

PROGRAMME DE SIGNALISATION ARCAM

Développement d'un concept spécifique aux Zones d'activités économiques

RAPPORT FINAL

Version 3 du 12 juin 2024

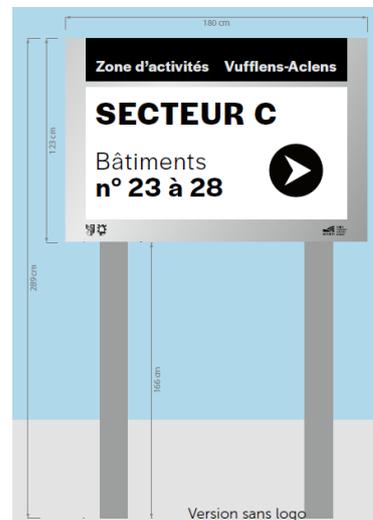


TABLE DES MATIERES

1. INTRODUCTION.....	3
1.1. PROGRAMME DE SIGNALISATION REGIONALE – ARCAM	3
1.2. PROBLEMATIQUES LIEES A LA SIGNALISATION DES ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES DU DISTRICT.....	3
1.3. PROJET-PILOTE SUR LE PLAN REGIONAL.....	4
2. ORGANISATION DU PROJET.....	4
3. DEMARCHE PARTICIPATIVE AVEC LES ENTREPRISES DES ZAE PILOTES	5
3.1. ORGANISATION.....	5
3.2. QUESTIONNAIRE	5
3.3. SYNTHESE DES RESULTATS	5
4. CONCEPT DE SIGNALISATION.....	6
4.1. DEFINITION DE LA DENOMINATION DE LA ZAE A SIGNALER.....	6
4.2. PANNEAUX DE SIGNALISATION A AMENAGER	6
ARTICULATION GENERALE	6
PHASE 1 – INDICATEUR DE DIRECTION OSR 4.33	6
PHASE 2 – PANNEAU DE BIENVENUE.....	7
PHASE 3 – INDICATEUR DE DIRECTION POUR SECTEUR.....	8
PHASE 4 – TOTEM DIRECTIONNEL	8
5. PRINCIPALES CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE DU CONCEPT	9
5.1. GESTION DE PROJET.....	9
CHEF(FE) DE PROJET.....	9
RESPONSABILITES.....	9
GESTION ET SUIVI SUR LA DUREE.....	10
5.2. ESTIMATION DES COUTS	10
INDICATEUR DE DIRECTION OSR 4.33.....	10
PANNEAU DE BIENVENUE – INDICATEUR DE DIRECTION POUR SECTEUR – TOTEM DIRECTIONNEL.....	10
5.3. FINANCEMENT	10
ANNEXES.....	11
ANNEXE 1 « QUESTIONNAIRE LIE A LA CONSULTATION DES ENTREPRISES »	11
ANNEXE 2 « RESULTATS BRUTS RELATIFS AUX QUESTIONNAIRES REMPLIS PAR LES ENTREPRISES CONSULTEES »	13

1. INTRODUCTION

1.1. Programme de signalisation régionale – ARCAM

Dans l'optique de s'inscrire dans la continuité du projet cantonal de signalisation touristique mené à l'échelle des axes routiers les plus importants du territoire, l'ARCAM a démarré, courant 2019, son programme de signalisation régionale à l'échelle de l'ensemble du district.

1.2. Problématiques liées à la signalisation des zones d'activités économiques du district

Lors de l'analyse de la signalisation existante et des points d'intérêt à signaler, plusieurs constats liés aux zones d'activités économiques (ZAE) (zone artisanale, zone industrielle) du district ont émergé. On notera notamment les problématiques suivantes :

<ul style="list-style-type: none"> Diversité des panneaux d'information développés pour les zones industrielles : 	<ul style="list-style-type: none"> Diversité des dénominations utilisées pour signaler une même zone industrielle : 
<ul style="list-style-type: none"> Présence de panneaux non réglementaires (police de caractère, format, couleur); une signalisation parfois détournée à des fins publicitaires : 	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de panneaux liés à la signalisation des entreprises non réglementaire : 
<ul style="list-style-type: none"> Présence de quelques emplacements peu appropriés – Sécurité : 	<ul style="list-style-type: none"> Présence de panneaux insuffisamment entretenus – Végétation : 
<ul style="list-style-type: none"> Signalisation à double au sein d'un même carrefour : 	

Soucieuse d'améliorer les constats observés, l'ARCAM a souhaité mettre sur pied la réalisation d'un concept de signalisation spécifique aux ZAE de la région.

