à proximité de la halte CFF existante), l'affectation des périmètres entièrement entourés par la zone Villas (de l'autre côté des voies ferrées) ou la densification autour d'une nouvelle halte CFF déplacée (voir chapitre 1.2.3. Il s'agit ainsi de réserver l'ensemble de ces terrains pour ne pas compromettre la possibilité d'une urbanisation future (principe des zones intermédiaires²). Selon les choix futurs, le déclassement des autres secteurs en zone intermédiaire devra être évalué.

Les nouveaux quartiers sur ces terrains devront s'intégrer dans le contexte existant tout en valorisant la situation centrale dans la commune par une densité appropriée. Par ailleurs, il s'agira de respecter les intentions de développement des communes voisines et les objectifs cantonaux et régionaux (chapitre 1).

Constructions hors zone

Il existe un certain nombre de constructions hors zone (voir carte 5), mais seulement une partie d'entre elles correspond aux critères définis par la loi et justifiant un emplacement en zone agricole selon les articles 16 b et 24 LAT (exploitations agricoles). Les possibilités d'aménagement et d'extension des constructions non-conformes sont fortement limitées par la loi fédérale et à moindre mesure la loi cantonale.³

En effet, la commune n'a pas de pouvoir réglementaire en matière des droits de bâtir en zone agricole. Cependant, les constructions non-agricoles, mais en continuité des poches urbanisées, devraient être *mises en zone à bâtir* lors de la prochaine révision du Plan général d'affectation.

¹ Pour atteindre l'objectif, il s'agira de permettre environ 400m² de surfaces habitables par parcelle, soit un CUS de 0.4 à 0.5. En dessous de cette densité, seul l'agrandissement des logements existants est favorisé.

² La zone intermédiaire selon l'art. 51 LATC n'est pas forcément une future zone à bâtir, mais peut également être remise en zone agricole. Cependant, elle entraîne des restrictions pour l'extension ou des nouvelles constructions agricoles ou viticoles.

³ Les dispositions régissant les droits de bâtir en zone agricole sont à très peu d'exceptions près prédéfinies par la loi fédérale. Mise à part les dispositions particulières qui s'appliquent uniquement aux exploitations agricoles ou à l'horticulture productrice selon la définition de la loi (Art. 16a et b LAT), les possibilités de constructions nouvelles sont nulles et les possibilités de ré-affectation de constructions existantes demeurent très restrictives (Art. 24c LAT, art. 39 à 43 OAT). Il s'agit notamment :

- des bâtiments inutilisés par les agriculteurs qui peuvent être rénovés ou transformés en logement pour un non agriculteur ;
- de maintenir un patrimoine protégé ou une composante essentielle du paysage; Cependant, l'application de ces critères nécessite l'identification des périmètres d'habitat dispersé ou des hameaux à l'échelon cantonal; un avant-projet de modification de la loi vaudoise exploitant au maximum les libertés laissées aux cantons est actuellement en cours ;
- de constructions réalisées avant le 1^{er} juillet 1972 - ou se trouvant hors zone à la suite d'un changement de zone - bénéficiant de la garantie de la situation acquise; elles peuvent être rénovées et transformées dans des limites strictes (30% de la surface net, 100 m² au maximum).

Les autres constructions ne disposent que d'un droit d'entretien, mais non pas d'agrandissement.

Cette mesure n'est cependant pas adaptée pour les constructions isolées afin d'empêcher l'étalement incontrôlé de l'urbanisation. Il s'agit par contre d'intégrer celles-ci dans le paysage en respectant les qualités paysagères du territoire. Ainsi, l'établissement d'un *Plan de site* pourrait se manifester judicieux pour certains sites ou domaines d'un intérêt particulier de sauvegarde.

4.1.2 Activités économiques

Zone d'activité En Balessert

La commune ne dispose aujourd'hui d'aucune zone d'activités en dehors du village. Le projet en cours dans le secteur En Balessert et les extensions envisageables à long terme à l'Est (Creux du Loup) combleront ce déficit à proximité de la jonction autoroutière (PPA et schéma directeur En Balessert, voir chapitre 1.3.1 et annexe 9). Ce secteur facilement accessible et en dehors du périmètre de la vie communale se prête parfaitement pour le développement d'activités "régionales" et ainsi pour la création d'emplois (ce qui permettra de rééquilibrer le rapport déficitaire entre habitants et emplois dans la commune).

L'objectif d'une **zone artisanale intercommunale de la Terre Sainte** a déjà été retenu dans le Plan directeur régional du District de Nyon de 1993 (voir chapitre 1.2.1). Le rôle stratégique de la zone d'activités En Balessert a été confirmé dans le cadre de l'étude intercommunale du centre régional de Coppet (voir chapitre 1.2.2).

L'étude de l'évolution récente et des perspectives de développement dans le district de Nyon a mis en évidence le besoin d'une politique extrêmement volontariste sur l'emploi dans la région pour stabiliser, voire inverser la tendance actuelle de "résidentialisation" (voir chapitre 1.2.1). Dans le contexte de la crise économique des années nonante, la création d'emplois dans le district est restée largement au-dessous de cet objectif (voir chapitre 4.2.3). En effet, pour atteindre l'objectif de créer 11'000 emplois dans le district à l'horizon 2020, l'exploitation complète du potentiel légalisé actuel, ainsi que des pôles de développement 1B et 1C sera nécessaire. L'importance des zones d'activités intercommunales est d'autant plus grande que la réalisation des emplois dans les zones de centre et à PôleNyon (parc Chevalin notamment) s'avère complexe et pourrait prendre plus de temps que prévu.

Le projet du PPA En Balessert augmentera de manière importante l'attractivité du secteur de la jonction, ce qui entraînera également une augmentation des charges de trafic. Le projet propose une réorganisation routière et permettra aussi de résoudre les problèmes d'accès à l'Ecole Internationale (voir chapitre 5.1.1).

La compensation de la zone agricole liée à l'extension de la zone d'activités En Balessert sur la parcelle 511 (2^{ème} étape : 1,6 ha, selon le schéma directeur) est prévue par la création d'une bande verte le long des voies ferrées dans le village (voir chapitre 3.1.3). Conformément au rapport d'impact sur l'environnement du PPA, une bande le long de l'A1 devra rester libre de constructions (voir chapitre 2.1.5).

En ce qui concerne l'extension de la zone d'activité dans le secteur Creux de Loup (3^{ème} étape), il s'agit aujourd'hui seulement de réserver les terrains et de réévaluer l'opportunité du projet en fonction de l'évolution réelle des zones d'activités environnantes (PôleNyon et gare de Coppet notamment, voir carte 6).

Activités en zone Villas

Un petit nombre d'entreprises artisanales se trouve le long de la RC 1 côté Jura (parcelles 201, 199 et 627, entreprises installées avant le premier PGA).¹ La Municipalité n'entend pas développer cette situation.

Par ailleurs, des activités tertiaires peuvent être autorisées dans la zone de villas si elles sont exercées à titre accessoire de l'habitat et sans gênes pour le voisinage (selon le règlement communal).

Exploitations agricoles et viticoles

La présence toujours forte de la viticulture et de l'agriculture sur le territoire communal et des activités liées à celles-ci est un élément important de l'attractivité de la commune et de son cadre paysager. Dans le cadre des compétences communales, leur maintien devrait être assuré par la **diversification des activités dans la zone agricole**, par la délimitation de périmètres pour l'agriculture intensive (cultures sous serres notamment) ou pour la mise en valeur des activités de loisirs et touristiques. En particulier, l'actuel projet pour un *centre équestre* est une première occasion dans ce sens et doit être pris en compte dans le cadre du présent Plan directeur communal.

Ainsi, deux nouveaux types d'affectation sont introduits par le plan directeur et localisés par des périmètres adaptés à ces derniers :

- **Espace agricole diversifié** : activités agricoles spécialisées (notamment serres) selon l'art. 52a LATC (zones agricoles spécialisées²). Le PDCom définit un périmètre à titre indicatif. La création d'une telle zone doit être justifiée par des besoins suffisamment concrets, nécessitant une étude spécifique.

Le périmètre identifié par le PDCom tient compte de la topographie et du paysage communal. Le cas échéant, des échanges de terrain entre agriculteurs souhaitant développer des serres et des propriétaires fonciers dans le périmètre devraient être favorisés par la commune.

- **Espace agricole pouvant recevoir des activités selon l'art. 50a LATC** (sports, loisirs, etc. ; zones spéciales) ou des activités agricoles accessoires selon l'art. 24b LAT et l'art. 40 OAT, notamment pour des activités de loisirs ou de tourisme. Le PDCom définit un périmètre à titre indicatif. L'affectation d'une zone spéciale nécessite une étude spécifique justifiant les besoins à l'échelle locale et régionale.

Les périmètres identifiés par le PDCom se prêtent à une telle utilisation en raison de leur intégration urbaine (proximité du village et des transports collectifs, urbanisation continue entre Coppet, Commugny et Founex) et les nuisances existantes (routes et voies ferrées). Le caractère vert et dégagé de ces secteurs devra toutefois être préservé.

Des activités agricoles spécialisées selon l'art. 52a LATC pourraient y être autorisées si elles ne compromettent pas durablement l'objectif principal de l'espace agricole pouvant recevoir des activités selon l'art. 50a LATC.

¹ Garage "Bidon 5", installé depuis 1935, Marine Loisirs, installé depuis 1969, et Restaurant La Lagune.

² Selon l'art. 52a LATC, les zones agricoles spécialisées sont destinées aux activités dépassant le cadre de ce qui peut être admis au titre de développement interne et liées à des exploitations agricoles, horticoles ou viticoles existantes. Elles doivent être justifiées par un besoin suffisamment concret.

4.1.3 Pôles et équipements communaux et régionaux

La plupart des équipements communaux est concentrée dans le village dans un périmètre central et restreint (maison communale, école, commerce, poste, restaurants). Ce centre devrait être confirmé et renforcé par les futurs développements dans le village.

Ecole communale et équipements annexes

Une **extension de l'école communale** est ainsi projetée derrière l'école existante en continuité du village (PPA Les Vassaux, en cours). Le périmètre qui se trouve actuellement en zone Village devra donc être affecté à la zone d'utilité publique.

Selon les premières estimations de croissance démographique de la Commission scolaire du Groupement Scolaire de Coppet, la Commune de Founex devrait planifier la réalisation de 6 nouvelles classes, disponibles au plus tard en 2008-2010 (rapport "Besoins de locaux scolaires" du 19.12.2003).

A plus long terme, les terrains au Sud-Ouest de l'école, contigus à l'école existante et son extension projetée, seraient adaptés pour une extension future des équipements publics de la commune et le renforcement du centre du village (périmètre actuellement en zone agricole). Un déclassement pourrait être envisagé en fonction des besoins et des projets concrets.

Place du village

Le réaménagement de la Grand-Rue et de l'espace entre la maison communale et l'école ont permis de maintenir l'ambiance villageoise malgré l'augmentation du trafic. Ce centre ne dispose cependant pas d'une véritable place du village, les espaces du secteur étant utilisés pour des places de parc.

Il est ainsi prévu d'aménager une **place de rencontre et de jeux** dans la partie centrale du village, comprise entre l'école et la poste.

Port de Founex et accès aux rives

Le port de Founex (géré par une coopérative) et la rive du Léman ne peuvent pas jouer un rôle approprié par leur éloignement du village, effet qui est renforcé par les coupures de la route de Suisse et des voies ferrées. En dehors du port, les seuls accès à la rive ouverts au public se trouvent sur le terrain de l'église catholique romaine et dans le secteur des Verney.

Une partie de la **zone d'utilité publique des Verney** est aujourd'hui utilisée comme parking (éloigné) du port. Elle représente cependant un potentiel intéressant pour **l'aménagement d'une zone riveraine de détente**. La commune dispose en effet d'une grande surface libre sur laquelle débouche l'Avenue de Bossey. De plus, un **accès au lac** dans ce secteur permettrait de valoriser davantage l'attrait d'une telle zone.

La proximité de cette zone avec le port devrait conduire à une réflexion sur les possibilités de **liaison piétonne le long du lac**. Dans le Plan directeur des rives du Léman, le principe d'un cheminement public entre le bourg de Coppet et le port de Founex est inscrit (voir chapitre 1.1.3) - projet auquel la Municipalité s'était toujours opposée. Sans remettre en cause l'intérêt d'une telle liaison, mais compte tenu du caractère privé de la rive sur l'ensemble du tracé, sa réalisation serait difficile, voire impossible. Cependant, le secteur des Verney aménagé en zone de détente

devrait être relié au port de Founex par un cheminement qui pourrait emprunter la rive ou être aménagé le long de la route de Suisse¹.

Centre sportif

Le centre sportif Les Cuttemers a un rôle spatial important de relais entre le village et le hameau de Châtaigneriaz. Le projet d'aménagement de la route de Châtaigneriaz constitue une occasion intéressante pour mettre en valeur sa fonction de principale liaison entre les noyaux traditionnels de la commune.

Pour la création d'un terrain synthétique destiné au club de football régional, **l'extension du centre sportif Les Cuttemers** est envisagée au Nord-Ouest sur la partie contiguë au centre sportif (sur la parcelle n° 744 en zone agricole, propriété de la commune).

Au stade actuel, le besoin du projet est confirmé mais son financement n'est pas encore assuré. De plus, compte tenu du nombre d'autres projets communaux en discussion actuellement, une décision semble prématurée au stade actuel. Le PDCom prévoit donc la réservation des terrains au Nord-Ouest du centre sportif pour une future extension de ce dernier.

Ecole Internationale

L'Ecole Internationale La Châtaigneraie au Nord-ouest de la commune joue un rôle important pour l'attractivité de la commune et en particulier pour les fonctionnaires internationaux qui s'installent dans la région, mais également pour le développement de l'emploi. Elle accueille aujourd'hui 1400 élèves à Founex. L'école génère cependant un trafic important dans les secteurs de Châtaigneriaz et de Gachet.

Pour faire face à la forte demande, la direction de l'Ecole Internationale étudie actuellement plusieurs options de réaménagement ou d'extension, notamment :

- Développement d'une **nouvelle salle de gymnastique** sur la partie sportive existante (densification, remplaçant la piscine inutilisable car insalubre),
- Extension sur la zone intermédiaire avoisinante (parcelle n°530, **nouvelle école primaire** pour environ 300 élèves supplémentaires) et réaménagement des accès et du stationnement selon le *Schéma directeur sectoriel En Balessert* (voir chapitre 1.3.1).

L'extension ou le réaménagement du site de l'Ecole Internationale pourrait également donner l'occasion de mettre en valeur les équipements de l'école pour d'autres habitants de la commune en négociant des possibilités d'utilisation publique (p.ex. l'utilisation des salles de gymnastique pendant les week-ends, etc.).

Autres équipements

A l'échelle de la Terre Sainte, le manque d'une **piscine publique** est constaté. Un projet à Versoix est actuellement étudié par l'association intercommunale et intercantonale "Régionage".

¹ Ce projet pourrait être intégré dans un projet global du réaménagement de la route de Suisse (voir chapitre 1.2.4).

Centralités régionales

Les principaux centres d'activités et d'emplois sont Genève et dans une moindre mesure Lausanne, puis Nyon.

A l'intérieur de la Terre Sainte, de nombreux équipements et pôles à l'extérieur de la commune ont une fonction essentielle pour son fonctionnement : la gare de Coppet, le collège des Rojalets et le centre commercial Chavannes-Centre. Ces centres font partie de la vie quotidienne des habitants de Founex (voir carte 6 et chapitre 5.1.3).

