

7. LES ESPACES PUBLICS

7.1 Diagnostic

L'urbanité à Montreux est récente : à peine un siècle. Le tissu urbain a hérité d'un réseau serré de chemins, sentiers, châteaux qui relient les villages entre eux, puis d'infrastructures parallèles au lac qui sont apparues à la fin du siècle dernier. Enfin, l'expansion récente, qui a colonisé l'essentiel du coteau, n'a pas encore été totalement "digérée" par la ville, notamment en termes d'ordonnement, de hiérarchie et d'aménagement des voies.

Les réseaux des espaces publics sont différents selon qu'ils appartiennent à la "ville" ou au "village", au territoire urbain ou au territoire rural. Le plus souvent, ils sont sacrifiés aux besoins presque exclusifs des transports et ne remplissent pas les fonctions sociales que l'on pourrait souhaiter au titre d'un meilleur usage des espaces publics.

Au lieu d'être un élément dynamisant et promotionnel de l'image de marque - atout majeur pour une commune qui mise sur le tourisme - les espaces publics, par leur aménagement actuel, n'exploitent pas les qualités qu'ils possèdent et ne mettent pas en valeur la "carte de visite" de la commune.

L'ambition du plan directeur est de donner les directives pour la requalification et le réaménagement des espaces publics existants et pour la création des nouveaux dans la mesure où ceux-ci font défaut en tant qu'éléments structurants du territoire bâti.

7.2 Objectifs d'aménagement

- Valoriser l'espace public en augmentant son attractivité et en favorisant son rôle, social et promotionnel.
- Promouvoir un aménagement qui tend à réduire les nuisances dues au trafic, améliorer la sécurité et développer les conditions pour faciliter différents usages de la rue.

7.3 Principes d'aménagement

- Développer un réseau continu d'espaces publics et de liaisons piétonnes reliant les principaux lieux d'activités et d'équipements et structurant le tissu urbain.
- Reconnaître, mettre en évidence et valoriser le caractère de chaque espace en s'appuyant sur son identité :
 - éléments naturels (relief, eau, végétaux,...),
 - éléments construits (ensembles ou isolés),
 - éléments du patrimoine,
 - éléments d'urbanité (pôles d'attractivité, commerces, équipements).

Ces éléments d'identité sont le potentiel montreusien (aujourd'hui insuffisamment ou mal exploité, voire oublié) sur lequel doit s'appuyer l'aménagement des espaces publics.

- Adopter une charte de qualité des espaces publics (par tous les acteurs appelés à participer à l'aménagement de ces lieux).
- Doter la commune d'un "vocabulaire" d'aménagement propre à Montreux, applicable aux espaces majeurs, espaces de référence à l'échelle communale, d'agglomération ou locale. Les éléments qui le composent sont :
 - les matériaux de traitement des sols,
 - la végétation,
 - le mobilier urbain,
 - l'éclairage public.
- Mettre en place une structure de gestion des espaces publics qui réunit les principales compétences des services communaux (travaux, urbanisme, parcs et jardins).

7.4 Commentaires et recommandations

1 Liaisons régionales : route de Chailly, route du Lac

Buts recherchés :

- Rendre lisible le rôle majeur qu'elles jouent à l'échelle communale, intercommunale et régionale par la mise en évidence d'autres facteurs que ceux liés au trafic.
- En faire des lieux de référence pour la population Montreusienne et celle de l'extérieur.
- Faire en sorte que la route du lac devienne l'élément de couture de deux côtés bordiers au lieu d'être coupure dans la ville.

Qu'il s'agisse de l'axe d'entrée en ville depuis l'autoroute ou de la "route du Lac" en traversée d'ouest en est, ces voies se caractérisent par la continuité de leur tracé à travers le tissu bâti, par la fonction prédominante de la circulation, ainsi que par le fait qu'elles ont structuré avec force et pérennité l'ensemble du territoire.

Composés de séquences différentes selon leurs caractéristiques, ces axes sont des éléments de référence dans la perception de l'espace Montreusien, tant pour l'habitant que pour le visiteur de passage.