1.3. Projet-pilote sur le plan régional

De manière générale, le projet mené par l'ARCAM représente une réflexion-pilote pour l'ensemble des ZAE du district. Il se fixe comme objectifs principaux :

- De structurer de manière cohérente et d'uniformiser la signalisation des ZAE et des entreprises implantées dans le secteur correspondant ;
- D'apporter une réponse adéquate au développement actuel des ZAE en termes de guidage (accès à la ZAE, déplacements in situ) et d'information (accueil, localisation des entreprises) ;
- D'améliorer l'image et l'utilisation (fluidité du trafic, sécurité, etc.) des ZAE.

2. ORGANISATION DU PROJET

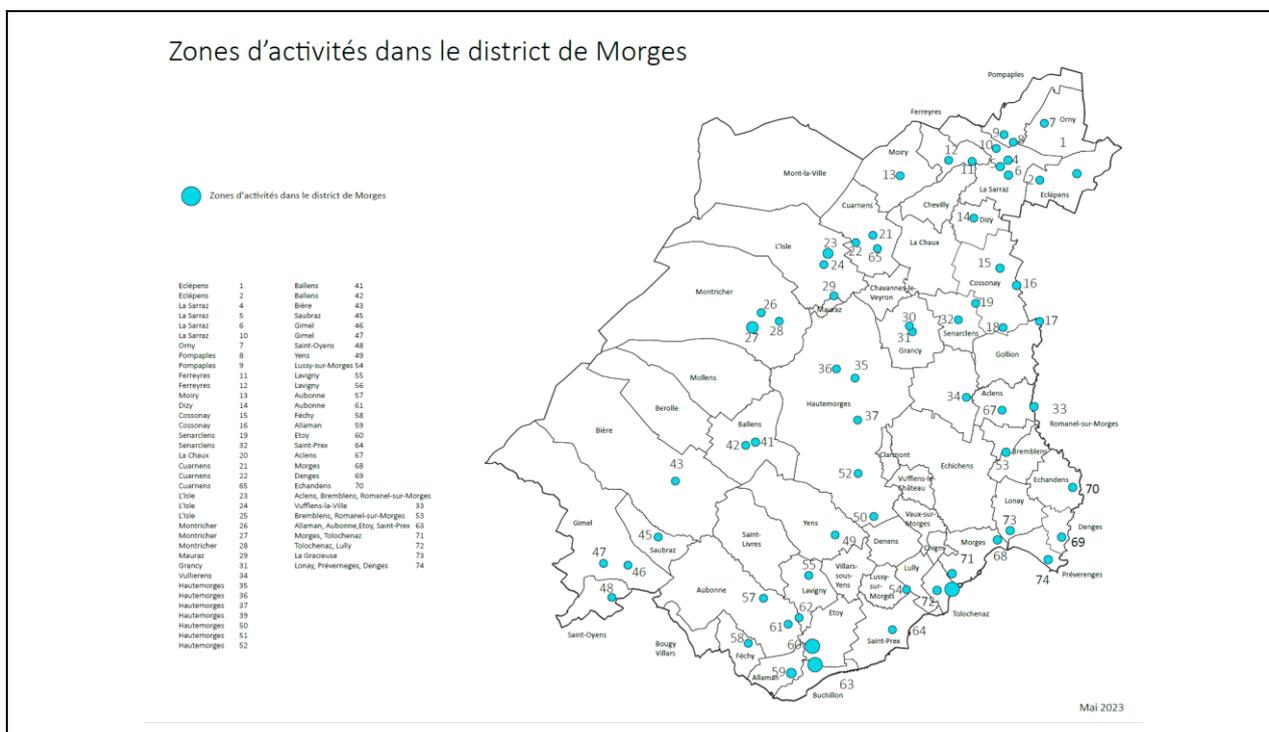
Pour cette étude-pilote, la réflexion s'appuie sur deux communes de référence :