Versoix joue également un rôle important comme centre commercial pour les pendulaires en voiture individuelle en raison de sa situation entre Genève et Founex (Coop, Migros, boutiques, etc.).

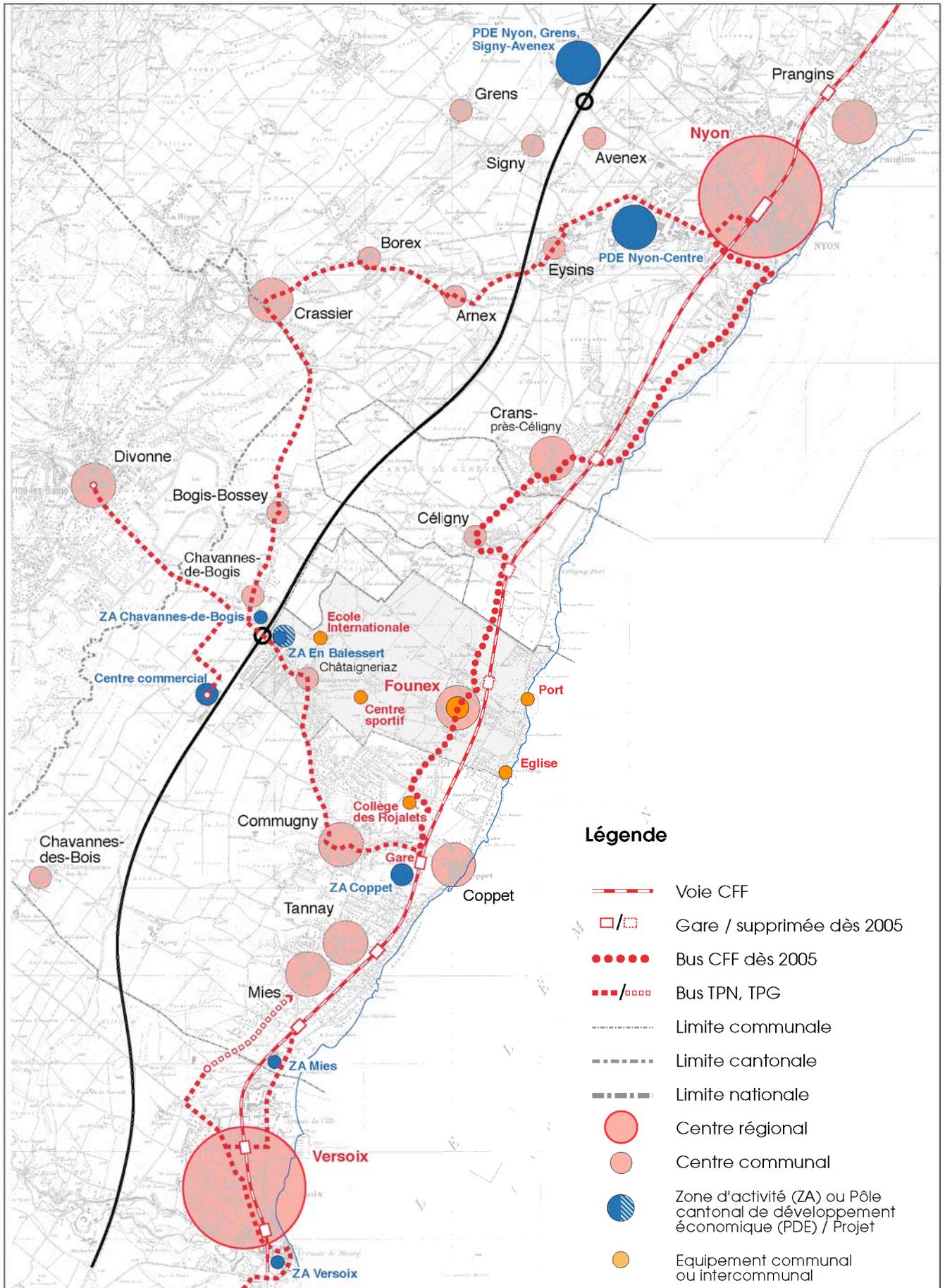
Vue d'ensemble des changements d'affectation

Bilan sommaire de déclassement de la zone agricole et des changements d'affectation envisagés par le Plan directeur communal (surfaces en ha) :

Utilité publique ou intérêt général	
Ecole internationale La Châtaigneraie	1.5 (école, en zone intermédiaire) et 0.9 (terrain de sport)
Centre sportif Les Cuttemers	environ 1.5
Ecole communale (PPA Les Vassaux)	environ 0.9, en zone Village
Activités	
En Balessert	1.5 (PPA)
Creux du Loup (extension future de la zone d'activités)	2 à 4 (surface potentielle, à définir)
Habitat	
Réserves d'urbanisation (principe de la zone intermédiaire, options alternatives)	environ 17, dont 10 déjà en zone intermédiaire
Constructions hors zone	environ 3 (étude individuelle de chaque cas)
Autres affectations	
Espace agricole pouvant recevoir des activités selon l'art. 50a LATC	environ 10 (surface potentielle, partiellement en zone intermédiaire, à définir en fonction des projets)
Espace agricole diversifié	à définir selon les besoins à l'intérieur du périmètre défini

Carte 6: Pôles régionaux et Transports en commun
Analyse de l'état existant

Echelle 1:60'000



Légende

- Voie CFF
- Gare / supprimée dès 2005
- Bus CFF dès 2005
- Bus TPN, TPG
- Limite communale
- Limite cantonale
- Limite nationale
- Centre régional
- Centre communal
- Zone d'activité (ZA) ou Pôle cantonal de développement économique (PDE) / Projet
- Equipement communal ou intercommunal

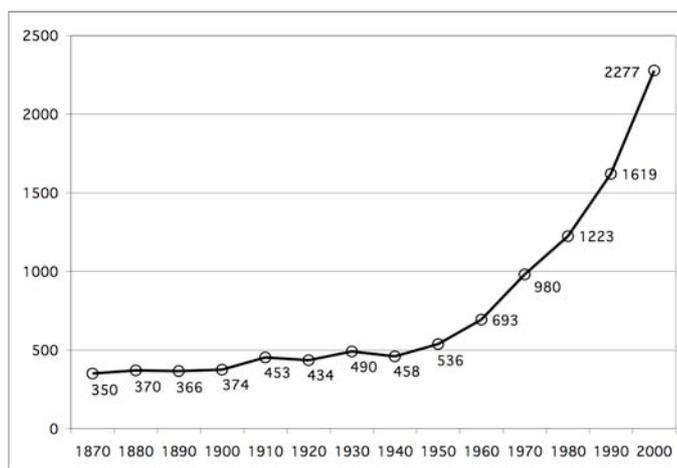
4.2 Approche statistique

4.2.1 Evolution démographique

En décembre 2004, la commune de Founex comptait 2559 habitants¹, auxquels s'ajoutent environ 300 fonctionnaires internationaux, soit un total d'environ **2860 résidents**. Depuis 2000 (2'590 habitants), la population communale a ainsi augmenté de 2,6 % par an en moyenne. Ceci correspond à une forte diminution par rapport aux taux de croissance des années 80 et 90 (32 % resp. 40 % par décennie, soit en moyenne 3,5 % par an).

Le développement démographique de la commune s'intègre de manière typique dans le bassin résidentiel entre les pôles d'activités de Genève et Lausanne. Depuis la deuxième guerre mondiale, l'attraction de ces pôles et le cadre paysager sur la côte du Lac Léman ont attiré une vague de nouveaux habitants dans la région. **La population de Founex s'est ainsi multipliée par cinq depuis 1950 en passant de 500 à environ 2500 habitants** (voir figure 1).

Figure 1 : Evolution de la population résidentielle de Founex 1870-2000, sans fonctionnaires internationaux (OFS, RFP²)



La comparaison de la croissance démographique de la commune de Founex, du district de Nyon et du canton de Vaud depuis 1980 met en évidence **l'attrait de la commune et plus généralement celui de la région de la Terre Sainte** (plus 209 % à Founex, plus 175 % dans le district et seulement plus 123 % dans le canton). En particulier, on peut observer la continuité de la croissance du district et de la commune. (voir figure 2 et tableau 4; valeurs annuelles en annexe 15).

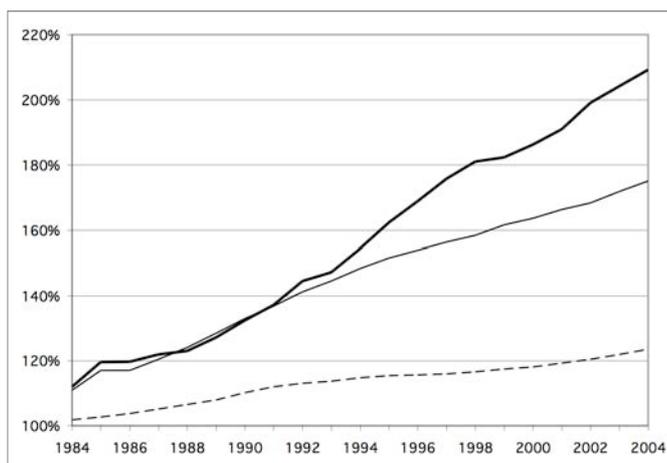
Tableau 4 : Evolution démographique 1980-2004, croissance annuelle moyenne par période quinquennale en pour-cent (SCRIS)

	1981-1985	1986-1990	1991-1995	1996-2000	2001-2004
Founex	3,7%	2,1%	3,9%	2,8%	3,0%
District	3,2%	2,6%	2,5%	1,6%	1,7%
Canton	0,5%	1,4%	0,9%	0,5%	1,1%

¹ Selon les statistiques du SCRIS : population avec domicile légal dans la commune, sans fonctionnaires internationaux, saisonniers, requérants d'asile et étrangers avec permis de court séjour.

² Selon les statistiques de l'Office fédérale de la statistique (OFS, recensement fédéral de la population - RFP) : population avec domicile économique dans la commune, sans étrangers avec statut diplomatique.

Figure 2 : Evolution de la population résidentielle de Founex, du District de Nyon et du Canton de Vaud 1980-2004, indexé 1980 = 100 % (SCRIS)



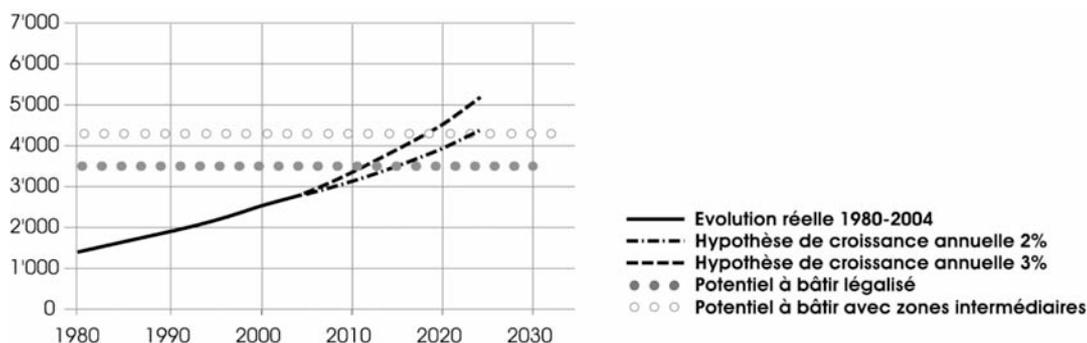
L'évolution future de la population communale dépendra d'une part du potentiel à bâtir et des objectifs communaux de développement, et d'autre part de la demande extérieure liée à l'attractivité de la région.

En ce qui concerne les **réserves en zone à bâtir**, environ 700 habitants supplémentaires pourraient être accueillis. Mais contrairement au passé, 80 % de ce potentiel se trouvent aujourd'hui en zone Village (voir chapitre 4.1.1).

Quant à la demande, un léger **ralentissement et une stabilisation de la croissance** peut être constaté depuis la fin des années 90, autant pour la commune que pour le district (voir tableau 4). Ce phénomène peut probablement être expliqué par la saturation des zones Villas dans la région. La pénurie de logement dans le bassin lémanique est cependant toujours importante.

L'extrapolation des tendances récentes est toutefois difficile, des fluctuations similaires étant survenues à plusieurs reprises pendant les vingt dernières années (voir tableau en annexe 15). La figure 3 illustre deux scénarios d'évolution démographique jusqu'en 2020 avec des taux de croissance annuelle de 2 ou 3 pour-cent (voir également annexe 15). La marge comprise entre ces deux scénarios apparaît très probable dans la situation d'une offre telle qu'elle existe aujourd'hui, c'est-à-dire sans affectation de nouveaux terrains en zone à bâtir.

Figure 3 : Evolution démographique de Founex 1980-2004 (SCRIS) et scénarios 2020 (voir également annexe 15)



L'analyse de la **répartition par classe d'âge** permet de dessiner un profil de la commune qui est marqué par la présence de familles. En effet, la comparaison avec le canton de Vaud et la Suisse entière révèle la forte présence d'enfants et d'adultes entre 40 et 64 ans (voir tableau 5). Ceci s'explique par l'immigration de ménages familiaux qui s'établissent dans leur propre maison. Cependant, les jeunes adultes et les retraités sont sous-représentés par rapport à la moyenne cantonale et suisse.

L'analyse de l'évolution depuis 1980 met en évidence la répartition des classes d'âge. Le taux des retraités est en train d'augmenter. Ce phénomène devrait se renforcer avec le vieillissement des nouveaux arrivés qui restent dans leur maison après le départ des enfants, notamment avec un ralentissement de l'urbanisation. Le taux d'enfants a connu une diminution dans les années 80 mais a de nouveau augmenté depuis la fin des années 90 à un niveau supérieur à la moyenne cantonale et Suisse. Ainsi, après le renouvellement de la population depuis les années cinquante, Founex est en train de trouver un **nouvel équilibre marqué par l'immigration des ménages familiaux et le vieillissement des ménages établis** dans la commune (voir tableau 6 et figure 4).

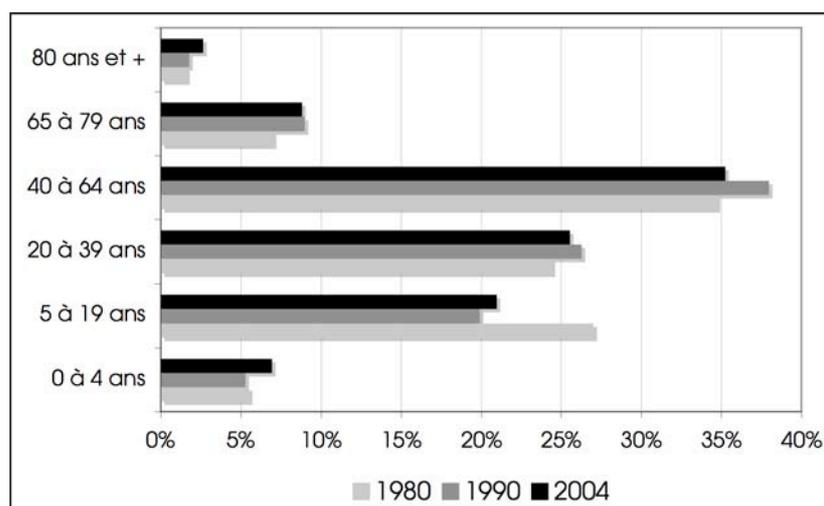
Tableau 5 : Population résidentielle de Founex par classe d'âge 2004, en pour-cent (SCRIS)

	0 à 19 ans	20 à 39 ans	40 à 64 ans	65 à 79 ans	80 ans et +
Founex	27,8%	25,5%	35,2%	8,5%	2,6%
District de Nyon	25.7%	27.3%	36.1%	8.2%	2.7%
Canton de Vaud	23.3%	27.9%	33.6%	10.8%	4.5%

Tableau 6 : Evolution de la population résidentielle de Founex par classe d'âge 1984-2004, en pour-cent (SCRIS)

	0 à 19 ans	20 à 39 ans	40 à 64 ans	65 à 79 ans	80 ans et +
1984	28,2%	27,2%	37,8%	4,3%	2,5%
1989	26,2%	32,7%	37,6%	8,3%	1,9%
1994	25,3%	21,5%	36,0%	8,6%	2,0%
1999	26,3%	27,5%	34,1%	9,6%	2,5%
2004	27,8%	25,5%	35,2%	8,8%	2,6%

Figure 4 : Evolution de la population résidentielle de Founex par classe d'âge 1980, 1990 et 2004 (SCRIS)



En ce qui concerne **l'origine de la population résidentielle**, on constate une présence d'habitants d'origine étrangère au-dessus de la moyenne du district et du canton (sans les fonctionnaires internationaux qui ne sont pas compris dans les statistiques : 311 fonctionnaires internationaux en 2000, soit 12 % de la population résidentielle ou un taux global de la population d'origine étrangère de 38 %). Ce phénomène peut être interprété par la proximité des organisations internationales dans la région et notamment la présence de l'Ecole Internationale à Founex (voir tableau 7).

