

# PREAMBULE

---

## 1. Contenu du plan directeur

Le dossier du plan directeur est composé des volets suivants :

- Données de base (préétude)

Les données de base constituent la synthèse des inventaires, contraintes et problèmes liés aux activités ayant des effets sur le territoire. Elles permettent de formuler un diagnostic de la situation actuelle et des scénarios de développement.

Sur cette base sont établis les objectifs que la commune entend poursuivre, en tenant compte de ceux énoncés dans le plan directeur cantonal. Ces éléments fixent les buts à atteindre en matière d'aménagement du territoire et orientent directement les propositions formulées par le plan directeur communal.

Le rapport de préétude a été établi par le bureau d'urbanisme G. Gardet et remis en janvier 1995.

- Plan directeur

### Les principes d'aménagement

Les principes d'aménagement sont basés sur le diagnostic de la situation actuelle en ce qui concerne l'organisation du territoire, les

espaces publics, les cités, les transports, etc. Ils fixent, pour chacun de ces thèmes, les orientations majeures qui ont été retenues pour l'évolution souhaitable du territoire.

### Les schémas directeurs sectoriels

Ils définissent une image de l'organisation future de la commune pour les secteurs qui représentent des territoires d'enjeux urbains, ils illustrent l'application des objectifs d'aménagement et des principes retenus tel qu'il est possible aujourd'hui de la concevoir.

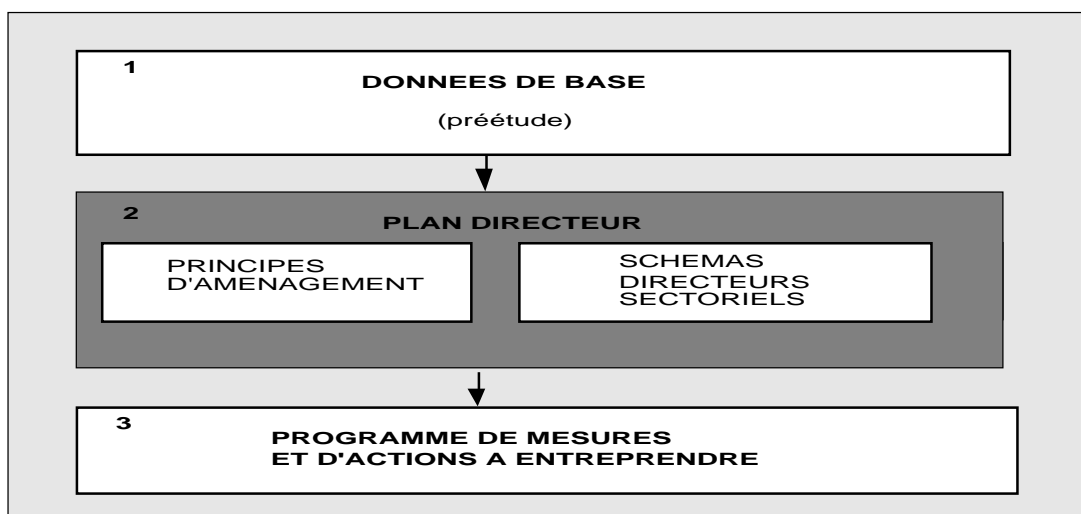
Ce document est soumis à la procédure d'adoption par le Conseil communal et d'approbation du Conseil d'Etat.

- Programme de mesures et d'actions à entreprendre

Ce document constitue une annexe au plan directeur qui décrit, à des degrés de précision divers, les actions à entreprendre dans différents domaines qui touchent l'aménagement du territoire, en vue d'atteindre les résultats attendus.

Ce volet du plan directeur est évolutif et doit être mis à jour de manière permanente. Il n'est pas soumis à la procédure d'approbation. Il est de la compétence de la municipalité.

### Dossier plan directeur



## 2. Résumé de la préétude et rappel des objectifs

En 1972, année de l'ouverture de l'autoroute N9 jusqu'à Villeneuve, Montreux se dote d'un nouveau plan de zones. La plus longue phase de développement de l'après-guerre est en marche. Vingt ans plus tard :

- la population et le nombre d'emplois à Montreux se retrouvent presque au même niveau,
- la population de plus de 65 ans a augmenté de 900 personnes tandis que celle de moins de 20 ans a diminué d'autant,
- la surface urbanisée a augmenté de 35 %,
- plus de 3'000 logements ont été construits,
- les déplacements domicile-travail franchissant les limites communales ont été multipliés par 2,4,
- le nombre de voitures particulières a plus que doublé, atteignant un taux de 450 voitures pour 1'000 habitants,
- le trafic sur la RC 780 a pratiquement retrouvé son volume d'alors.