- Commune de Morges (ZAE de Rond-Bosson et Morges Sud-Est (En Saint-Jean)) : référence pour les communes situées le long de l'Arc lémanique ;
- Commune de La Sarraz (ZAE Condémine, Pré-Neuf et Vallon) : référence pour les communes éloignées de l'Arc lémanique.

La réflexion est menée par un groupe de travail (GT) chargé d'élaborer des propositions de réponses aux objectifs du projet ; un GT composé :

- De représentants de l'ARCAM ;
- De représentants des communes de Morges et de La Sarraz ;
- D'un représentant du bureau Signaxis, mandataire.

La démarche est menée en coordination avec la Stratégie Régionale de Gestion des Zones d'activités (SRGZA) :



En complément, des représentants de plusieurs entreprises situées au sein des ZAE pilotes sont consultés afin d'identifier leurs besoins en termes de signalisation et des solutions potentielles pour améliorer la situation (démarche participative).

Sur la base des principaux résultats obtenus, le graphisme et le design des panneaux spécifiques aux ZAE sont réalisés par l'agence Zaniah.

Au final, les solutions proposées sont présentées aux Communes pilotes (validation technique) et au Comité directeur de l'ARCAM.

3. DÉMARCHE PARTICIPATIVE AVEC LES ENTREPRISES DES ZAE PILOTES

3.1. Organisation

ZAE pilote	Date de consultation	Nombre de questionnaires traités
Riond-Bosson – Morges	8 fév. 2022	7
Sud-Est morgien (En Saint-Jean)	8 fév. 2022	6
La Sarraz	24 janv. 2023	7

3.2. Questionnaire

- Un questionnaire composé de 10 questions¹ :
 - 4 en lien avec les constats et problématiques liés à la signalétique actuelle ;
 - 5 en lien avec les solutions et mesures à développer ;
 - 1 en lien avec l'utilisation des transports publics et du vélo au sein des ZAE.

3.3. Synthèse des résultats²

Constat principaux	Enseignements principaux à retenir dans l'optique du concept de signalisation à développer
<p>Trois ZAE pilotes avec trois configurations différentes qui portent différents regards sur les problématiques de signalisation et les solutions à mettre en place :</p> <ul style="list-style-type: none"> • A. Configuration « ZAE intégrée » (Sud-Est morgien (En Saint-Jean)) : 1 bâtiment = 1 entreprise (configuration du type « Alignement de parcelles ») ; bâti densifié ; localisation le long de la route principale de la région considérée. • B. Configuration « ZAE mixte densifiée » (Riond-Bosson) : présence de plusieurs entreprises au sein d'un même bâtiment ; bâti densifié ; localisation excentrée par rapport à la route principale de la région considérée. • C. Configuration « ZAE excentrée » (La Condémine) : bâti peu densifié ; localisation excentrée par rapport à la route principale de la région considérée. 	<p>Développer une signature régionale (uniformisation) en tenant compte des spécificités liées :</p> <ul style="list-style-type: none"> • A la configuration de la ZAE concernée ; • Aux principaux besoins de ses usagers.
Sud-Est morgien (En Saint-Jean) : un concept « Un bâtiment, une enseigne » qui fonctionne.	Source d'inspiration à retenir pour les ZAE qui ont la même configuration (entreprises situées au bord d'une route principale).
Riond-Bosson : nécessité de pouvoir varier les informations à signaler.	Développer un concept basé sur une signalétique numérique modulable et programmable.
La Sarraz : nécessité de pouvoir s'appuyer sur une signalisation légère et facile à mettre en œuvre.	Développer un concept qui s'appuie sur des solutions « traditionnelles » (totem non numérique).
Une utilisation des transports publics et du vélo dans les	Développer un concept de signalisation qui

¹ Cf. annexe 1.