Tableau 7 : Population résidentielle de Founex selon l'origine 1993, 1998 et 2000, en pour-cent (SCRIS)

Origine	1993		2000	
	Suisse	Etranger	Suisse	Etranger
Founex	70,0%	30,0%	70,3%	29,7%
District de Nyon	75,3%	24,7%	74,2%	25,8%
Canton de Vaud	75,4%	24,6%	73,9%	26,1%

4.2.2 Migrations

Les mouvements migratoires peuvent être étudiés par le biais du solde migratoire qui résulte des arrivées et des départs de la commune. La comparaison de ces données pour quelques communes voisines de Founex met en évidence non seulement la forte immigration dans la région de la Terre Sainte, mais aussi l'importante rotation de la population résidentielle (voir tableau 8). Ainsi, environ 10 % de la population communale changent pendant une année. De nouveau, les fonctionnaires internationaux n'étant pas compris dans le calcul, la rotation réelle est plus forte qu'indiquée par les statistiques.

Tableau 8 : Renouvellement de la population résidentielle de Founex, 2002-2004 (SCRIS)

	Population résidentielle en décembre 2004	Arrivées dans la commune (moyenne 2002-2004)	Départs de la commune (moyenne 2002-2004)	Rotation migratoire annuelle en pour-cent	Solde migratoire annuel moyen ¹
Founex²	2559	268	214	10 %	54
Chavannes-de-Bogis	917	96	122	10 %	-26
Coppet	2333	243	204	10 %	39
Commugny	2337	223	215	10 %	8
Ville de Nyon	16'426	1487	1365	9 %	122

¹ Le solde migratoire ne comprend pas les naissances et les décès, mais seulement la différence entre les arrivées et les départs.

² Les statistiques publiées par le SCRIS diffèrent légèrement des statistiques communales de Founex. Les arrivées et les départs enregistrées par la commune sont en règle générale de quelques dizaines supérieures aux chiffres publiés par le canton. Selon ces sources, le solde migratoire annuel pour la période 1997-1999 est de 46 (34 selon les statistiques cantonales). Pour l'année 2000, la commune a enregistré 289 arrivées et 264 départs, soit un solde migratoire de plus 25 et une rotation migratoire de 13 % (sans fonctionnaires internationaux).

4.2.3 Economie et emplois

Founex - traditionnellement agricole - est aujourd'hui une commune typiquement résidentielle. Le rapport entre emplois et population résidentielle est de 1 contre 6, ce qui est largement inférieur à la moyenne du district, voire du canton, mais toujours supérieur à la moyenne de la Terre Sainte (voir tableau 9).

Les **emplois dans le secteur tertiaire sont principalement des emplois induits**. Ces activités ont augmenté de manière importante avec l'évolution démographique, notamment en ce qui concerne les branches "administration", "enseignement", "commerces" et "immobilier". Pour la période 1991-2001, il en résulte une augmentation des emplois tertiaires de 21 %. Le solde négatif entre 1995 et 1998 résulte notamment des diminutions d'emploi dans les branches "hôtellerie et restauration" et "immobilier". Entre 1998 et 2001, ces branches ont de nouveau légèrement augmenté. Mais c'est grâce à l'augmentation dans la branche "enseignement" que le nombre d'emplois tertiaires en 2001 atteint le niveau de 1995 (voir annexe 16).

Le taux d'emplois dans le secteur économique tertiaire reste néanmoins au-dessous de la moyenne cantonale, malgré la présence de l'Ecole Internationale et de son corps enseignant d'une centaine de personnes (tableau 11).

Le **secteur économique secondaire est traditionnellement peu présent** dans la commune. Le maintien voir l'augmentation des emplois dans la branche de la construction et des industries manufacturières est une particularité positive, compte tenu de la forte diminution de ces branches à l'échelle du district.

Les **activités agricoles et viticoles sont toujours fortement présentes**, ce que montre la persistance d'une bonne vingtaine d'établissements du secteur primaire (exploitations agricoles et activités en relation) et le nombre de 115 emplois dans le premier secteur économique (saisonniers avec permis de séjour A et B compris ; les statistiques communales comptent 14 exploitants permanents, en 1998).

Le **District de Nyon** a connu une augmentation beaucoup plus forte de la population que des emplois depuis les années septante. Ainsi, le rapport "emplois par population active" a baissé de 0.85 en 1970 à 0.60 en 1998. La crise des années nonante a représenté une période particulièrement difficile pendant laquelle les emplois ont augmenté de seulement 2 % (de 1990 à 1998) contre 38 % entre 1980 et 1990. Cependant, cette quasi-stagnation à l'échelle globale a été marquée par des évolutions très différentes des branches économiques :

- les **emplois induits** ont augmenté dans une proportion proche de l'augmentation de la population (sans considérer la branche de la construction),
- les emplois dans la **branche de la construction** ont diminué fortement suite à la relative baisse de la croissance démographique qui est tombée à 23 % contre environ 35 % dans les décennies précédentes,
- les **activités porteuses** ont subi un changement profond : le déclin des branches industrielles a été compensé en bonne partie par de nouvelles activités tertiaires.

Bien que le renouvellement des activités porteuses ait permis de passer la crise mieux que l'ensemble du canton, l'évolution 1991-1998 des emplois de +2 % (300 emplois) contre +16 % de la population met en évidence le besoin de créer de nouveaux emplois dans le district.

Le **potentiel d'accueil des sites PDE 1B (Parc Chevalin) et 1C (Gland/Vich)** d'environ 6'500 emplois (sans emplois déjà sur place) ne suffira guère pour atteindre l'objectif régional de 11'000 (voir chapitre 1.2.1).

La réalisation de la **zone d'activité intercommunale En Balessert** et son éventuelle extension à long terme dans le secteur Creux de Loup permettent ainsi de remplir un objectif principal de la région et de rattraper le déficit d'emplois des années nonante. Le projet lié au PPA En Balessert devra permettre d'augmenter le rapport "emplois par habitants" de manière significative.

Tableau 9 : Rapport "emplois par habitants" dans la région de la Terre Sainte, emplois secondaires et tertiaires, en 2001 (SCRIS) resp. 1995/96 (OCSTAT)

Canton de Vaud	District de Nyon	Chavannes-de-Bogis	Mies	Coppet	Versoix	Founex	Céligny	Chavannes-des-Bois	Bogis-Bossey	Tannay	Com-mugny
1/2	1/3	1/1,3	1/3	1/4	1/4	1/6	1/9	1/12	1/14	1/14	1/14

Tableau 10 : Potentiel d'emplois supplémentaires à créer dans les zones d'activités légalisées et en fonction des objectifs de développement inscrits aux différents plans directeurs communaux dans la région de la Terre Sainte, 1995/96 (Source : Rapport d'impact du PPA "En Balessert", URBAPLAN 2000)

Founex	Chavannes-de-Bogis	Mies	Coppet	Versoix	Céligny	Chavannes-des-Bois	Com-mugny	Bogis-Bossey	Tannay
à définir	220	265	1400	370	-	-	-	135	-

Tableau 11 : Emplois à Founex par secteur économique, 1998 (secteur primaire) et 2001 (secteurs secondaire et tertiaire) (SCRIS)

	emplois				emplois en pour-cent		
	total	secteur I	secteur II	secteur III	secteur I	secteur II	secteur III
Founex	493	115	35	343	23.3%	7.1%	69.6%
District de Nyon	21873	1588	3926	16359	7.3%	17.9%	74.8%
Canton de Vaud	309446	21749	63227	224470	7.0%	20.4%	72.5%

4.3 Diagnostic

4-A Une commune résidentielle et toujours rurale en essor démographique

L'attrait premier de la commune est lié à la forte présence d'un cadre urbain "résidentiel" et "rural" tout en restant à proximité des centres urbains de Genève, Nyon et Lausanne.

A la croissance démographique forte et constante de la commune s'oppose un potentiel d'activités économiques traditionnellement faible : la persistance des emplois dans le secteur primaire (agriculture), une grande partie d'emplois induits dans le secteur tertiaire et l'absence d'importantes activités de production artisanale ou industrielle.

Les réserves à bâtir en zone constructible suffiront encore pour accueillir les nouveaux habitants pendant les prochaines années. L'affectation de nouveaux terrains à bâtir devra être envisagée selon l'évolution réelle et en fonction des objectifs de développement communaux et intercommunaux. Les dispositions réglementaires dans la zone Villas pourraient être adaptées pour augmenter le nombre de logements constructibles par parcelle.

4-B Une population familiale et vieillissante

Les futurs besoins d'équipements et d'aménagement seront principalement liés à la présence d'enfants et au vieillissement de la population (personnes âgées). En raison du vieillissement des ménages qui se sont installés comme jeunes familles, le nombre de ménages sans enfants augmentera. Il faudrait ainsi s'attendre à de nouveaux besoins pour les personnes âgées (EMS, soins à domicile, transports collectifs, etc.).

Les besoins en établissements scolaires ont été estimés dans le cadre de la gestion intercommunale des écoles, mettant en évidence le besoin d'aménager de nouvelles classes à l'horizon 2008-2010. De plus, l'évolution des structures familiales rend plus importante la mise à disposition de structures d'accueil journalier (crèche-garderie, restaurant scolaire, etc.). L'offre en termes d'équipements sportifs devra être adaptée à l'évolution de la demande.

4-C Des activités diverses liées à l'aire rurale

La persistance de l'agriculture et de la viticulture dans le paysage local est un atout principal pour le cadre de vie dans la commune. Il s'agirait d'assurer cette qualité en permettant la diversification des activités en zone agricole : zone de maraîchage (serres), zones de loisirs et de sport, tourisme à la ferme. En particulier, les parcours équestres devraient être définis et coordonnés entre les centres équestres existants et à créer dans la région.

4-D Un nouveau potentiel d'activités régionales

Le projet d'une zone d'activités aux abords de l'autoroute (PPA En Balessert et extension) et de l'Ecole Internationale donneront une nouvelle attractivité au secteur Nord-ouest de la commune qui pourrait être davantage agrandi à long terme. La vocation de la zone d'activités devra être coordonnée avec le pôle d'activités de la gare de Coppet et PôleNyon. Ces projets devraient ensemble remédier au déséquilibre entre habitants et emplois dans la région de la Terre Sainte.

4-E Un potentiel d'urbanisation intéressant dans le village

Le potentiel de densification autour du village permet de renforcer son rôle de centre de la vie communale. Ce développement devrait être accompagné par un aménagement approprié des nouveaux quartiers qui respectent l'ambiance du village et qui s'intègrent dans le paysage. La desserte des zones en retrait de la Grand-Rue devrait être assurée dans une solution d'ensemble qui limite les charges de trafic supplémentaires dans le village.

4-F Des pôles communaux séparés

Les pôles de la vie communale, c'est-à-dire les quartiers, les équipements et les centres d'activités forment des entités indépendantes et souvent séparées les unes des autres. Plusieurs équipements sont situés à l'extérieur du village (port, centre sportif). L'aménagement des liaisons correspondantes pour les piétons et les vélos devrait être envisagé pour que les différentes entités de la commune forment un ensemble perceptible et vécu.

4-G Un potentiel pour l'extension de l'offre en équipements publics

La commune est actuellement bien dotée en équipements publics, mais compte tenu de la croissance démographique, on doit s'attendre à une augmentation de la demande.

Le centre sportif "Les Cuttemers" dispose encore d'une réserve libre en zone d'utilité publique mais un échange avec des terrains mieux situés devra être évalué. Les projets dans le secteur "En Balessert" et de l'Ecole Internationale pourraient offrir l'occasion pour créer des équipements supplémentaires pour la commune ou pour trouver des arrangements avec les exploitants, notamment avec l'Ecole Internationale (utilisation commune des équipements sportifs).

A l'échelle de la Terre Sainte, on peut notamment constater le manque d'une piscine publique. Un projet devrait faire l'objet d'une initiative intercommunale (association Régionage).

4-H Un rapport difficile avec le lac et la rive

L'accès au lac est fortement limité par la présence de domaines privés. Le port ne permet plus d'autres aménagements importants. La coïncidence de plusieurs paramètres intéressants dans le secteur des Verney représente une occasion pour l'aménagement d'une zone riveraine publique de détente rétablissant ce rapport : une zone d'utilité publique disponible et le débouché de l'Avenue de Bossey. Il s'agit d'une éventuelle possibilité de créer un accès au lac et d'aménager une liaison piétonne entre cette zone et le port.

4-I Des rapports fonctionnels étroits avec les communes voisines

Des pôles et équipements régionaux dans les communes voisines jouent un rôle important dans la vie quotidienne des habitants de la commune : le collège des Rojalets, la gare de Coppet, le centre commercial de Chavannes-Centre ou le centre de Versoix. L'intérêt de l'aménagement et des possibilités de déplacements entre ces pôles est manifeste, autant au niveau communal que régional.

5. DEPLACEMENTS ET MOYENS DE TRANSPORT

5.1 Approche spatiale

5.1.1 Réseau routier

La commune de Founex est bien intégrée au réseau routier régional : par la route de Suisse (RC 1) le long du lac Léman, la route de Divonne (RC 2) et par la jonction autoroutière de Coppet. **La jonction autoroutière assure d'une part une bonne accessibilité de la commune, d'autre part elle induit une charge de trafic importante** qui emprunte non seulement la RC 2, mais se déverse aussi sur le réseau communal de Founex : 16'850 véhicules par jour circulent sur la RC 2 aux abords de la jonction, mais seulement 9'400 véh/j à la sortie du village de Commugny. Par conséquent, environ 7'500 véhicules se répartissent sur le réseau communal de Founex (voir carte 8).¹

La route de Châtaigneriaz constitue la liaison principale entre le village et le hameau de Châtaigneriaz, desservant directement plusieurs pôles communaux (administration communale, école, centre sportif). Elle représente un passage dangereux pour les piétons ou les cyclistes (limitation de la vitesse à 80 km/h, faible urbanisation, tracé rectiligne). De plus, la route est empruntée par le trafic de passage entre la route de Suisse et la jonction autoroutière.

Le problème a été abordé dans un premier temps par les aménagements en face du centre sportif et par le giratoire au carrefour de la route de Châtaigneriaz, du chemin Oche Combe et du chemin des Repingonnes, ainsi qu'avec un projet de réaménagement de la route de Châtaigneriaz (voir carte 7). Le chemin des Repingonnes devrait dès lors jouer le rôle d'un "contournement Ouest" du village (liaison à la route de Courte Raie et la route de Suisse).