Pendant cette période, la commune s'est dotée d'équipements prestigieux, créant notamment la Maison du congrès (1972), puis la développant par intervalles de dix ans (1982, 1992).

Aujourd'hui, la crise aidant, près de 600 logements et de 5'000 m<sup>2</sup> de locaux industriels ou commerciaux cherchent preneurs, tandis que l'administration recense plus d'un millier de chômeurs, ce qui correspond à l'un des taux les plus élevés du canton.

Ce bilan est certainement caricatural, mais il a de quoi inquiéter : quels sont les acquis et l'héritage de vingt années d'évolution ? quels problèmes et quelles ressources cette évolution lègue-t-elle pour affronter le tournant actuel et les prochaines décennies ?

- La structure originelle de hameaux, puis la conquête des sites touristiques et enfin l'explosion récente de la mobilité individuelle ont favorisé un développement très dispersé de l'agglomération. Celle-ci tend à se structurer autour d'une multiplicité de noyaux urbains, d'équipements et de repères.

- Dans cette évolution, les anciennes relations "verticales" entre les rives, les hameaux et l'étage préalpin, qui sont également l'un des atouts touristiques de Montreux, ont tendance à s'effacer au profit des relations horizontales avec le reste du territoire; à ce changement de structure, Montreux a perdu une part de son identité.
- Relativement indépendante il y a vingt-cinq ans, Montreux s'est intégrée sinon dans la "métropole lémanique", du moins dans l'agglomération de la Riviera; elle risque de s'y dissoudre si elle ne parvient pas à réaffirmer sa spécificité.
- En s'ouvrant sur la région et sur le bassin lémanique, Montreux subit toujours plus la concurrence d'autres centres; il faut redouter la désaffection des montreusiens pour leur propre ville, au profit d'autres lieux d'attrait.
- Le patrimoine paysager, urbanistique et architectural de Montreux tient sa richesse exceptionnelle de la juxtaposition de structures de développement successives dans un site étagé comme un présentoir : hameaux, usines et palaces, mais aussi, murs châbles et jardins; ce patrimoine est menacé par des projets de densification en rupture d'échelle.
- En regard des zones bâties, les réserves de capacité des sites non construits et les potentiels des secteurs pouvant être restructurés sont très considérables; malgré les restrictions déjà opérées dans le plan de zones, elles dépassent de très loin les prévisions de développement les plus ambitieuses; des choix supplémentaires s'imposent.
- Tant les grandes infrastructures culturelles chèrement acquises, que les manifestations qu'elles accueillent, ne s'intègrent pas suffisamment dans la ville, à la fois sur le plan fonctionnel et sur le plan économique; elles n'engendrent pas suffisamment de "plus-values urbaines" et celles-ci ne sont pas assez valorisées. Il faut faire atterrir la culture à Montreux en développant ses conditions d'intégration.
- Le système de transport reflète et alimente la complexité de l'occupation du sol; peu modifié au cours des vingt dernières années de développement, il est fortement exploité, mais son évolution est soumise à de sévères contraintes physiques et financières. Tous les efforts doivent être portés sur les mesures de ges-

tion, mais aussi sur l'organisation du territoire, pour concilier le maintien de l'accessibilité utile et la restauration de l'environnement urbain. Dans ce contexte, le rôle des transports publics doit être accru, mais il ne suffit pas d'en augmenter les dépenses.

- Le territoire communal comporte de nombreux secteurs problématiques, où une attention particulière doit être consacrée à concilier les projets d'urbanisation avec le respect des sites et des conditions d'accessibilité.

### Rappel des objectifs généraux

1. Revaloriser Montreux comme site urbain et paysager et comme cadre culturel, touristique et sportif.
2. Favoriser une stabilisation puis une croissance équilibrée des activités, des services et de la population.
3. Encourager le développement d'infrastructures touristiques, hôtelières et de congrès.
4. Développer et intégrer la résidence de retraités en favorisant les possibilités d'occupation actives.
5. Favoriser une utilisation qualitative et limitée du sol et une organisation respectueuse de l'environnement.

### Schéma de structure