² Pour les résultats détaillés, cf. annexe 2.

ZAE pilotes qui n'apparaît pas comme une thématique prioritaire à traiter.	s'adresse prioritairement aux personnes (clients, fournisseurs, etc.) se déplaçant avec un véhicule privé sur le réseau routier.
--	--

4. CONCEPT DE SIGNALISATION

4.1. Définition de la dénomination de la ZAE à signaler

- De manière générale, pour toutes les ZAE du district, utilisation de l'acronyme « Z.A. » (acronyme pour « Zone d'Activités »).
- De manière spécifique, pour chaque ZAE, définition d'une seule dénomination pour l'ensemble de la ZAE :
 - S'appuyer sur les noms définis dans le cadre de la mise en place du SRGZA.
 - Un nom qui se veut fédérateur.
 - Un nom facile à communiquer (un nom court).

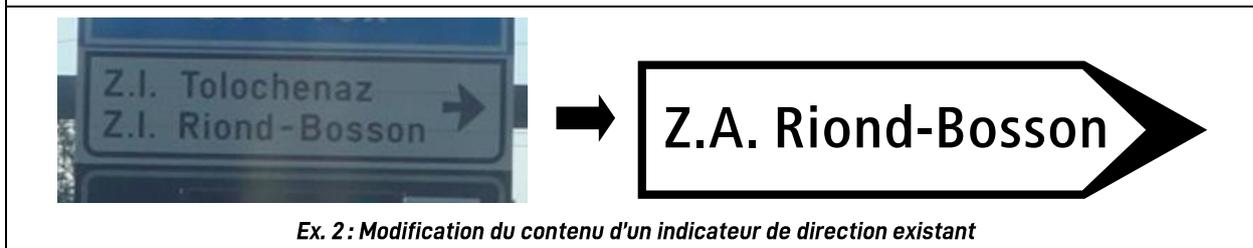
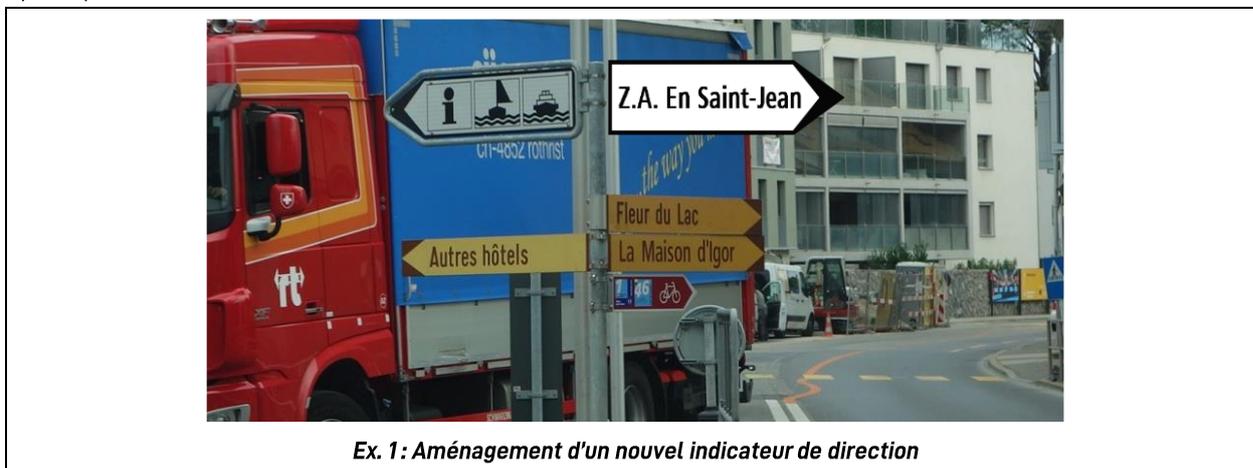
4.2. Panneaux de signalisation à aménager