La route de Suisse crée une coupure dangereuse entre la commune et le lac. La grande majorité de ce trafic est régionale (environ 10'000 véh/j), voire cantonale, c'est-à-dire que Founex n'en est ni l'origine, ni la destination. Le carrefour de la route de Suisse (RC 1) et de la route des Soufflettes, ainsi que plusieurs accès privés sur la route de Suisse sont particulièrement dangereux. La charte d'aménagement de la RC1 prévoit la requalification de la route entre Mies et Founex qui devrait améliorer la situation (voir chapitre 1.2.5).

Le centre du village de Founex supporte une charge de trafic de 3100 véh/j. Une grande partie de ce trafic est due à la présence des principales activités communales (administration, école, commerce, restaurant). Les aménagements effectués dans la Grand-Rue ont toutefois permis de conserver le caractère historique de l'espace-rue. Une zone 30 dans le secteur du village a été mise en place récemment.

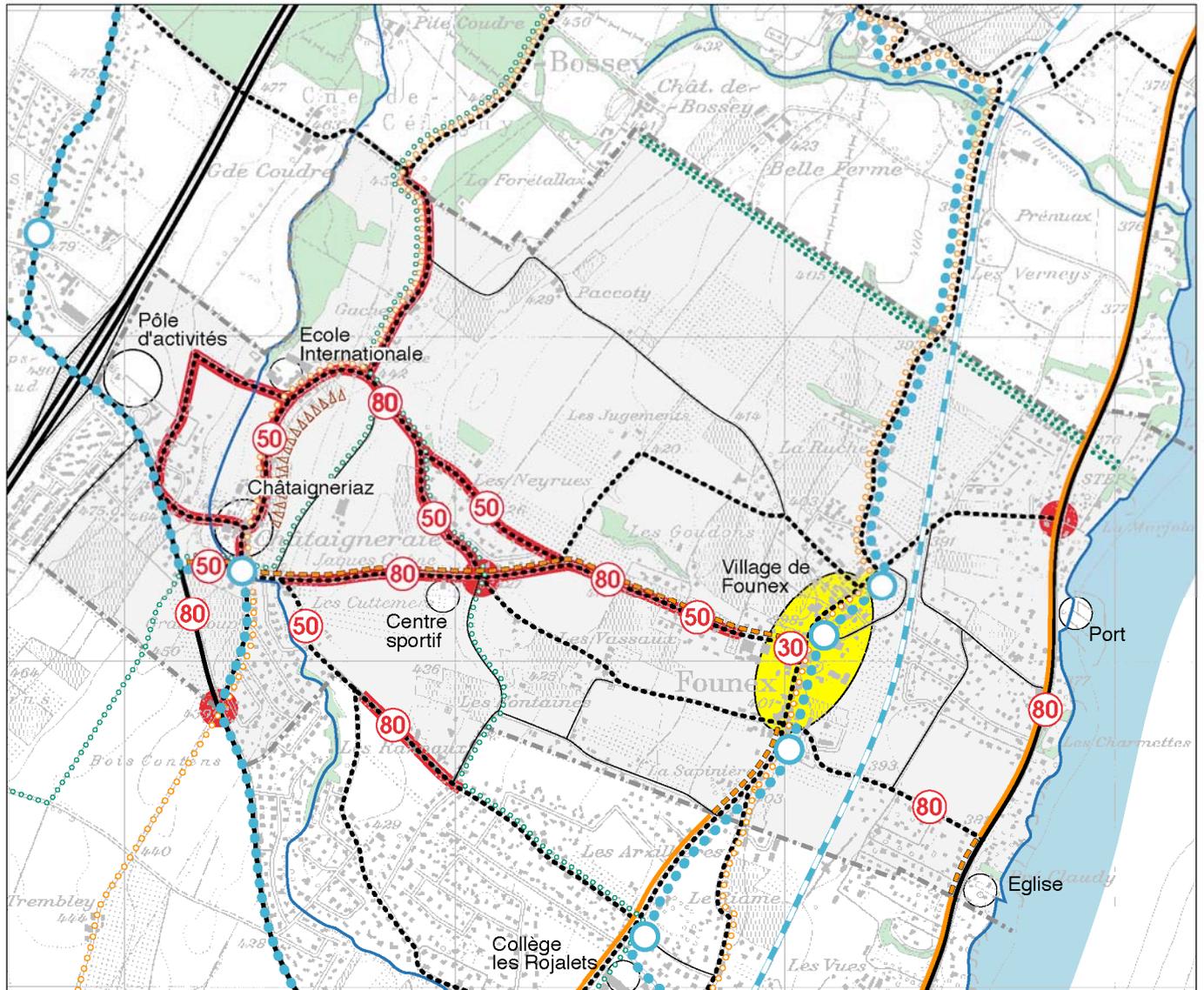
Le projet d'un deuxième giratoire sur la route de Châtaigneriaz (à la hauteur du chemin de l'Épinette) devrait améliorer la desserte depuis l'autoroute des nouveaux quartiers au Nord-Est du village sans passer par le vieux centre (chemins de Prés Doraux, Pacoty, Racettes) et permettra également l'accès la nouvelle déchetterie dans le secteur Champ-Rosset.

¹ Pour le détail des charges de trafic, voir également dans le chapitre 5.2.1.

Carte 7: Réseaux de déplacement

Analyse de l'état existant

Echelle 1:20'000

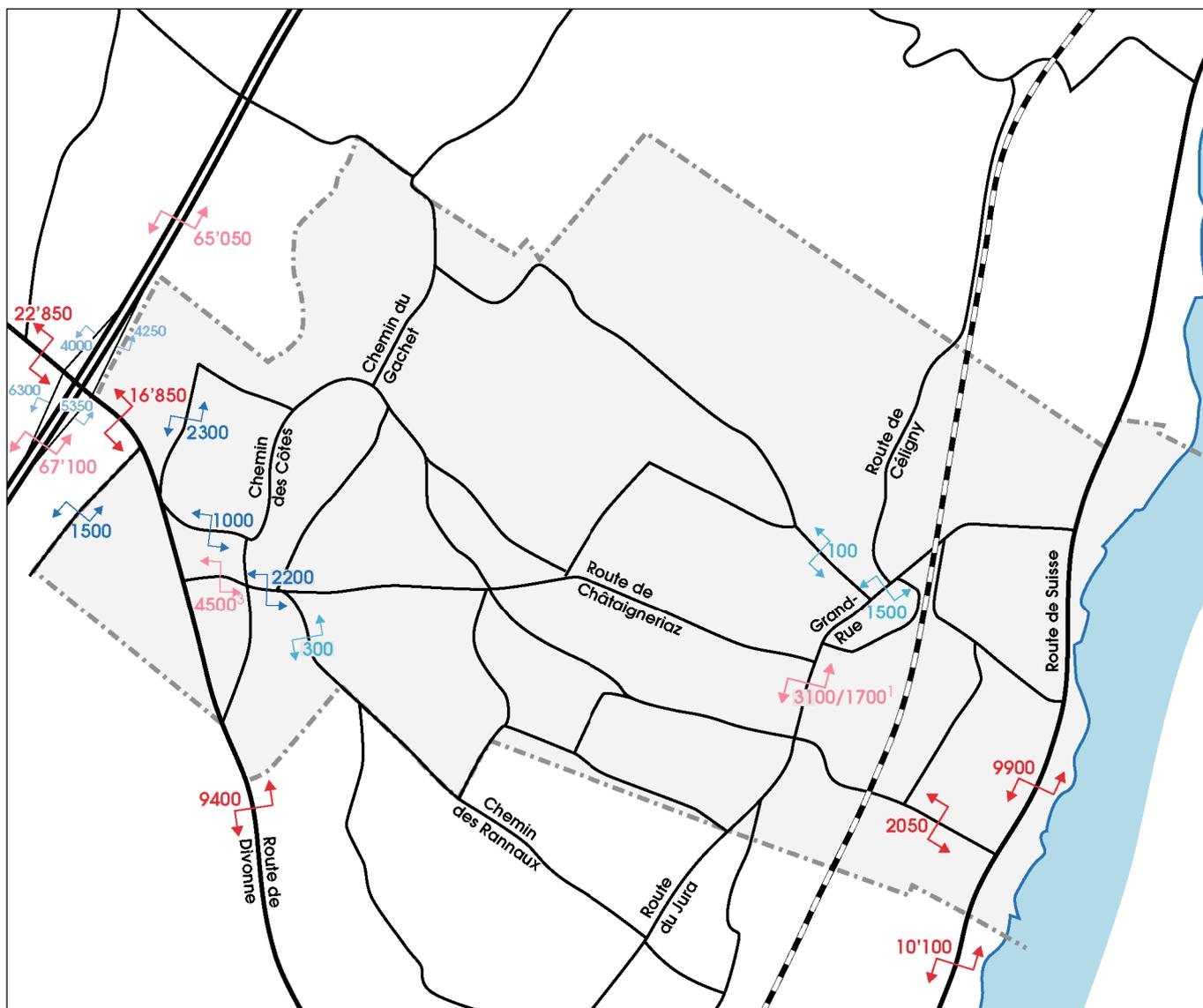


Légende

- | | | | |
|--|-------------------------------------|--|---|
| | Autoroute / Jonction | | Voie CFF Lausanne-Genève |
| | Réseau régional | | Ligne de bus TPN / Arrêt |
| | Réseau de liaison (non hiérarchisé) | | Piste cyclable existante / projetée |
| | Réseau de desserte | | Itinéraire de cyclotourisme SRA |
| | Usage mixte du réseau (zone 30) | | Plan directeur des chemins de randonnée pédestre VD |
| | Réseau inadapté à l'usage | | Pôle communal |
| | Limite de vitesse | | Territoire communal de Founex |
| | Carrefour dangereux | | |

Carte 8: Charges de trafic routier (Trafic Journalier Moyen TJM) Analyse de l'état existant (comptages disponibles)

Echelle 1:20'000



Légende

- 2200 Comptage automatique 2005 (SR)
- 2200 Comptage automatique 2000/02 (SRA)
- 2200 Comptage manuel² 2000
- 2200 Comptage manuel² 1999
- 2200 Comptage manuel² 1997

¹ 1700 = Comptage en période de vacances
3100 = Comptage supplémentaire hors période de vacances

² Comptage manuel aux heures de pointe (HP) : ratio HP/TJM de 10%

³ Comptage automatique 1995

En **direction de Coppet**, la Grand-Rue, la route du Jura et la route de Coppet constituent des liaisons importantes pour atteindre le collège des Rojalets ou la gare de Coppet. Le projet de réaménagement de la route du Jura en cours devrait permettre de mieux faire respecter la vitesse limite et de sécuriser le passage pour les vélos (piste cyclable).

La **liaison Céligny - Founex - Commugny - Mies** peut être considérée comme l'épine dorsale intercommunale, connectant les villages de ces communes de la Terre Sainte. Le passage des habitants et en particulier des vélos et du bus devrait être privilégié sur cet axe.

L'Ecole Internationale entraîne un nombre important de voitures (environ 250 à 300 voitures pour la dépose, 80 voitures stationnées, 11 minibus et 7 autocars par jour). Légèrement décalé des heures de pointe, ce trafic ne pose pas de problèmes de capacité routière. Cependant, il emprunte des petits chemins de desserte sensibles (chemin des Arrenny, rue du Vieux Pressoir, chemin des Côtes, chemin de la Ferme, chemin de la Grande Coudre). L'école envisage actuellement une extension pour environ 200 élèves supplémentaires (voir chapitre 4.1.3). Les aménagements routiers prévus par le Schéma directeur sectoriel "En Balessert" résoudront les problèmes d'accès depuis la jonction autoroutière (voir chapitre 1.3.1 et annexe 9).

L'utilisation des chemins dans la partie nord-ouest de la commune ne correspond pas à leur caractère rural et de desserte : Le chemin du Gachet est souvent emprunté comme liaison intercommunale donnant accès à la jonction autoroutière ou à l'Ecole Internationale depuis Céligny. De même, quelques routes à l'intérieur ou entre les poches urbanisées de la commune sont limitées à 80 km/h (route de Châtaigneriaz entre le village et le hameau, chemin des Neyruaz, route de Courte Raie (cantonale), chemin des Rannaux). Cette vitesse ne correspond pas à leur fonction de desserte et de liaison entre les pôles communaux (carte 7).

5.1.2 Réseau cyclable et piétonnier

La commune est traversée par deux itinéraires inscrits au **plan cantonal des chemins de randonnée pédestre** (DINF 2000 ; route de Châtaigneriaz – chemin de la Combe – chemin de Gachet et chemin des Rannaux – chemin de la Combe, voir chapitre 1.1.4 et annexe 5). De plus, la commune est traversée par deux **itinéraires recommandés et de cyclotourisme** (SRA 1996 ; route de Coppet – Grande Rue – route de Céligny et chemin des Arrenny – chemin des Côtes – chemin de Gachet, voir chapitre 1.1.5 et annexe 6).

La réalisation d'une **liaison piétonne entre le village, le centre sportif et le hameau de Châtaigneriaz** est prévue pour 2006 (le long de la route de Châtaigneriaz).

La seule **piste cyclable** existante sur la commune se trouve sur la route de Suisse. Elle est interrompue entre l'église catholique et le garage. Le projet proposée par le concept directeur d'aménagement de la RC1a permettrait de remédier à ce problème. De plus, il existe deux projets d'aménagement d'un trottoir mixte vélos et piétons sur la route de Châtaigneriaz et sur la route du Jura.

Les petites routes et chemins dans la partie Nord de la commune entre Châtaigneriaz, le village et l'allée du château de Bossey offrent des possibilités pour des **promenades** dans un cadre paysager attractif. Cependant, entre le hameau de Châtaigneriaz et le Gachet, le trafic motorisé en provenance de l'Ecole Internationale ou de Céligny (pour rejoindre l'autoroute) représente un paramètre dérangent. L'allée du château de Bossey qui pourrait établir un lien direct avec le lac, n'est pas mise en valeur.

5.1.3 Transports en commun

Réseau régional et supra-régional

Compte tenu du contexte général (tissu urbain de faible densité dans la région de la Terre Sainte), la desserte de la commune par les transports en commun est relativement bonne : desserte du village par le **bus Coppet - Nyon** (fréquence demi-horaire) et du hameau de Châtaigneriaz par la **ligne de bus transfrontalière Divonne - Nyon - Coppet** (fréquence horaire pendant les jours ouvrables). Une réflexion générale a été initiée par la région pour améliorer la desserte avec les mêmes moyens, notamment par la réorganisation des lignes entre la Rippe et Coppet en passant alternativement par la RC 2 et le village de Founex.

La **desserte par les trains à partir de Coppet** a été améliorée avec la réalisation de la troisième voie CFF entre Coppet et Genève (projet Rail 2000 1^{ère} étape) : remplacement du train régional par une nouvelle ligne de bus entre Nyon et Coppet avec correspondance pour Nyon ou Genève (trains directs ou accélérés ; fréquence horaire et demi-horaire pendant les heures de pointe). La desserte de Founex par bus permet dorénavant de situer trois arrêts aux entrées et au centre du village (et non plus à sa périphérie où se trouvait l'ancienne gare CFF) et d'augmenter l'offre des correspondances pour Genève (avec transbordement à Coppet). La troisième voie entre Genève et Coppet a été mise en service en décembre 2004. A long terme, le prolongement de la troisième voie CFF de Coppet à Morges est prévu (voir chapitre 1.2.3 et annexe 10).