L'aménagement de ces voies, riches en événements spatiaux et fonctionnels, exige une approche fine mettant en évidence toutes les lignes de force qui les composent : les entrées en localité, les tronçons et leurs articulations, le poids des fonctions de la rue, et le rôle qu'elles jouent tant au niveau du quartier que de la commune entière.

La route du lac entretient des rapports de proximité variables avec la ville et le lac. La route de Chailly a des liens plus ténus, sauf dans la séquence inférieure en devenant la rue Gambetta. La succession de fronts de vue et de fronts occlus est une qualité en soi qu'il faut préserver. Cette voie d'accès résume à elle seule la richesse du territoire, dont les éléments s'égrènent, annonçant la progression vers la ville et le lac. Ces caractéristiques méritent d'être mises en valeur et, à ce titre, forment une "carte de visite" de la commune.

Cependant, aujourd'hui, ces voies sont aussi empreintes de banalité, résultant du seul

souci de performance en matière de circulation : des chaussées larges laissant des couloirs inconfortables aux piétons, imperméabilité des deux côtés, absence de dialogue avec le tissu bordier, abondance de signaux routiers marqués au sol ou disposés dans l'espace, usage de matériaux routiers et mobilier inadaptés et hétérogènes. A cet égard, elles ressemblent à n'importe quelle route dans n'importe quelle ville ou campagne et ignorent tout des spécificités propres à ces lieux.

Moyens envisagés

- Réaliser un concept d'aménagement global pour chacune des voies, en prenant en compte tous les éléments qui la composent : portes, séquences, articulations entre les séquences et entre les voies.
- Concevoir un projet d'éclairage public pour chacune des voies qui répond à leurs spécificités et à celles des séquences qui les composent (images diurne et nocturne).

La route de Chailly

- Traduire les spécificités des séquences, à petite et grande échelle (communale), par des aménagements appropriés qui expriment la progression de l'extérieur vers le centre-ville et le lac.

La route du lac

- Traduire les spécificités des séquences, à l'échelle de la rue et de la ville, par des aménagements appropriés qui expriment le rôle "fédérateur" de cet axe, lieu de référence de Clarens, Montreux-centre et Territet.
- Répartir de manière plus équitable l'espace disponible entre les usagers, compte tenu de la mixité des fonctions.
- Créer des espaces appropriables pour les piétons, les habitants, les usagers des transports publics et des équipements et établissements.
- Etablir un vocabulaire propre à cette voie, modulable selon les particularités des espaces.
- Etablir un projet global concernant les végétaux (arbres, buissons, massifs, fleurs).

2 Routes de corniche

But recherché :

- Sauvegarder leur caractère, voire le renforcer en reconnaissant les séquences qui les composent.

Ce sont, dans la plupart des cas, des axes de liaison entre les hameaux ou les quartiers de la ville, ainsi que des pénétrantes de l'agglomération. Les routes de corniche sont adaptées à la topographie, empruntant les tracés les plus naturels (parallèles ou légèrement obliques à la pente). Ces axes peuvent être, par ailleurs, des lieux privilégiés de promenade qui offrent des vues panoramiques, bénéficient d'un bel ensoleillement et sont souvent accompagnées d'arbres. Parfaitement intégrées dans le relief, ces routes expriment fortement l'assise en cote : les murs de soutènement, les jardins surélevés ou plus rarement les talus du côté amont; les murets, et barrières du côté aval. Les alignements d'arbres renforcent la perception de l'horizontalité ou de la pente, soulignent le tracé de la route et marquent spatialement sa limite.