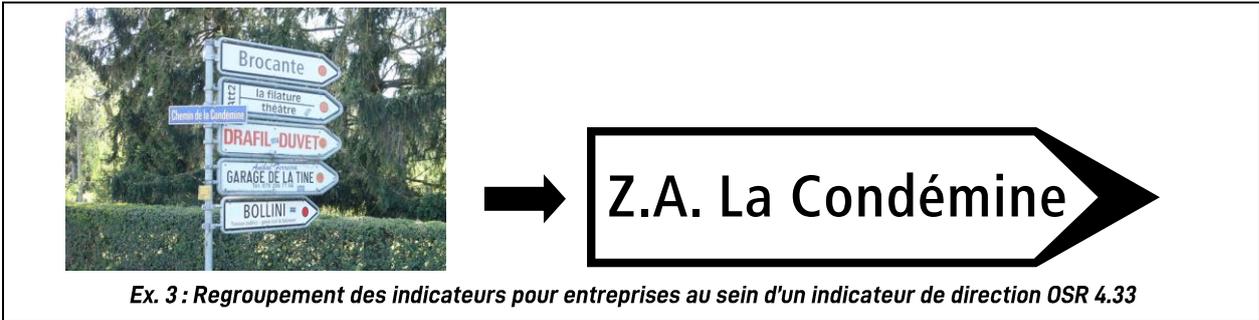
ARTICULATION GÉNÉRALE

- Un concept de signalisation qui se décline selon 4 phases principales articulées entre elles ; chaque phase étant matérialisée par un panneau spécifique :
 - Phase 1 : accès général à la ZAE le long des principales voies de circulation routière à l'aide d'indicateurs de direction OSR 4.33.
 - Phase 2 : signalisation des principales « portes d'entrée » de la ZAE à l'aide de panneaux de bienvenue.
 - Phase 3 : pour les ZAE se déclinant selon plusieurs secteurs (ZAE d'une certaine taille), guidage vers le secteur concerné à l'aide d'indicateurs de direction spécifiques.
 - Phase 4 : présence d'une enseigne pour les entreprises visibles depuis la chaussée ou d'un totem directionnel traditionnel ou digital pour les entreprises situées à l'écart des voies d'accès.

PHASE 1 – INDICATEUR DE DIRECTION OSR 4.33

- Identifier les principales voies d'accès à la ZAE concernée.
- Le long des principales voies d'accès identifiées, analyser les principaux carrefours à traiter.
- Aménager un indicateur de direction OSR 4.33 avec l'acronyme « Z.A. » et le nom de la ZAE au niveau des principaux carrefours à traiter :



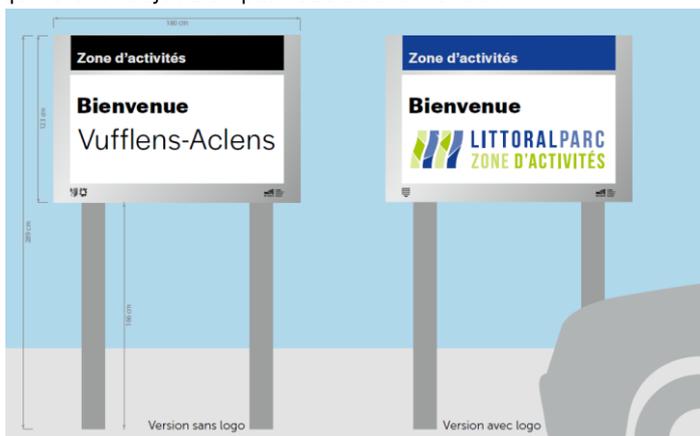


Ex. 3 : Regroupement des indicateurs pour entreprises au sein d'un indicateur de direction OSR 4.33

4. Prendre en considération les éléments techniques suivants pour la production des indicateurs de direction :
 - Police de caractère du texte : Astra Frutiger.
 - Couleur du texte : noir.
 - Couleur du fond du panneau : blanc.
 - Dimensions du panneau : à définir en fonction de la longueur du texte à indiquer et de la signalisation existante (alignement des différents indicateurs sur un même mât).
 - En fonction de l'emplacement de l'indicateur et de sa visibilité, réfléchir à la possibilité d'avoir un panneau double face.