La **CGN** (compagnie générale de la navigation sur le Léman) offre une navette transfrontalière Yvoire - Chens-sur-Léman - Nyon (10 navettes par jour ouvrable et par direction). La discussion de l'extension de l'offre par une navette Coppet - Genève est en cours.

Réseau intercommunal

Pour l'école primaire et secondaire, différents **transports scolaires** par minibus sont organisés dans la région de la Terre Sainte. Les possibilités d'ouverture des transports scolaires au public sont discutées.

L'Ecole Internationale maintient son propre ramassage scolaire (11 minibus et 7 autocars par jour).

5.2 Approche statistique

5.2.1 Charges de trafic

Les charges de trafic sur le réseau routier de la commune sont indiquées sur la carte 8. Les comptages suivants ont été pris en compte :

- Comptages sur les routes cantonales (trafic journalier moyen TJM), Service des routes VD.
- Comptages aux heures de pointe de la gendarmerie vaudoise¹.
- Comptages effectués dans le cadre de l'étude d'impact En Balessert, Urbaplan¹.

Avec l'urbanisation accrue de la Terre Sainte et l'augmentation générale de la mobilité, **les charges de trafic sur le réseau routier ont augmenté de manière importante** (tableau 12). On constate une augmentation de l'ordre de 20% entre 1995 et 2005 sur l'autoroute, les RC 1, 2 et 5. Toutefois, l'augmentation des charges semble s'affaiblir voire se stabiliser depuis 2000, en particulier sur la RC 1.

Tableau 12 : Evolution du trafic journalier moyen 1985-2000 (SRA)

	1985	1990	1995	2000	2005
RC2 nord, Founex	8650	10'900	15'200	16'450	16'850
RC2 sud, Commugny	5000	8000	7500	9050	9400
RC1 sud, côté Coppet		10'250	8450	11'100	10'100
RC1 nord, côté Céligny	9400	10'200	9700	10'350	9900
Grand-Rue (anc. RC4)	1100	1450	1700	3100/1700 ²	2
RC5 Route de Courte Raie	1000	1650	1700	1900	2050

Les analyses statistiques ci-après sont basées sur les données du recensement fédéral de la population de 1990 (RFP 1990). Le recensement 2000 n'était pas disponible au moment de l'élaboration du rapport pour l'examen préalable. Ces informations ont été complétées par les résultats intermédiaires du plan des déplacements du District de Nyon (septembre 2003).

5.2.2 Destinations des résidents actifs

La commune compte **1268 résidents actifs occupés** (les fonctionnaires internationaux non compris). **Un cinquième d'entre eux travaille dans la commune** (environ 230 actifs). Le pôle principal de travail est cependant la Ville de Genève (2/5 des actifs de Founex ; un autre cinquième travaille dans le reste du Canton de Genève). Environ 15% travaillent dans une autre commune du district de Nyon, dont environ 50 en Terre Sainte et 80 dans la Ville de Nyon. Au total, plus de 90 % sont occupés dans le bassin entre Nyon et le Canton de Genève, mais seulement 4 % travaillent dans une autre commune de la Terre Sainte (tableau 13). Entre 1990 et 2000, le taux des pendulaires émigrant a augmenté de 1.2%.

¹ La charge de trafic pendant 60 minutes aux heures de pointe est considérée comme 10 % du TJM.

² Comptage communal en période de vacances scolaires (déclassé en route communale).

Tableau 13 : Résidents actifs occupés de Founex selon le lieu de travail 2000 (RFP)

Founex	229	18.1%
Autre Terre Sainte (y compr. Céligny)	53	4.2%
Autre District de Nyon	125	9.9%
Genève rive droite	47	3.7%
Ville de Genève	513	40.5%
Genève nord	142	11.2%
Genève sud et ouest	78	6.2%
Ville de Lausanne	25	2.0%
Agglomération Lausanne	25	2.0%
Autre Suisse et France	31	2.4%
<i>Total</i>	<i>1268</i>	<i>100.0%</i>

5.2.3 Moyens de transport des résidents actifs

Sur l'ensemble des résidents actifs de Founex, environ **70 % utilisent la voiture pour accéder à leur travail** et **15 % empruntent les transports publics**. Dans l'ensemble du district de Nyon, la part modale des transports en communs a diminué de 2% entre 1990 et 2000 (diminution absolue et relative, même en direction de la Ville de Genève).

La moitié des déplacements à l'intérieur de la commune sont faits en voiture, l'autre moitié à pied. Cependant, la majorité de la population résidente active qui travaille dans la commune ne signale aucun trajet (165 personnes).

Tableau 14 : Résidents actifs occupés de Founex selon le moyen de transport 2000 (RFP)

Mobilité douce (à pied ou à vélo)	33	2.6%
Vélocycle, moto, scooter	19	1.5%
Voiture	876	69.1%
Train	166	13.1%
Bus régional	6	0.5%
Bus d'entreprise, autre	3	0.2%
Pas de trajet	165	13.0%
<i>Total</i>	<i>1268</i>	<i>100.0%</i>

L'étude différenciée des trajets et des moyens de transport des pendulaires migrants (c'est-à-dire les résidents actifs travaillant à l'extérieur de Founex) permet de différencier ces constats (voir tableau 15).

Tableau 15 : Résidents actifs occupés de Founex travaillant dans une autre commune par destination et moyen de transport en 2000 ("pendulaires")

Moyen de transport	Mobilité douce	Transports individuels motorisés	Transports publics, bus d'entreprise	Autre	Total
Ville de Genève	0	388	125	0	513
Genève rive droite	0	42	5	0	47
Genève nord	1	136	5	0	142
Genève sud et ouest	0	72	6	0	78
Terre Sainte (y compr. Céligny)	1	49	3	0	53
Autre District de Nyon	0	107	18	0	125
Ville de Lausanne	0	19	6	0	25
Agglomération de Lausanne	0	23	2	0	25
Autre	0	26	5	1	31
Total	2	862	175	1	1039
Part modales par destination					
Ville de Genève	0%	76%	24%	0%	100%
Genève rive droite	0%	89%	11%	0%	100%
Genève nord	1%	96%	4%	0%	100%
Genève sud et ouest	0%	92%	8%	0%	100%
Terre Sainte (y compr. Céligny)	2%	92%	6%	0%	100%
Autre District de Nyon	0%	86%	14%	0%	100%
Ville de Lausanne	0%	76%	24%	0%	100%
Agglomération de Lausanne	0%	92%	8%	0%	100%
Autre	0%	84%	16%	3%	100%
Total par destination	0%	83%	17%	0%	100%

En 2000, sur les 1039 pendulaires résidant à Founex, **175 utilisent les transports en commun (17 %), 862 la voiture ou la moto (83 %)**. A titre de comparaison, la part modale des pendulaires utilisant les transports en commun s'élève à 18,5 % à Coppet et à 20 % dans l'ensemble du district de Nyon¹. Depuis 1990, cette part a fortement diminué (-3 % à Founex, -5 % à Coppet, -4 % dans le district de Nyon).

L'étude des déplacements en Terre Sainte et sur la Rive Droite de Genève montre que la part modale dépend fortement de la desserte et de la distance de l'arrêt le plus proche.² Une petite partie des habitants seulement est à proximité de la gare ou d'un arrêt de bus. De plus, les fonctionnaires internationaux, particulièrement nombreux dans la commune, disposent en règle générale de places de parc réservées. La situation du quartier des organisations internationales à l'entrée de Genève leur épargne la traversée du centre ville.

¹ Afin de faciliter la comparaison, l'ensemble des résidents actifs occupés a été pris en compte pour le district de Nyon, mais seulement les pendulaires intercommunaux pour Founex et Coppet.

² Canton de Vaud et communes de la Terre Sainte, Canton de Genève et communes de la Rive Droite : Plans directeurs de gestion coordonnée des réseaux de déplacement, URBAPLAN 2000.
A titre d'exemple, l'étude montre que 26 % des habitants dans un périmètre de 500 m autour de la gare de Founex utilisent les transports en commun, contre 8 % dans le hameau de La Châtaigneriaz.

Par ailleurs, la proximité de la jonction autoroutière et la lenteur du train régional avant la mise en service de la 3^{ème} voie entre Coppet et Genève encourageaient peu l'utilisation des transports en commun.

L'analyse de la part modale selon les destinations (lieux de travail) montre que **24 % des navetteurs travaillant dans la ville de Genève (50 % des destinations hors commune) ou de Lausanne utilisent les transports en commun**. Cependant, les zones d'activités à la périphérie de Genève sont atteintes par 95 % des navetteurs en voiture ou moto (22 % des destinations). A destination de la ville de Nyon, la part modale des transports en commun s'élève à 20%.

L'étude du plan directeur des déplacements du District de Nyon montre que 50% des usagers du **P+R de Coppet** ne parcourent que 2 à 3 km en voiture. En 2002, 18 usagers de Founex étaient inscrits au P+R. 60% des usagers habitent la Terre Sainte.

4 % des actifs résidant à Founex travaillent dans une autre commune de la Terre Sainte. 91 % d'entre eux utilisent la voiture ou la moto pour aller au travail. La faible densité d'emplois et l'urbanisation dispersée sont cependant un obstacle majeur pour une meilleure desserte en transports en commun.

5.2.4 Provenance et moyens de transport des actifs dans la commune

En 2000, 476 personnes travaillent à Founex. **La moitié d'entre elles habitent en même temps la commune** (229). Trois quarts de ces derniers n'indiquent aucun déplacement pour aller au lieu de travail. **La moitié des actifs qui se déplacent pour aller au travail utilise la voiture ou la moto**, malgré la proximité de l'habitat et de l'emploi (33 personnes). Ils représentent ainsi 13% des 259 actifs motorisés qui travaillent dans la commune. L'autre moitié va à pied ou à vélo (voir tableau 16).

12 % des actifs travaillant dans la commune proviennent des autres communes de la Terre Sainte et 39 % d'autres origines. Le moyen de transport principal pour accéder à Founex est la voiture (plus de 90 %). Seulement 9 % ou une petite vingtaine de personnes de provenance hors Terre Sainte utilisent les transports en commun. **L'utilisation du vélo est également très faible** (3 personnes).

5.2.5 Origine et moyen de transport des écoliers dans la commune

En 2000, environ **1050 écoliers** sont accueillis dans les établissements scolaires à Founex (dont plus de 600 de l'école internationale en 1999). **Un nombre important y est amené en voiture** (572 ou 54 %). Une grande partie d'entre eux sont des élèves de l'Ecole Internationale en provenance des autres communes de la Terre Sainte (221 ou 39 %) ou de plus loin (205 ou 36 %). Il faut toutefois constater que **150 élèves habitant à Founex sont amenés en voiture à l'école**, soit 60% des élèves habitant la commune ou 26% du total des élèves des établissements dans la commune.

Seulement 20% des élèves habitant la commune se déplacent à pied ou à vélo à l'école. Au total, le vélo est emprunté par une vingtaine d'élèves.

40 élèves habitant à Founex utilisent un "bus de l'école". Il s'agit de la navette entre le hameau de Châtaigneriaz et l'école communale. Le ramassage scolaire organisé par l'Ecole Internationale atteint 27 % des écoliers (23 % en Terre Sainte et 50 % en dehors). Le bus ou le train est emprunté par une cinquantaine d'écoliers pour arriver à Founex (voir tableau 17).

Tableau 16 : Actifs travaillant à Founex par origine et moyen de transport en 2000 (RFP)

Origine								
Moyen de transport	Founex		Terre Sainte (avec Céligny)		Autre		Total	
Pas de trajet	165	72%	0	0%	0	0%	165	35%
Mobilité douce	31	14%	2	3%	0	0%	33	7%
Voiture, moto	33	14%	55	93%	171	91%	259	54%
Train, bus ou bus d'entreprise	0	0%	2	3%	17	9%	19	4%
Total	229	100%	59	100%	188	100%	476	100%

Tableau 17 : Ecoliers suivant une formation à Founex par origine et moyen de transport en 2000 (RFP)

Origine								
Moyen de transport	Founex		Terre Sainte (avec Céligny)		Autre		Total	
Pas de trajet	7	3%	0	0%	0	0%	7	1%
Mobilité douce	44	18%	9	3%	0	0%	53	5%
Voiture, moto	146	61%	221	70%	205	41%	572	54%
Train, bus ou bus de l'école	42	18%	87	27%	289	59%	418	40%
Total	239	100%	317	100%	494	100%	1050	100%

5.3 Diagnostic

5-A Un réseau routier peu hiérarchisé

Le réseau communal est peu hiérarchisé. L'utilisation actuelle de certains chemins et routes ne correspond pas à leur fonction de liaison entre les pôles communaux ou de desserte locale. Ainsi, un nombre important de voitures emprunte des petits chemins et traverse des zones sensibles pour accéder à la jonction autoroutière, en particulier dans le secteur de Châtaigneriaz (p.ex. le chemin du Gachet et l'accès à l'Ecole Internationale).

La route de Châtaigneriaz est souvent utilisée comme liaison directe entre la route de Suisse et la jonction autoroutière. La limite de vitesse de 80 km/h sur cette route ne s'accorde pas avec la fonction importante de cette liaison pour la vie communale.

En complément des mesures prises, une hiérarchie claire des routes principales et des routes de desserte devrait permettre de sécuriser les quartiers résidentiels et réduire le trafic dans le village.

5-B Un besoin pour un réseau cyclable et piétonnier cohérent

En raison de la séparation spatiale des pôles communaux, de bonnes liaisons sont très importantes pour la cohésion communale. Une hiérarchie claire du réseau communal (voir 5-A) devrait également dégager un réseau favorisant les vélos et les piétons entre les pôles communaux (village, rive, centre sportif, hameau, Ecole Internationale) et intercommunaux (gare de Coppet, collège les Rojalets, axe Céligny - Mies passant par le village de Founex).

Les distances intermédiaires entre les pôles de la commune et le nombre important de déplacements à l'intérieur des communes de la Terre Sainte (principalement des élèves, mais aussi des actifs) mettent en évidence l'importance d'un réseau de pistes cyclables communales et intercommunales.¹ De plus, la topographie de la commune est tout à fait adaptée pour des déplacements en vélo.

La route de Suisse constitue une coupure dangereuse entre la commune et le lac. Des mesures d'aménagement devraient ralentir le trafic et ainsi sécuriser les carrefours et les accès donnant directement sur la route de Suisse. L'aménagement d'une liaison pour piétons et vélos entre le village et le lac améliorera les relations avec la rive.

¹ Ce besoin résulte des analyses du chapitre 5.2. En résumé, il est basé sur les paramètres suivants :

- bassin versant de l'Ecole Internationale : environ 300 écoliers,
- 200 personnes actives résidant et travaillant en même temps dans la commune,
- une cinquantaine de résidents de Founex travaillant dans une autre commune en Terre Sainte et le même nombre de résidents de la Terre Sainte arrivant à Founex pour travailler,
- la nouvelle attraction créée par la zone d'activité En Balessert (non-chiffrée).

5-C Une desserte améliorée par les transports en commun

Dans la région de la Terre Sainte, le moyen de transport principal est la voiture et la part modale n'est pas très favorable aux transports en commun. Compte tenu des difficultés d'une bonne desserte du tissu pavillonnaire dispersé par les transports en commun, une augmentation importante n'est pas réalisable avec des moyens raisonnables. Par contre, les transports en commun sont intéressants pour les trajets au centre-ville de Genève suite à la sur-saturation des entrées routières de la ville (exception faite du quartier des Organisations Internationales qui offre des places de parc aisément accessibles à ses employés).