Moyens envisagés

- Eviter les murs en éléments préfabriqués au profit de murs en pierre ou en béton, éventuellement de murs crépis, de même que les rails de sécurité métalliques type routier, au profit de barrières, balustrades ou murets.
- Veiller à l'intégration des murs en béton dans le cadre environnant et, si nécessaire, les accompagner de plantations adéquates (plantes grimpances).
- Limiter au maximum le percement des murs de soutènement côté amont. Au cas où ces murs seraient néanmoins destinés à abriter des volumes utilisables (garage, cave, local, accès), le rapport entre la partie "pleine" et la partie "vide" du mur doit être au profit de la première.
- Prévoir, pour les promenades de corniche, des trottoirs ou des espaces réservés aux piétons, ainsi que des lieux de repos (ceux-ci seront matérialisés car la peinture au sol reste un langage propre à celui de la circulation).
- Maintenir les alignements d'arbres, les entretenir et si nécessaire les remplacer.
- Organiser, lorsque c'est possible, le stationnement le long de ces axes de façon à ne pas détruire la lisibilité du tracé.
- Lorsque le volume de circulation et la topographie le permettent, aménager des aires pour un "temps d'arrêt" hors chaussée (stationnement organisé, lieux pour s'asseoir, "belvédère").

3 Liaisons locales

Buts recherchés :

- Préserver le caractère hétérogène des voies :
 - la diversité des tronçons, le vocabulaire d'aménagement propre à chacun,
 - tout en assurant l'harmonie et le passage doux d'une séquence à l'autre.
- Inciter les propriétaires bordiers et les services concernés à atténuer la dominance du caractère routier, malgré leur fonction principale de routes de liaison.

Ces voies anciennes ont comme fonction principale de relier les villages et les hameaux entre eux et avec le Montreux du bord du lac. Elles constituent une trame de cohésion urbaine à l'échelle de la commune et présentent un grand intérêt en raison de leur caractère hétérogène; elles peuvent être composées de séquences qui portent les caractéristiques d'autres voies : route de corniche, chemin de village, de desserte, etc. Ces différentes qualités résultent de l'évolution du territoire et de l'adaptation du réseau à celle-ci. Or, le territoire traversé est diversifié et ces axes sont à la fois la liaison linéaire entre les lieux et la couture entre les deux côtés bordiers.

En principe, le passage d'une séquence à l'autre se fait de manière harmonieuse, sans changement brusque, comme si la voie "s'écoulait" d'un endroit à l'autre.

Le risque existe cependant que ces liaisons locales soient banalisées par une uniformisation selon les seuls critères de la circulation (tronçon entre Chernex et Pertit).

Moyens envisagés

- Maintenir les tracés irréguliers et les géométries variables.
- Traiter les bords des voies en relation avec le territoire bordier (qu'il soit bâti ou non) : un muret est une limite entre la route et le vignoble, par ex. "familiale" aux deux côtés, alors qu'un rail métallique de sécurité n'est qu'un outil pour délimiter la route.
- Lorsque l'interface entre les domaines public et privé n'est pas matérialisée (pas de mur, de barrière ou de haie), inciter les propriétaires concernés à marquer la différence d'avec la route (dissocier les espaces et créer la limite).
- Limiter au strict minimum et de manière judicieuse l'application des normes routières chaque fois que cela s'impose : réduire les rayons de courbure aux raccords avec les voies débouchant sur la route ou avec ceux des garages, contenir l'usage de la peinture au sol et de la signalisation en général à ce qui est réellement nécessaire, etc.
- Proscrire l'usage des rails de sécurité.

4 Voies urbaines : la rue, la desserte

Buts recherchés :

- Redonner à la rue sa dimension polyvalente en mettant en évidence la fonction sociale.
- Assurer la sécurité des usagers tout en créant des conditions optimales d'échange, de rencontre et des pratiques sociales.

La rue est par définition un espace public à partager entre les différents usagers. Pourtant, l'évolution de la mobilité individuelle en a fait un espace presque exclusivement conçu en fonction de la circulation motorisée, en réduisant au minimum les possibilités pour la pratique d'autres activités. Les déplacements à pied se font souvent dans des conditions d'inconfort, de manque de convivialité, d'exiguïté et parfois d'insécurité. Lorsque la sécurité est assurée, c'est encore au détriment des qualités indispensables à la socialité.