PHASE 2 – PANNEAU DE BIENVENUE

1. Localiser géographiquement la position des entreprises situées au sein de la ZAE concernée.
2. Identifier les principales « portes d'entrée » de la ZAE en lien avec la localisation des entreprises concernées ; des « portes d'entrée » qui feront l'objet d'un panneau de bienvenue :



3. Développer, produire et aménager les panneaux de bienvenue concernés sur la base des éléments techniques suivants :

Structure de l'information

En-tête
1^{er} niveau de lecture, à la façon d'un fil d'ariane, il indique le niveau supérieur du lieu.

Contenu
Contient le texte principal, en grand, bien contrasté, se voit de loin et est bien lisible. En niveau 2, comporte une flèche de direction pour l'orientation.

Pied
Reprend les armoiries communales et le logo de l'association Arcam en signature. L'ensemble est traité en niveau de gris pour ne pas accrocher le regard par rapport au message principal.

Indications entreprises
Logos, noms des sociétés et flèches de direction. Pour un visuel cohérent, tous les textes sont traités en noir dans la même police de caractère. Les logos sont aussi uniformisés en noir et blanc pour rendre le visuel cohérent et ne pas marquer de hiérarchie.

Choix matériaux

Panneaux en aluminium avec application d'autocollants résistants, blancs ou noirs, imprimés, pouvant aussi être découpés.

Cadre de supports et poteaux en acier galvanisé.

Remarques :

- Le positionnement exact des panneaux de bienvenue devra être défini avec le voyer (DGMR) afin de ne pas gêner l'espace public concerné (visibilité par rapport au trafic, entretien de la chaussée, etc.).
- Les emplacements situés sur une route cantonale hors traversée de localité feront l'objet d'une autorisation d'usage du domaine public (AUDP), sans frais, qui sera co-signée par le propriétaire du panneau et la DGMR.
- Pour les ZAE intégrées à des zones résidentielles, s'interroger sur la possibilité de ne pas aménager des panneaux de bienvenue.

PHASE 3 – INDICATEUR DE DIRECTION POUR SECTEUR

1. Localiser géographiquement les limites des secteurs de la ZAE concernée.
2. Identifier les principales voies d'accès à chaque secteur.
3. Le long des principales voies d'accès identifiées, analyser les principaux carrefours à traiter.
4. Développer, produire et aménager les indicateurs de direction pour secteur au niveau des principaux carrefours identifiés :



Remarque :

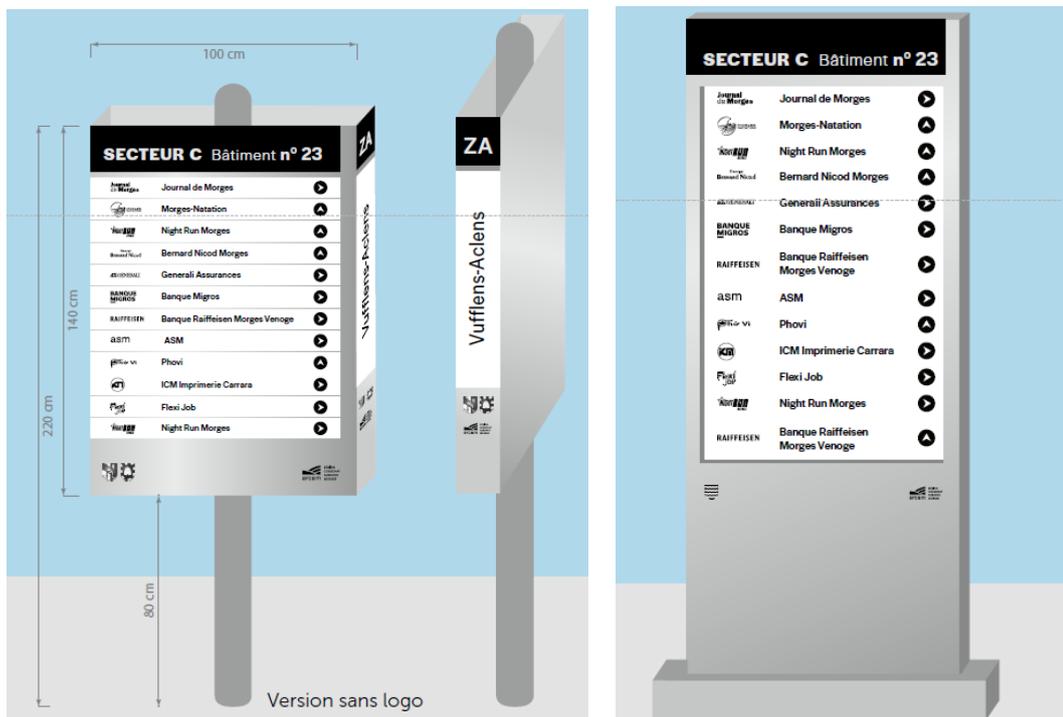
- Les indicateurs de direction pour secteur ne pourront pas être placés sur les îlots directionnels des giratoires (nécessité de ne pas masquer la visibilité des automobilistes s'engageant dans le giratoire).