L'introduction de RAIL 2000 a amélioré la situation et rendu plus attractifs les transports en commun par la diminution de la durée des déplacements vers Genève avec les trains régionaux accélérés. Cependant, la mise en place d'une ligne de bus entre Coppet et Nyon (avec des arrêts au centre du village de Founex) a entraîné des temps de déplacement plus longs en direction de Nyon. La réflexion sur la réorganisation des lignes de bus régionaux est en cours au niveau de la région pour mieux desservir les quartiers urbanisés.

A long terme, le prolongement de la troisième voie CFF de Coppet à Morges est prévu. On peut ainsi s'attendre à des répercussions positives sur la part modale, mais sans se faire d'illusions sur un bouleversement des comportements qui restera peu probable pour les lieux d'origine et de destination excentrés.

5-D Un potentiel pour une navette intercommunale

D'une part, une grande partie de la zone Villas de la commune n'est pas desservie par les transports en commun et les pôles communaux à l'extérieur du village ne sont pas connectés avec ce dernier par les transports en commun.

D'autre part, 1/4 du trafic individuel motorisé généré par les établissements scolaires à Founex provient de l'intérieur de la commune. Près de 400 élèves de Founex et de la Terre Sainte sont amenés en voiture à l'école. Ils représentent un potentiel important pour une extension de l'offre en transports en commun.

Des solutions doivent répondre à des besoins individuels et divers (clientèle, destinations, horaires) sans concurrencer l'offre existante, mais en complémentarité avec celle-ci. La problématique dépasse les limites communales et doit être considérée au niveau régional. Des synergies avec le ramassage scolaire sont envisageables (ouverture au public) ou alors un système de publicar pendant les heures creuses.

5-E Les avantages et inconvénients d'une bonne accessibilité régionale

La jonction autoroutière et la route de Suisse confèrent une excellente accessibilité régionale à la commune. L'implantation de nouvelles activités autour de la jonction entraînera cependant une augmentation du trafic. Il s'agit de gérer cette situation sans diminuer l'attractivité de la zone aux abords de l'autoroute et sans créer des nuisances dans les quartiers résidentiels voisins.

A long terme, la problématique du trafic de transit dans les villages entre Founex et Versoix, ainsi que dans les quartiers résidentiels, doit être abordée sur le plan régional de la Terre Sainte. Un contournement régional permettrait de rabattre le trafic de la RC1 sur l'autoroute et de délester ainsi les poches urbanisées.¹

5-F Un cadre intéressant pour des promenades et des randonnées

Le paysage vallonné dans la moitié nord-ouest de la commune représente un cadre agréable pour des promenades de proximité. Le trafic important sur plusieurs chemins est cependant un élément insécurisant pour les piétons, en particulier autour du hameau de Châtaigneriaz.

L'allée du Château de Bossey et son débouché au lac constituent un élément précieux autant sur le plan paysager que culturel et historique. L'allée devrait être revalorisée pour les promenades.

5-G Un projet en cours

Le réaménagement de la Grand-Rue a réussi à conserver le caractère villageois du lieu malgré le trafic routier. Le réaménagement du chemin des Repingonnes, ainsi que les projets de réaménagement sur la route de Châtaigneriaz et sur la route du Jura pourraient davantage contribuer à l'augmentation des qualités des espaces et des liaisons dans et entre les pôles de vie de la commune.

La charte pour le réaménagement de la RC1 signée en 2005 constitue également un point de départ intéressant pour la requalification de la route cantonale et rétablir le lien entre le lac et le village.

¹ voir chapitre 1.2.4

Partie II

Plan directeur et programme des mesures

Les analyses et les diagnostics thématiques des chapitres précédents permettent la définition d'objectifs de développement, d'aménagement et de valorisation du territoire de la commune de Founex. Ceux-ci constituent la base d'une politique 2002-2016 en matière d'aménagement du territoire.

Les objectifs sont formulés de manière transversale : inspirés de l'ensemble des analyses sectorielles des chapitres 1 à 5, ils couvrent ainsi plusieurs thématiques de la première partie. Chaque objectif comprend une série de principes d'aménagement, de promotion ou de gestion, nécessaires à sa réalisation (chapitre II.1). Afin de faciliter la compréhension et d'illustrer les principes, les principales références au diagnostic sont indiquées. Les numéros de mesures renvoient au chapitre II.2.

Dans le chapitre Concepts directeurs et programme des mesures (II.2), les mesures qui relèvent de la compétence de la Municipalité sont regroupées par les thèmes *Coordination régionale, Réseau routier, Urbanisation et Paysage*. Les grandes orientations pour chaque thème sont illustrées graphiquement dans les Concepts directeurs.

Le *Plan de synthèse* (II.3) est la superposition des différents Concepts directeurs et en même temps une précision des impacts au niveau spatial. Ensemble avec les objectifs, les principes et les mesures, ils constituent le Plan directeur *sensu stricto*.

Les informations nécessaires à la mise en œuvre du Plan directeur sont précisées dans la troisième partie du présent Plan directeur communal (dossier indépendant comprenant la liste des mesures par domaine d'action, les plans sectoriels de coordination et les fiches de mesures). Contrairement aux parties I et II, la partie III n'a pas de conséquences contraignantes pour la Municipalité.

1. OBJECTIFS ET PRINCIPES

Objectif 1

Mettre à disposition les terrains et les équipements nécessaires pour l'accueil de nouveaux habitants pour une croissance démographique selon les objectifs concertés à l'échelle régionale.

<i>N°</i>	<i>Principe d'aménagement, de promotion ou de gestion</i>	<i>Références (Diagnostic)</i>	<i>N° Mesures</i>
1.1	Réalisation de la desserte et de l'équipement de base des zones à bâtir.	3-C, 4-A, 4-E, 4-G, 4-H, 5-A	5.1, 5.2, 5.3, 5.4
1.2	Exploitation du potentiel à bâtir légalisé à court et moyen termes.	4-A, 4-E, 4-G	1.1, 1.2, 2.3
1.3	Affectation de nouvelles zones résidentielles en conservant les caractéristiques paysagères du territoire et en s'insérant dans les poches urbanisées existantes, en fonction de l'évolution réelle et des objectifs régionaux.	2-A, 2-B, 3-A, 4-A	1.1, 1.6, 1.15, 1.20
1.4	Adaptation des plans et règlements conformément aux objectifs définis par le Plan directeur communal.	4-A	1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.7, 1.8, 1.9, 1.19, 1.20, 8.1, 8.4

Objectif 2

Maintenir le cadre résidentiel et l'aspect rural du territoire communal.

<i>N°</i>	<i>Principe d'aménagement, de promotion ou de gestion</i>	<i>Références (Diagnostic)</i>	<i>N° Mesures</i>
2.1	Conservation du village et du hameau de Châtaigneriaz comme pôles distincts des autres poches résidentielles pavillonnaires.	2-A	1.4, 1.14, 1.20, 8.11
2.2	Maintien de l'aspect traditionnel intérieur et extérieur du village et du hameau de Châtaigneriaz.	2-A, 2-B, 2-C, 5-A	1.8, 6.2, 6.5, 8.2, 8.10, 8.11
2.3	Maintien d'une faible densité dans les quartiers résidentiels en dehors du village, du hameau de Châtaigneriaz et de la zone d'activité En Balessert.	2-A	8.3
2.4	Admission d'un développement approprié des habitations hors zone (dans le cadre des lois cantonales et fédérales).	2-A, 4-C	1.4
2.5	Maintien de la mosaïque de champs, cultures, vignes et vergers.	2-B, 2-C, 5-F	8.8, 8.9
2.6	Préservation et mise en valeur des éléments structurants du paysage communal.	2-C, 4-H, 5-A, 5-F	8.1, 8.4, 8.6, 8.7, 8.8, 8.9, 8.10, 8.12

Objectif 3

Densifier le village dans le cadre des zones légalisées et maintenir les caractéristiques villageoises et la qualité de vie.

<i>N°</i>	<i>Principe d'aménagement, de promotion ou de gestion</i>	<i>Références (Diagnostic)</i>	<i>N° Mesures</i>
3.1	Urbanisation des terrains libres et constructibles du village en exploitant la densité admise par le CUS en vigueur.	2-A, 3-A, 4-E, 5-C	1.1, 1.2, 1.7, 1.9, 1.15, 2.3
3.2	Promotion de la diversification du type de logements.	4-B	2.1, 3.4
3.3	Desserte des quartiers résidentiels en évitant des charges supplémentaires de trafic dans le village.	4-E	7.9, 7.11
3.4	Confirmation du centre communal entre l'école, la maison communale et la poste.	2-A, 4-E, 4-G	1.12, 2.2, 3.1, 6.1, 6.2
3.5	Valorisation et mise en réseau des lieux publics dans le village.	4-E, 4-G, 5-A	1.2, 6.1, 6.2

Objectif 4

Assurer les équipements et les aménagements pour les familles et les personnes âgées.

<i>N°</i>	<i>Principe d'aménagement, de promotion ou de gestion</i>	<i>Références (Diagnostic)</i>	<i>N° Mesures</i>
4.1	Réservation des possibilités d'extension de l'offre en équipements sportifs, socio-médicaux et éducatifs (écoles, crèches, EMS).	4-A, 4-B, 4-G, 4-H, 4-I	1.12, 1.13, 1.17, 1.18, 3.1, 3.4
4.2	Promotion des structures d'encadrement et des activités pour jeunes et personnes âgées et coordination de l'offre avec les communes voisines.	4-B, 4-G, 4-I	3.2, 3.3, 3.5
4.3	Aménagement d'espaces de jeux pour enfants et adolescents.	4-B, 4-E, 4-H	1.2, 1.14, 6.1, 6.4

Objectif 5

Hiérarchiser le réseau routier communal et diminuer le trafic dans le village, le hameau de Châtaigneriaz et les quartiers résidentiels.

<i>N°</i>	<i>Principe d'aménagement, de promotion ou de gestion</i>	<i>Références (Diagnostic)</i>	<i>N° Mesures</i>
5.1	Concentration du trafic motorisé sur le réseau principal empêchant la dispersion du trafic de transit sur l'ensemble de la commune.	3-B, 4-I, 5-A, 5-E	7.1, 7.3, 7.5, 7.8
5.2	Modération du trafic dans le village.	3-B, 5-A, 5-G	7.1, 7.11, 8.11
5.3	Réorganisation du réseau routier de Châtaigneriaz dans le cadre de la nouvelle desserte du secteur En Balessert.	5-A, 5-E, 5-F, 5-G	6.5, 7.3, 7.14, 7.15, 7.16
5.4	Modération du trafic à l'intérieur des quartiers résidentiels.	4-B, 5-A, 5-E	7.4, 7.15
5.5	Promotion d'un contournement régional de la Terre Sainte transférant le trafic de transit sur l'autoroute par une jonction à la Pierre-Féline.	chap. 1.1.6 ; 5-A, 5-E	7.8, 7.17

Objectif 6

Sécuriser les déplacements des piétons et des vélos dans un réseau attractif et cohérent sur l'ensemble de la commune.

<i>N°</i>	<i>Principe d'aménagement, de promotion ou de gestion</i>	<i>Références (Diagnostic)</i>	<i>N° Mesures</i>
6.1	Sécurisation des déplacements, particulièrement pour les personnes âgées et les enfants.	4-B, 4-F, 4-H, 5-B, 5-C	6.2, 6.3, 7.5
6.2	Adaptation des limites de vitesses sur les routes de liaison à l'intérieur de la commune.	4-F, 5-A, 5-E, 5-G	7.1, 7.2, 7.6, 8.5
6.3	Aménagement de la route de Suisse pour ralentir le trafic et favoriser l'accès à la rive.	3-B, 4-H, 5-B, 5-E, 5-G	7.5, 7.8
6.4	Utilisation mixte de la chaussée à l'intérieur du village ou du hameau de Châtaigneriaz.	4-F, 5-B, 5-G	6.2, 6.5, 7.9
6.5	Aménagement de liaisons pour piétons et vélos entre les pôles et équipements communaux.	4-F, 4-H, 5-A, 5-B, 5-F, 5-G	1.2, 6.2, 6.3, 7.1, 7.12, 7.13, 8.5
6.6	Promotion des aménagements concertés avec les communes de Commugny et Coppet pour établir des liaisons continues entre les pôles intercommunaux.	4-F, 4-I, 5-B, 5-C, 5-G	7.5, 7.8, 7.10, 7.12, 7.13

Objectif 7

Valoriser la rive pour l'ensemble des habitants et rétablir le rapport entre le lac et la commune.

<i>N°</i>	<i>Principe d'aménagement, de promotion ou de gestion</i>	<i>Références (Diagnostic)</i>	<i>N° Mesures</i>
7.1	Amélioration de l'accès public aux rives par l'aménagement d'un espace de détente dans le secteur des Verney.	2-B, 4-B, 5-F, 4-G, 4-H	6.4, 6.6, 8.7, 8.13
7.2	Aménagement des liaisons piétonnes et cyclables entre village et la rive ainsi qu'entre le port et la limite de Céligny.	4-F, 4-H, 5-A, 5-B	1.2, 6.6, 7.5, 7.7, 7.8, 8.13
7.3	Sécurisation de la traversée de la route de Suisse.	4-B, 4-H, 5-B	7.5, 7.8

Objectif 8

Créer des conditions favorables à l'augmentation des emplois dans la commune.

<i>N°</i>	<i>Principe d'aménagement, de promotion ou de gestion</i>	<i>Références (Diagnostic)</i>	<i>N° Mesures</i>
8.1	Création d'une zone d'activités à proximité de la jonction autoroutière selon le Schéma directeur sectoriel "En Balessert" et en concertation avec les communes voisines, la région et le canton.	3-D, 4-D, 4-I, 5-E	1.10, 1.16, 1.20
8.2	Maintien du caractère mixte "habitat-emplois" dans le village et le hameau de Châtaigneriaz.	2-A, 4-E	1.3, 2.2, 2.3, 3.4, 3.5
8.3	Maintien des possibilités existantes pour l'installation d'activités non gênantes dans les zones résidentielles.	4-A	1.4
8.4	Diversification des activités dans la zone agricole en complémentarité avec les exploitations agricoles (maraîchage, loisirs, tourisme, parcours équestres).	4-C, 4-G, 5-F	1.11, 1.14

Objectif 9

Améliorer la desserte par les transports en commun entre les pôles communaux et intercommunaux.

<i>N°</i>	<i>Principe d'aménagement, de promotion ou de gestion</i>	<i>Références (Diagnostic)</i>	<i>N° Mesures</i>
9.1	Réorganisation globale de l'offre en transports régionaux dans le cadre de la suppression du train régional entre Coppet et Allaman visant une amélioration de la desserte des quartiers résidentiels.	4-I, 5-C, 5-D	4.1, 4.2, 4.5
9.2	Evaluation des possibilités d'une offre intercommunale complémentaire au réseau régional, en particulier pour relier les pôles communaux et intercommunaux.	4-F, 4-H, 4-I, 5-C, 5-D, 5-G	1.7, 4.3, 4.4

2. CONCEPTS DIRECTEURS ET PROGRAMME DES MESURES

Dans ce chapitre, les mesures relatives aux objectifs et principes du chapitre précédent sont présentées. Elles sont regroupées selon les thèmes :

- Coordination régionale,
- Réseau routier,
- Urbanisation et
- Paysage.

Les grandes lignes des options du Plan directeur communal sur le territoire communal sont représentées pour chaque thème et par rapport au contexte intercommunal. Le Plan de synthèse dans le chapitre 3 précise les conséquences spatiales des options.