Les rues urbaines sont caractérisées par des fronts construits, dont les rez-de-chaussée sont affectés aux commerces, par la présence d'équipements publics ou d'intérêt général ainsi que de l'habitat. L'interface domaine privé/domaine public n'est pas une ligne, c'est toute une aire qui prolonge les rez-de-chaussée sur la rue et prend une importance dans le profil de celles-ci : côté ensoleillé ou à l'ombre, propre ou non à s'y tenir, espace d'étalage des marchandises et des terrasses, dégagement devant les entrées d'immeubles.

Les rues de quartier ou dessertes, qu'elles soient dans un tissu urbain dense ou lâche, desservent surtout les habitations. La sécurité et le confort du piéton doivent primer sur les performances du réseau routier. C'est dans ces rues que l'habitant reconnaît l'identité de son quartier, l'enfant ressent la sécurité que procure un environnement familial.

Moyens envisagés

La rue :

- Planifier et réaliser les aménagements propres à modérer la circulation.
- Identifier les séquences qui composent chaque rue et prévoir des aménagements qui soulignent les spécificités.
- Etablir les profils en travers qui renforcent l'unité spatiale entre les façades.
- Soutenir l'installation dans les rez-de-chaussée des activités propres à la vie urbaine (des commerces plutôt que des bureaux).
- Faciliter les mouvements transversaux des piétons en disposant les traversées de façon judicieuse et en nombre suffisant.
- Rendre aussi perméable que possible l'interface entre la rue et le bâti en facilitant l'accès aux équipements qui s'y trouvent (réduction des barrières verticales).
- Soigner la transition entre la rue et les éléments bordiers tels que murs, jardins, clôtures, en encourageant des solutions simples en cohérence avec l'espace et les bâtiments (matériaux, mise en oeuvre, couleur, etc.).
- Concevoir un éclairage public de façon à créer une ambiance urbaine adaptée au type de rue et à mettre en évidence les objets intéressants.

La desserte :

- Déchiffrer et se référer aux lignes de force, même modestes, des lieux, pour assurer un aménagement cohérent et pertinent.
- Organiser l'espace disponible en fonction des besoins et des possibilités : trottoir(s), stationnement, lieux pour s'asseoir, espace appropriable par le piéton (attente de transport public, devant l'école, etc.).

5 Voies vernaculaires : rue de village, chemin, châte

Buts recherchés :

- Sauvegarder le tracé des voies et le rétablir là où il est interrompu (le cas notamment de certains châteaux).
- Préserver leurs identités et caractères, et repenser certains aménagements qui les ont dénaturés.
- Favoriser et promouvoir les itinéraires de promenade le long de ces voies.

Il s'agit surtout des voies de communication qui ont conservé les éléments les plus importants de leur identité : le tracé, parfois interrompu, mais en général bien lisible dans sa continuité, les largeurs variables (qui s'inscrivent dans l'espace dégagé par le bâti) et les limites, l'échelle en rapport à leurs usages d'origine et à l'environnement immédiat.

Sont considérés ici trois types de voies :

- les rues de village dans le sens urbain du terme : elles sont bordées en continuité ou partiellement par les maisons, les murs des jardins, les cours, etc.,
- les rues/chemins menant ou sortant du village : ils traversent un tissu villageois périphérique et sont restés en général adaptés au réseau intérieur,
- les châteaux qui se superposent parfois aux rues et chemins, et qui constituent un réseau, autrefois utilitaire : ils relient les villages et les hameaux entre eux, ou avec les exploitations (prés, vignes, forêts) situées en dehors. Souvent très pentus pour assurer les liaisons rapides, ils sont parfois les seules voies d'accès à certaines parties du territoire.

Les châteaux ont, en général, échappé aux exigences normatives de la circulation, grâce à l'impossibilité physique d'être utilisés (pente) ou d'être élargis (bâtiments, murs bordiers) et à l'absence d'intérêt pour la circulation (châteaux hors des zones à bâtir).