Numérotation des mesures

La numérotation des mesures se réfère aux domaines d'action selon la liste dans la partie III du Plan directeur communal (dossier de mise en œuvre), à savoir :

- 1 Affectation du sol et règles d'urbanisation
- 2 Politique foncière
- 3 Offre de services et d'équipements publics
- 4 Offre en transports en commun
- 5 Gestion des eaux et des déchets
- 6 Aménagement de l'espace public
- 7 Aménagement routier
- 8 Valorisation paysagère

Degrés de priorité

Les mesures sont différenciées selon leur degré de priorité. Une attention plus importante a été attribuée aux mesures estimées d'importance à court terme d'une part ou relevant de la compétence communale d'autre part.

Les mesures sont cohérentes dans leur ensemble, mais peuvent être réalisées indépendamment. Les priorités et les modalités peuvent donc changer avec les besoins et les opportunités politiques ou socio-économiques.

Trois degrés de priorités sont distingués :

- 1** Besoin / opportunité **confirmée**, mesure **en cours ou à court terme**¹.
- 2** Besoin / opportunité **confirmée**, mesure à **court ou moyen terme**² **en fonction des opportunités** dans le cadre d'autres interventions.
- 3** Besoin / opportunité **à préciser** selon l'évolution du contexte, mesure à **moyen ou long terme**³.

¹ Court terme : première moitié de l'horizon du Plan directeur communal (2003 à 2010)

² Moyen terme : horizon du Plan directeur communal (2003 à 2017)

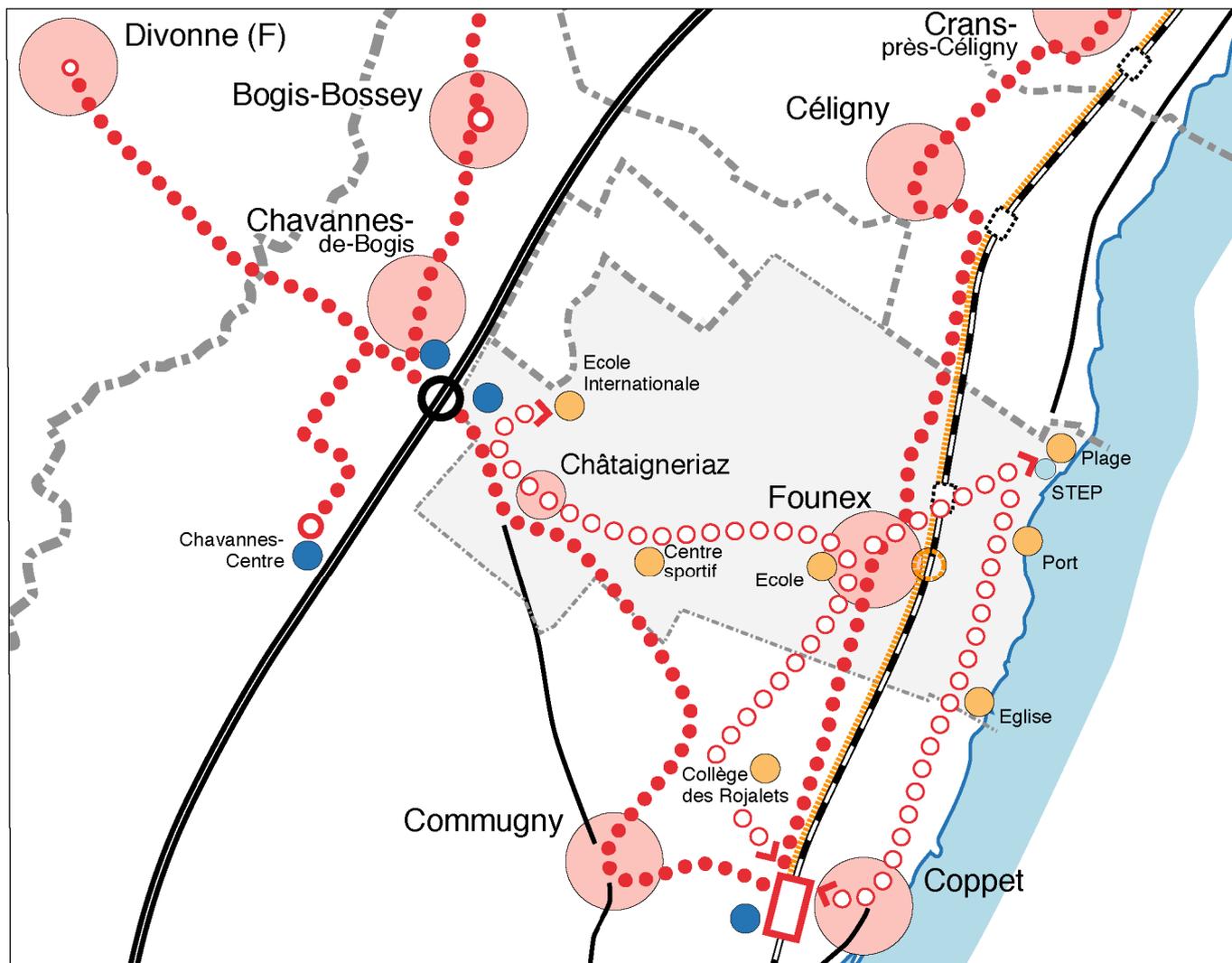
³ Long terme : au-delà de l'horizon du Plan directeur communal

2.1 Coordination régionale

<i>n°</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>
Réseau de bus régional		
4.1	Promouvoir la modification du trajet de la ligne de bus TPN Coppet-Divonne sur la route des Rannaux pour améliorer la desserte des quartiers résidentiels entre la jonction autoroutière et Commugny.	1
4.2	Assurer les emplacements des arrêts de bus dans le village pour la nouvelle ligne Coppet-Nyon remplaçant le train régional (RAIL+BUS 2000).	1
Navette complémentaire intercommunale		
4.3	Etudier l'opportunité d'une navette complémentaire au réseau de bus régional desservant les pôles de la vie communale et des communes voisines et se rabattant sur la gare de Coppet (p. ex. minibus, publicar).	2
4.4	Evaluer les possibilités d'ouvrir le ramassage scolaire au public pour augmenter l'offre en transport en commun.	2
3^{ème} voie Coppet-Morges		
1.7	Réserver l'emprise nécessaire pour le prolongement de la 3 ^{ème} voie CFF du côté Jura des voies ferrées existantes.	1
4.5	Promouvoir la remise en service de la halte de Founex lors de la réalisation de la 3 ^{ème} voie entre Coppet et Morges et étudier les possibilités de son déplacement vers le Sud.	3
Zone d'activités En Balessert		
1.10	Réaliser la zone d'activités En Balessert selon le projet en cours (voir concept directeur Urbanisation, mesures 5.2, et concept directeur Réseau routier, mesure 7.14).	1
1.16	Envisager l'extension du pôle d'activités "En Balessert" (3 ^{ème} étape) au lieu dit Creux de Loup quand la saturation des pôles d'activités autour de la jonction se manifesterait.	3
Equipements scolaires, sportifs ou de loisirs		
3.1	Evaluer les besoins d'équipements scolaires ou de crèches au sein du groupe de gestion intercommunal et réserver le cas échéant les terrains nécessaires contigus à l'école de Founex.	1
3.3	Coordonner l'offre d'activités sportives et de loisirs au niveau régional et évaluer l'opportunité d'extensions au Centre sportif en Cuttemers.	2
3.4	Evaluer les besoins en termes d'EMS au niveau régional et réserver le cas échéant les terrains nécessaires dans le village de Founex.	2
3.5	Mettre en place au niveau régional une offre d'activités et d'encadrement pour personnes âgées.	2
Gestion des eaux et des déchets		
5.3	Résoudre les droits d'eau privés pour l'abrogation définitive du secteur S du captage des Rannaux (Founex, Coppet).	1
5.4	Adapter la capacité de la STEP intercommunale de Founex et Céligny à la croissance démographique et évaluer l'opportunité d'une nouvelle STEP communale ou intercommunale.	2
Contournement régional de la Terre-Sainte (non illustré dans le concept directeur)		
7.17	Promouvoir l'étude d'un contournement régional de la Terre Sainte par une nouvelle jonction autoroutière à la Pierre-Féline rabattant le trafic de la RC1 sur l'A1.	3

CONCEPT DIRECTEUR : COORDINATION REGIONALE

Echelle 1:35'000



Légende du concept

- Réseau de bus régional
- Navette complémentaire intercommunale
- ▭ Gare de rabattement (Coppet)
- 🚊 3^{ème} voie Coppet-Morges :
Réservation emprise / Halte de Founex
- Zone d'activités En Balessert
- Equipement scolaire, sportif ou de loisirs
- Gestion des eaux et des déchets :
STEP

Légende générale

- Centre communal
- Halte CFF supprimée dès 2005
- Route cantonale
- ▭ Territoire communal de Founex
- - - Limite cantonale
- - - - Limite nationale

2.2 Réseau routier

<i>n°</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>
Réseau régional (RC1, RC6)		
7.5	Sécuriser à court terme la traversée de la route de Suisse pour l'accès de vélos et de piétons à la rive et coordonner les mesures avec les communes voisines.	1
7.8	Réaménager à long terme l'ensemble de la route de Suisse, en relation avec le contournement régional.	3
Liaison structurante intercommunale (Coppet / Commugny – Founex – Céligny)		
7.10	Prolonger la piste cyclable sur la Route du Jura de la limite avec la Commune de Coppet jusqu'au village pour sécuriser l'accès au Collège des Rojalets, et aménager la chaussée pour le passage du bus régional.	1
7.12	Aménager la Route de Coppet pour l'accès aisé des piétons et vélos à la gare de Coppet.	1
7.13	Assurer la sécurité des déplacements de piétons et de vélos, ainsi que le passage du bus régional sur la Route de Céligny.	2
Liaison structurante communale (Rive – Village – Châtaigneriaz)		
7.1	Réaménager la route de Châtaigneriaz en fonction de son rôle de liaison communale et pour favoriser les déplacements à pied et en vélo.	1
7.7	Aménager le chemin du Lac pour créer une liaison piétonne et cyclable directe entre le village et la rive.	2
Réseau local d'utilisation mixte (Village, Châtaigneriaz, Verney)		
7.11	Prendre des mesures de modération de trafic pour le village.	1
6.2	Réaliser un espace-rue continu du centre communal entre l'école, la maison communale, l'auberge et la poste.	1
7.15	Limiter l'accès au hameau de Châtaigneriaz depuis la route de Divonne et le chemin des Côtes.	1
6.5	Valoriser l'espace-rue du hameau de Châtaigneriaz et de ses accès pour mettre en valeur le site, notamment sur le chemin du Vieux Pressoir entre la route de Châtaigneriaz et le chemin des Côtes.	1
Accès aux pôles communaux pour le trafic motorisé		
	Entrées au village et au hameau : voir concept directeur Paysage, mesure 8.11	
7.6	Entreprendre les démarches nécessaires auprès des services cantonaux pour limiter les vitesses à 50 km/h sur la route de Courte Raie.	1
7.14	Réaliser l'accès au pôle d'activités En Balessert par un nouveau giratoire sur la route de Divonne (projet en cours).	1
7.16	Réorganiser l'accès à l'Ecole Internationale par la nouvelle desserte du pôle d'activités.	2
Réseau de desserte		
7.4	Etudier les besoins de mesures de modération ou de dissuasion de trafic dans les quartiers résidentiels.	2
7.2	Baisser les limites de vitesse maximales sur les chemins du Gachet et des Neyruaz.	1
7.9	Assurer la desserte routière des nouveaux quartiers du village de part et d'autre de la Grand-Rue par de nouvelles routes de desserte périphériques.	1

<i>n°</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>
Réseau piéton et agricole (non illustré dans le concept directeur, voir Plan de synthèse)		
6.3	Aménager des cheminements piétonniers entre les nouveaux quartiers du village et le centre communal.	1
7.3	Limitier le trafic motorisé à l'accès de riverains sur le haut du chemin de Pacoty et sur le chemin de la Combe.	2
	Avenue de Bossey : voir concept directeur Paysage, mesure 8.6	

CONCEPT DIRECTEUR : RÉSEAU ROUTIER

Echelle 1:25'000



Légende du concept

-  Autoroute / jonction
-  Réseau régional
-  Liaison structurante communale / intercommunale (priorité bus, vélos, piétons)
-  Réseau local d'utilisation mixte
-  Accès pôles communaux (pour trafic motorisé)
-  Réseau de desserte

Légende générale

-  Territoire communal de Founex
-  Voies ferrées
-  Pôle communal
-  Forêt
-  Crête
-  Allée
-  Cours d'eau

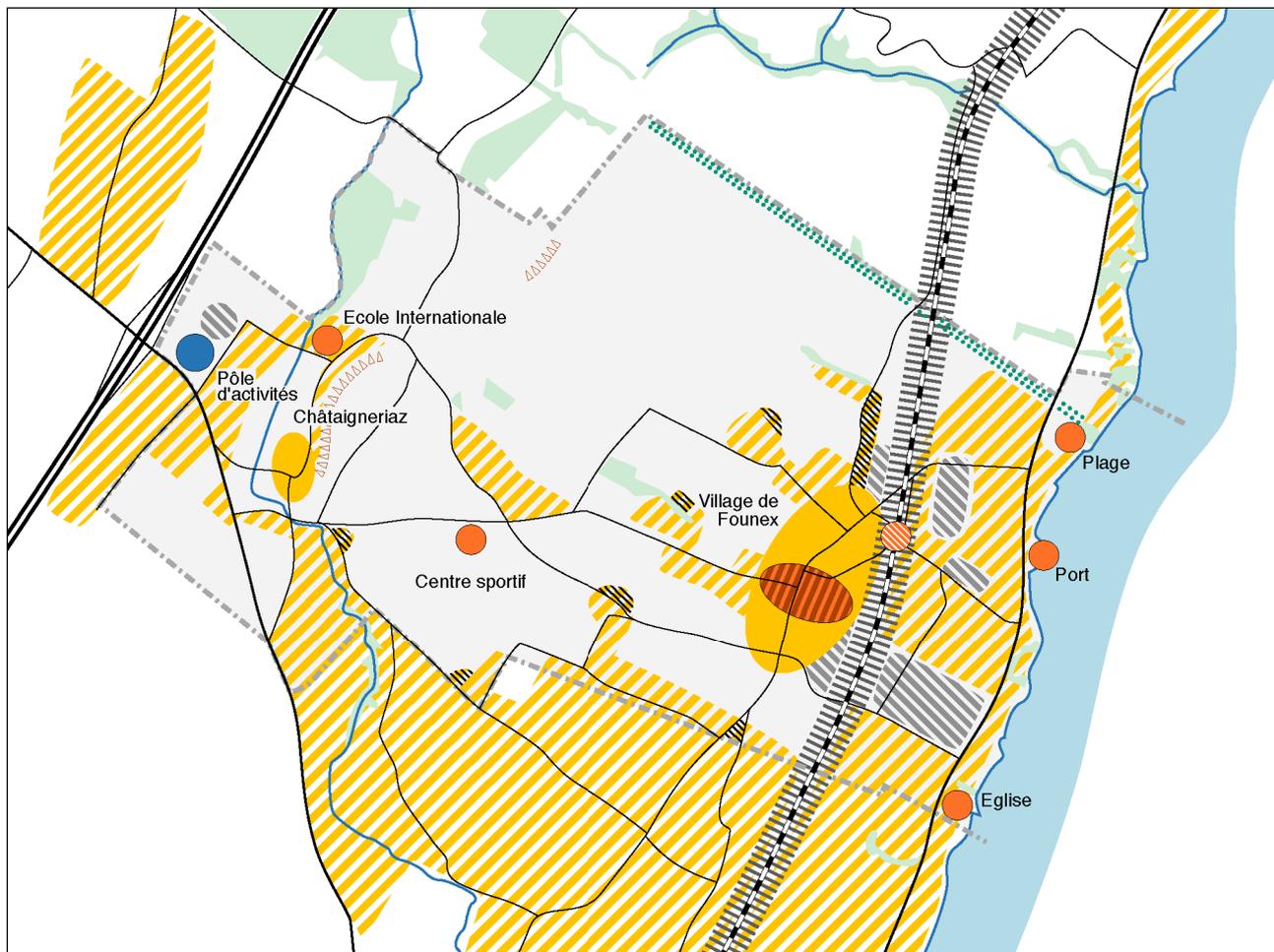
2.3 Urbanisation

n°	Mesure	Priorité
Centre communal de Founex		
2.2	Promouvoir le renforcement du centre communal entre l'école, la maison communale, l'auberge et la poste et le développement d'activités adaptées dans le périmètre.	1
1.12	Affecter les terrains au Sud-Ouest de l'Ecole de Founex en zone d'intérêt général pour une future extension du centre du village et des services publics communaux (p.ex. extension de l'école, équipements parascolaires, etc.).	1
6.1	Réaliser une place communale de rencontres, de jeux et manifestations communales.	1
Equipements scolaires, sportifs ou de loisirs (voir également concept directeur Coordination régionale, mesures 3.1, 3.3, 3.4, 3.5)		
1.13	Affecter la zone intermédiaire à proximité de l'Ecole Internationale pour l'extension de cette dernière.	2
1.17	Envisager l'extension des terrains de sport de l'Ecole Internationale.	2
1.18	Réserver les terrains au Nord-Ouest du centre sportif pour une future extension et, le cas échéant, évaluer l'opportunité du retour en zone agricole de la zone d'utilité publique au Sud du centre sportif.	3
3.2	Evaluer les possibilités d'extension de l'offre d'activités sportives par l'utilisation des équipements de l'Ecole Internationale dans les heures creuses et les week-end (p. ex. tennis, salle de gymnastique, etc.).	2
6.4	Rechercher un accès au lac dans le secteur des Verney et aménager une zone de détente et de loisirs ("Plage"), en tenant compte de l'arborisation existante.	1
Halte de Founex		
	Voir concept directeur Coordination régionale, mesure 4.5	
Pôle d'activités		
	Voir concept directeur Coordination régionale, mesures 1.10 et 1.16	
5.2	Aménager un bassin de rétention dans le secteur de Châtaigneriaz.	1
Noyaux d'urbanisation densifiée (village et hameau de Châtaigneriaz)		
1.2	Mettre en place un système de bonus d'utilisation du sol pour la réalisation des objectifs du Plan directeur communal selon l'Art. 85 LATC (p. ex. pour l'aménagement de cheminements piétons ou de places de jeux).	1
1.3	Réexaminer le bonus d'utilisation du sol pour des activités dans la zone Village (Art. 6 du Règlement communal).	1
1.8	Remplacer les plans fixant les limites des constructions en vigueur pour protéger la qualité et le caractère traditionnel du village et du hameau de Châtaigneriaz.	1
2.3	Etudier les possibilités d'affectation de la parcelle 92 pour valoriser son emplacement à l'entrée nord du village et à proximité d'une future halte CFF.	2
2.1	Promouvoir la diversification du type de logements, en particulier pour des jeunes, des personnes âgées ou des handicapés.	1
Tissu urbanisé pavillonnaire		
5.1	Compléter l'équipement de base selon l'AEE pour l'urbanisation de la zone Villas dans le cadre du potentiel existant.	1
1.5	Intégrer dans le PGA les PPA et PQ sans dispositions particulières à maintenir (révision PGA).	2
1.19	Etudier les possibilités réglementaires permettant l'augmentation du nombre de logements constructibles par parcelle.	2

<i>n°</i>	<i>Mesure</i>	<i>Priorité</i>
Mise en zone de constructions existantes		
1.4	Mettre en zone les constructions existantes non conformes hors zone à bâtir, mais bien intégrées et en contiguïté des poches urbanisées (révision PGA, examen indépendant de chaque cas).	2
Réserves d'urbanisation		
1.1	Surveiller l'évolution du potentiel constructible et tenir à jour la liste des parcelles libres et constructibles en zone à bâtir.	1
1.15	Etudier l'affectation d'une partie de la zone intermédiaire entre le village et les voies ferrées en fonction de l'épuisement des réserves en zone Village en tenant compte de l'exposition au bruit.	3
1.6	Réserver les poches agricoles entre la route de Suisse et les voies ferrées, ainsi que des terrains au Nord du village compris entre l'urbanisation existante et les voies ferrées pour l'urbanisation future, en tant qu'options alternatives.	3
1.20	Compenser les emprises sur la zone agricole des projets d'extension de la zone d'activités "En Balessert" (2 ^{ème} étape) par l'affectation en zone agricole pouvant recevoir des activités selon l'art. 50a LATC voire en zone de verdure inconstructible d'une bande des zones intermédiaires de part et d'autre des voies ferrées.	2
Zone de protection contre le bruit		
1.9	Prévoir des mesures d'aménagement et constructives pour protéger du bruit les nouveaux quartiers le long des voies ferrées.	1

CONCEPT DIRECTEUR : URBANISATION

Echelle 1:25'000



Légende du concept

- Centre communal de Founex
- Equipement scolaire, sportif ou de loisirs
- Halte CFF (avec 3^{ème} voie Coppet-Morges)
- Pôle d'activités
- Noyau d'urbanisation densifiée
- Tissu urbanisé pavillonnaire
- Mise en zone de constructions existantes
- Réserve d'urbanisation (options alternatives)
- Zone de protection contre le bruit

Légende générale

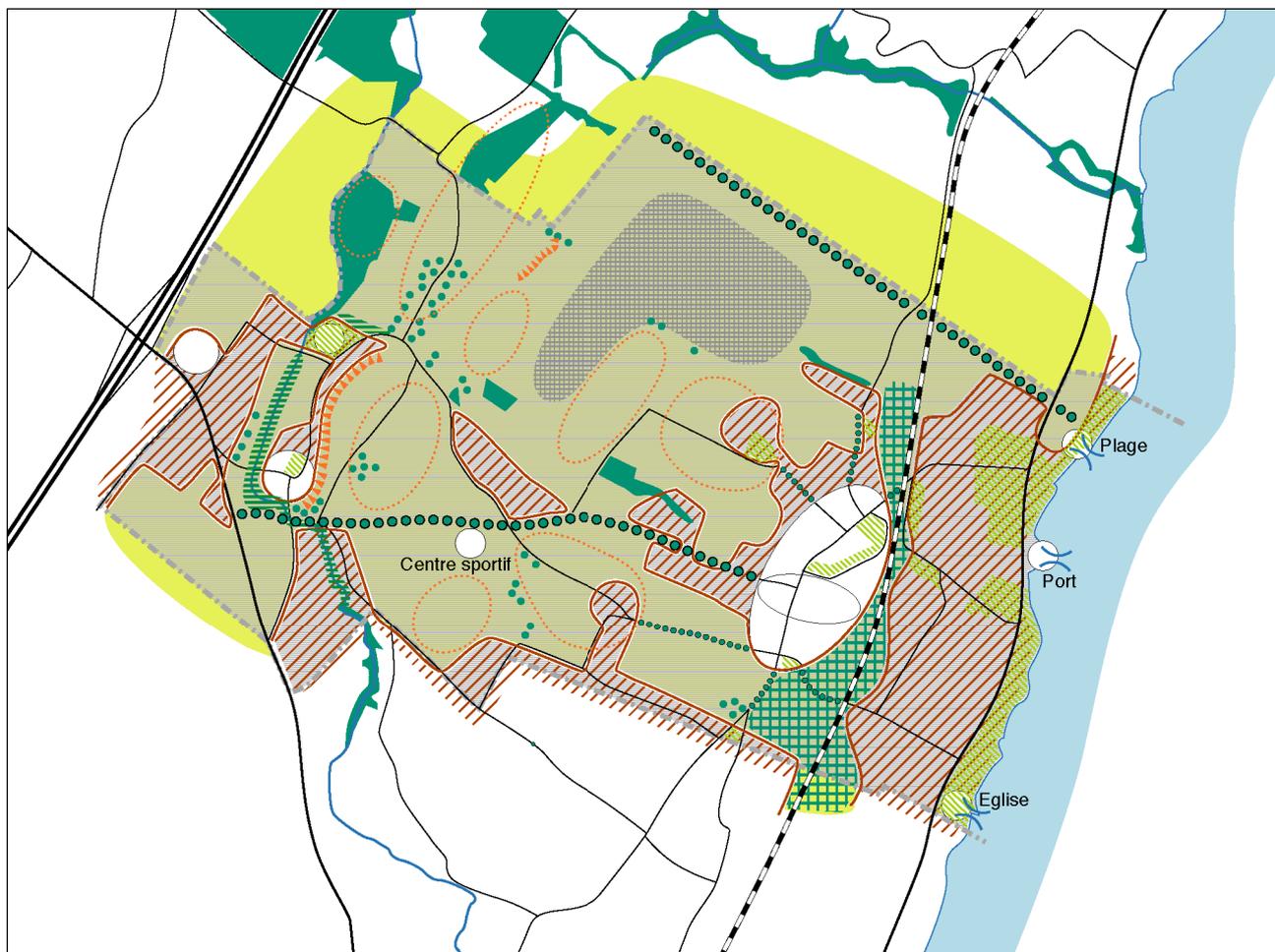
- Territoire communal de Founex
- Voies ferrées
- Réseau routier
- Forêt
- Crête
- Allée
- Cours d'eau

2.4 Paysage

n°	Mesure	Priorité
Limites de l'urbanisation		
8.2	Promouvoir l'aménagement des limites entre la zone à bâtir et la zone agricole en respect du paysage naturel et traditionnel.	2
8.10	Maintenir et mettre en valeur les vues sur le village et le hameau de Châtaigneriaz depuis les voies d'accès.	2
Urbanisation intégrée dans le paysage		
8.3	Promouvoir le caractère vert et arborisé des quartiers de villas et préconiser l'utilisation d'essences indigènes lors des plantations, en apportant une attention particulière au patrimoine naturel et bâti.	2
Paysage structurant de champs, vignes ou vergers		
8.9	Promouvoir l'entretien de cultures de vignes et vergers autour du village et du hameau de Châtaigneriaz, ainsi qu'à l'intérieur de ces derniers, mais sans diminuer le potentiel constructible.	2
8.12	Préserver les caractéristiques paysagères et naturelles du vallon du Greny dans le secteur du hameau de Châtaigneriaz.	2
8.1	Mettre à jour le Plan de classement communal des arbres.	1
Coteau de vignes		
8.8	Promouvoir le maintien des vignes sur les coteaux de Châtaigneriaz et de Gachet.	1
Bois, forêts et cordons boisés		
8.4	Promouvoir la protection de la bio-diversité des biotopes et réactualiser l'inventaire des biotopes en collaboration avec le canton.	2
Espace agricole pouvant recevoir des activités selon l'art. 50a LATC		
1.14	Valoriser la zone de non bâtir le long des voies ferrées à proximité du village pour des activités de détente, de sport ou de loisirs (p.ex. centre équestre, terrain de foot, tennis, espace de jeux, etc.; modification de zone selon art. 50 LATC ou activités agricoles accessoires selon art. 24b LAT).	2
Espace agricole diversifié		
1.11	Affecter des zones agricoles spéciales, le cas échéant, pour y concentrer les serres ou d'autres cultures intensives avec un fort impact sur le paysage (selon art. 52a LATC).	2
Liaisons structurantes et entrées au village		
8.5	Mettre en valeur la fonction de liaison communale de la route de Châtaigneriaz par un aménagement paysager.	1
8.11	Signaler l'entrée au village ou au hameau de Châtaigneriaz sur les voies d'accès par un aménagement paysager ou urbain d'accompagnement prenant en compte les caractéristiques existantes.	2
Avenue de Bossey		
8.6	Valoriser l'Avenue de Bossey pour la promenade et la relier au réseau des cheminements piétonniers de la commune.	1
8.7	Intégrer le débouché de l'Avenue de Bossey dans l'aménagement d'un espace de détente dans le secteur des Verney.	2
8.13	Négocier la réalisation d'une passerelle ou d'un passage sous-voies reliant les chemins de promenade de l'Avenue de Bossey de part et d'autre des voies CFF, dans le cadre des travaux de la 3 ^{ème} voie CFF entre Coppet et Morges.	3
Accès public à la rive		
	Plage : voir concept directeur Urbanisation, mesure 6.4	
6.6	Promouvoir le maintien des accès publics à la rive et leur mise en valeur par un aménagement respectueux (en particulier au port et à l'église).	1

CONCEPT DIRECTEUR : PAYSAGE

Echelle 1:25'000



Légende du concept

-  Limites de l'urbanisation
-  Urbanisation intégrée dans le paysage / avec arborisation structurante
-  Paysage structurant (champs, vignes ou vergers) : intérieur / extérieur à la commune
-  Coteau de vignes
-  Bois ou forêt / Cordon boisé
-  Espace agricole pouvant recevoir des activités selon l'art. 50a LATC
-  Espace agricole diversifié
-  Axe paysagé structurant (communal / local) / autre arborisation structurante
-  Accès public à la rive

Légende générale

-  Territoire communal de Founex
-  Voies ferrées
-  Réseau routier
-  Colline
-  Cours d'eau
-  Pôle communal

3. PLAN DE SYNTHÈSE

PLAN DE SYNTHÈSE (LEGENDE)

Réseaux de déplacement

-  Autoroute avec jonction
-  Réseau régional
-  Liaison structurante (inter-)communale
-  Accès pôles (pour trafic motorisé)
-  Réseau local d'utilisation mixte
-  Réseau piéton et agricole
-  Réseau de desserte
-  Aménagement de traversée piéton
-  Passage sous-voies
-  Passage inférieur piétons/vélos
-  Arrêt de bus régional existant / envisagé / remplacé par nouvel itinéraire
-  Voies ferrées (Réservation 3^{ème} voie Coppet-Morges)
-  Halte CFF (alternatives de déplacement lors de la réalisation de la 3^{ème} voie Coppet-Morges)

Éléments généraux

-  Bois ou forêt
-  Rive du Léman
-  Cours d'eau
-  Limite communale

Urbanisation et équipements

-  Centre communal avec services publics
-  Urbanisation moyenne densité (village et hameau)
-  Urbanisation faible densité (pavillonnaire)
-  Activités
-  Équipement scolaire
-  Équipement sportif ou de détente existant / extension
-  Potentiel de densification (dans le village)
-  Principe de desserte (dans le village)
-  Secteur potentiel de développement à coordonner avec étude intercommunale de Terre Sainte
-  Réserves d'urbanisation (options alternatives) en zone intermédiaire / en zone agricole
-  Mise en zone de constructions existantes
-  Réservoir / station d'épuration des eaux
-  Déchetterie

Paysage et nature

-  Espace agricole non bâti
-  Espace agricole diversifié
-  Espace agricole pouvant recevoir des activités selon l'art. 50a LATC
-  Cultures structurantes (vignes, vergers)
-  Arborisation structurante hors zone à bâtir
-  Arborisation structurante en zone à bâtir
-  Parcs privés (selon Plan communal de classement des arbres)
-  Avenue de Bossey
-  Valorisation des parcours à caractère paysager / urbain
-  Vue importante
-  Accès public à la rive existant / Périmètre de recherche pour un nouvel accès public

PLAN DE SYNTHÈSE

1 : 10'000