Toutefois, des atteintes à leur qualité sont déjà présentes : envahissement par la voiture, qui s'approprie une part importante de la rue en laissant une frange résiduelle, balisée ou non, pour le piéton; transformation des rez-de-

chaussée, autrefois habitation ou lieu de travail, en garages qui stérilisent le contact bâti/domaine public; dénaturation des murs de soutènement par l'alignement des percées abritant des voitures; matériaux hétéroclites, étrangers aux lieux, etc.

Quant aux châteaux intacts aujourd'hui, le risque est grand d'en voir certains se transformer en route de desserte ou "s'adapter" aux normes de "confort" modernes. De telles mutations se traduisent par une perte de substance et, à l'échelle communale, par une dilution des composants fondamentaux de la structure territoriale.

Moyens envisagés (voir propositions du chapitre 3 concernant les voies anciennes)

- Conserver l'unité spatiale de la rue entre les propriétés bordières, aussi bien dans le profil que dans les matériaux.
- Eviter, dans la mesure du possible, la délimitation de trottoir (ou d'autres affectations spécifiques de l'espace).
- Assurer la sécurité des piétons, tout en évitant de créer les "couloirs" spécifiques à chaque usage : recourir aux aménagements discrets, en général bien intégrables, pour délimiter un espace réservé au piéton (ligne tracée avec un matériau différent, caniveau, légère dénivellation avec bordure basse, ou disposition judicieuse de l'éclairage, du mobilier, etc.).
- Traiter l'interface domaine privé/domaine public avec soin :
 - en cas de percements des murs de soutènement, le "plein" doit être plus grand que le "vide",
 - les murs et clôtures doivent être en matériau familier aux lieux (dresser une liste des matériaux à proscrire),
 - le stationnement sur domaine public et sur domaine privé bordant la rue doit obéir à l'ordonnancement général des lieux.
- Orienter les actions des propriétaires en matière d'aménagement de l'espace privé bordier, en établissant un cahier des charges (éviter l'échantillonnage des matériaux et des mises en oeuvre).

6 Liaisons piétonnes

But recherché :

- Améliorer, compléter et étendre le réseau des liaisons piétonnes en le rendant plus attractif, plus sûr et judicieusement disposé.
-

En dehors des itinéraires piétons qui accompagnent les voies carrossables, il existe tout un réseau de liaisons piétonnes, souvent des raccourcis qui dévalent les pentes plus ou moins raides et qui relient le réseau horizontal.

Le plus souvent sur domaine public, elles sont parfois aussi sur domaine privé, mais affectées à l'usage public. Elles maillent le territoire et sont pleines de charme et de variétés, résultant de conditions particulières du site où elles se trouvent.

Tantôt chemin creux, tantôt passage ou escalier, voire encore passerelle ou ascenseur, ces liaisons passent aussi bien entre les jardins, qu'entre les maisons ou à travers celles-ci. Ce réseau est surtout accessible à l'habitué, qui le pratique souvent, car il est mal ou pas du tout signalé. Certaines liaisons ne procurent pas un sentiment suffisant de sécurité et sont peu utilisées en dehors de la journée.

Moyens envisagés :

- Créer des nouvelles liaisons à travers les quartiers à restructurer.
- Mettre en relation, par des prolongements nécessaires, les liaisons existantes avec les traversées piétonnes majeures des axes de circulation et avec les interfaces des TC importantes.
- Signaler les liaisons et leurs aboutissements, en particulier celles situées sur le domaine privé hors ou dans le bâti.
- Aménager ces itinéraires de façon conviviale et sûre.
- Tirer parti de la topographie, notamment dans la ville, et des projets, en concevant les parkings et commerces avec entrée/sortie aux différents niveaux. Ce serait notamment le cas pour l'avenue des Alpes et la Grand-Rue qui bénéficieraient ainsi des liaisons "raccourcies" fonctionnelles et divertissantes (facteur dynamisant les activités).

7 Les quais (rive du lac)

Buts recherchés :

- Concevoir pour les quais des aménagements spécifiques à chaque séquence, assurant ainsi une continuité dans la diversité.
- Mieux intégrer l'espace riverain à la ville, notamment dans la partie centrale, dans le sens d'une perméabilité transversale maximale.

A vocation exclusivement publique, cet espace est très prisé par la population montreu-sienne, celle de la région et les touristes. Il est à lui tout seul la carte de visite de la commune.

Lieu de référence dépassant largement les frontières communales, la rive du lac est longue d'env. 5.5 km, dont 90% sont du domaine public. Sa largeur simple est variable : cheminement piéton qui longe les propriétés privées, à l'extrémité ouest, elle se dilate pour atteindre dans sa partie centrale une centaine de mètres. Dans ce secteur, elle s'étend, du moins spatialement, jusqu'au front bâti qui borde la route cantonale au nord (secteur entre l'Hôtel Royal Plaza et la place du Marché). Tout le parcours du bord du lac est une suite de séquences qui s'enchaînent de l'ouest vers l'est :

- séquence à caractère de faubourg, à Clarens,
- séquence de promenade entre Clarens et Montreux-centre,
- séquence de quai urbain à Montreux-centre,
- séquence de parc entre Montreux-centre et Territet,
- séquence de sport, à Territet.

La promenade sur la rive est ponctuée par des points de vue remarquables sur le site montreusien et sur le paysage en général : les anses que forme la côte, les fronts de vue, embrassant aussi bien les fronts bâtis exceptionnels que le paysage côtier et celui du lac. Les séquences présentent des qualités d'ambiances variables, allant de la promenade intimiste au quai urbain.

La verdure est abondante sur tout le parcours : parterres verts et fleuris, arbres rares, majestueux ou d'alignement, etc.

Malgré sa position "en ville", l'espace de rive se perçoit surtout comme un espace linéaire, qui entretient des liens ténus et parfois difficiles avec la ville : soit par des ruelles, venelles, passages et escaliers, lorsque le bâti est proche du lac, soit par des espaces affectés aux fonctions utilitaires, sans rapport avec la destination prioritaire de ce lieu. Ainsi, les aires de stationnement entre la rive et la route du Lac constituent de fait une barrière difficile à franchir qui renforce d'autant plus celle créée par le flux de circulation sur la RC.

Moyens envisagés

- Considérer le bâti isolé, situé du côté sud de la rue (qu'il soit privé ou public) comme un élément autour duquel les mouvements doivent être aussi libres que possibles, pour éviter une obstruction plus importante en direction transversale.
- Disposer de manière plus judicieuse, améliorer et traiter avec soin les traversées piétonnes sur la Grand-Rue.
- Concevoir un vocabulaire cohérent du mobilier urbain et disposer ce dernier de façon à ordonner l'espace en rapport avec ses caractéristiques et l'usage qui en est fait.
- Concevoir un projet d'éclairage public en prenant en compte les spécificités de séquences et les ambiances à créer (image diurne et nocturne).
- Concevoir un projet relatif aux végétaux de façon à ce que leur présence soit un élément constituant de ces lieux et non un geste d'enjolivement, de camouflage ou d'ameublement (partie centrale).

8 Places

Buts recherchés :

- Doter les quartiers de places qui s'inscrivent telles une série de repères dans le réseau d'espaces publics.
 - Requalifier les "places" existantes.
-

Les places sont des espaces particulièrement propices à interrompre son parcours, à s'y tenir et à développer les activités à caractère social. Au plan urbanistique, ce sont souvent des événements et des lieux de convergence du réseau ou ceux auxquels un bâtiment, voire une activité particulière confèrent une signification exceptionnelle : place de l'Hôtel de ville, place de l'Eglise, place de Marché, place du village, etc.

A l'état actuel, sur l'ensemble du réseau des espaces publics montreusien, il n'y a aucun lieu qui mérite l'appellation de "place". Ces endroits spécifiques sont le plus souvent des sous-espaces éclatés "résiduels" après que la route y ait posé son empreinte (place Gambetta). Ou bien, ce sont des lieux paralysés et étouffés par la voiture en circulation ou en stationnement (place de la Paix, place du Marché, la Gare). Il n'y a aucun aménagement qui prend en compte la notion spatiale de place ou les activités qui génèrent l'appropriation particulière d'un tel endroit.

Bien qu'elles soient parfois aménagées avec soin et souci de fonctionnalité (décorations florales en plates-bandes ou bacs, un objet mémoire du passé, présence des équipements utilitaires comme cabines TT, boîte PTT), ces lieux n'ont que peu ou pas d'attrait pour le piéton.

De ce fait, telles qu'elles sont aujourd'hui, les places ne se prêtent pas à promouvoir les activités d'échanges, de rencontre, de détente ou de jeu ni à échelle urbaine, ni à échelle de village.

Moyens envisagés

- Requalifier et réaménager en conséquence les places existantes en concevant des projets qui prennent en compte le caractère spatial du lieu et tous ses aspects fonctionnels.
- Créer de nouvelles places dans les secteurs à restructurer ou ceux qui en sont dépourvus, en les intégrant dans le réseau des espaces publics.
- Requalifier les espaces qui prolongent les interfaces des transports publics en leur donnant, lorsqu'ils s'y prêtent, un caractère de place pour renforcer la cohésion du tissu à cet endroit (avec le développement intempestif de l'urbanisme, ces lieux sont devenus des espaces urbains, plus ou moins vastes, sans structuration ni qualification particulière).

9 Gares, haltes (du réseau secondaire des chemins de fer)

Buts recherchés :

- Sauvegarder, mettre en valeur et promouvoir ces lieux, éléments favorisant la mobilité des gens et marques de référence de l'image de la commune.
 - Mettre en réseau les gares avec la ville.
-

Les bâtiments, même modestes, des gares sont des repères le long des voies et des points de référence dans la structure du territoire.

Lieux publics d'importance quant à leur fonction, ils constituent également un élément très attrayant pour le touriste car ils participent fortement à l'identité Montreuusienne.

Souvent d'une architecture contemporaine de l'époque de construction des chemins de fer, pittoresques et pleins de charme, ces édifices méritent une attention particulière concernant l'entretien, la rénovation et l'intégration dans leur environnement.

Les haltes ne sont en général équipées d'aucun bâtiment sinon d'un simple couvert servant d'abri pour les voyageurs. Leur existence n'est souvent connue que par des habitués. Comme pour les gares, leur mise en évidence paraît utile et nécessaire.

Moyens envisagés

- Encourager l'entretien des édifices existants.
- Aménager les espaces extérieurs en tenant compte de l'échelle des éléments, des transitions entre les éléments disparates ainsi que de toutes les composantes qui participent à la qualité en général : éclairage, mobilier, signalisation.
- Construire des nouveaux bâtiments ou abris aux haltes en créant un "label" par ligne de chemin de fer avec son propre "vocabulaire" : modèle, matériau, couleur, etc.
- Améliorer le réseau piéton rapide, sûr et confortable entre les quartiers résidentiels et les gares et haltes.

10 Les ponts

But recherché

- Mettre en évidence la présence du cours d'eau, ainsi que sa perception en amont et en aval, par un traitement approprié des franchissements.
-

Un des éléments naturels les plus riches dont bénéficie Montreux est le relief sur lequel s'est développée la commune. On passe des falaises tourmentées aux coteaux doux, en franchissant les cours d'eau situés plus ou moins en profondeur. Les ponts, dont l'origine pour certains est très ancienne, sont les plus divers, allant de simple passerelle pour piétons à l'ouvrage d'art. Pour certains, que l'on peut qualifier de "repère", tant leur présence est forte, le souci d'un certain enjolivement (par exemple, floral) tend à estomper la puissance du pont en oubliant ses qualités intrinsèques. D'autres paraissent comme anecdotiques, tant l'environnement dans lequel ils se trouvent les écrase ou les rend désuets.

Moyens envisagés

- Exprimer sans maquillage les éléments constituant des ponts (appuis, tabliers, balustrades) qui les rendent immédiatement perceptibles par les usagers.
- Régler l'aménagement des environs immédiats des ponts en respectant les espaces de transition, les échelles et le contexte dans lequel ils se trouvent.