PHASE 4 – TOTEM DIRECTIONNEL

1. A l'intérieur de la ZAE ou du secteur concerné, identifier les entreprises visibles depuis la chaussée et celles qui ne le sont pas (entreprises situées à l'écart des voies d'accès).
2. Pour les entreprises visibles depuis la chaussée, s'assurer que leur enseigne soit bien visible :



3. Pour les entreprises situées à l'écart des voies d'accès, identifier les emplacements à traiter pour permettre aux personnes (clients, fournisseurs, etc.) de rejoindre leur destination.
4. Pour chaque emplacement identifié, développer, produire et aménager un totem directionnel traditionnel ou digital :



5. PRINCIPALES CONDITIONS DE MISE EN ŒUVRE DU CONCEPT

5.1. Gestion de projet

CHEF(FE) DE PROJET

La gestion d'un projet de signalisation mené sur une ZAE est définie en fonction de la hiérarchisation des ZAE du district qui se décline selon trois niveaux d'importance :

1. ZAE d'importance cantonal (Site stratégique d'importance cantonale (SSDA))
2. ZAE d'importance régionale (ZAR)
3. ZAE d'importance locale (ZAL)

Pour les SSDA et les ZAR, la gestion d'un projet est placée sous la responsabilité de l'Organe de gestion (OG) qui communique et collabore directement avec la ou les commune(s) de référence.

Pour les ZAL, le projet de signalisation est placé directement sous la responsabilité de la commune de référence.

RESPONSABILITÉS

Dans l'optique de mener à bien le projet de signalisation, cinq responsabilités principales sont données au chef(fe) de projet :

1. Gérer le projet de signalisation de manière générale (organisation et coordination de la gouvernance, suivi des travaux et du calendrier, communication des résultats, etc.).
2. Organiser l'application du concept régional de signalisation sur la ZAE concernée :
 - Organiser le travail de terrain (analyse de la ZAE, des entreprises à signaler, des emplacements à traiter et des panneaux à produire/aménager).
 - Organiser le travail de réalisation graphique des panneaux.
 - Organiser la phase de validation des panneaux à produire/aménager.
3. Etudier et proposer un modèle de financement des panneaux (qui paie quoi).
4. Organiser la phase de mise en œuvre du projet (appel d'offres, suivi des travaux, vérification, etc.).
5. Définir les modalités de gestion de la signalisation sur la durée : présence de panneaux qui signalent des entreprises qui n'existeraient plus à supprimer, panneaux existants à modifier, nouveaux à produire/aménager.

GESTION ET SUIVI SUR LA DURÉE

Sur la durée, en termes de gestion des projets de signalisation menés sur les différentes ZAE du district :

- L'ARCAM proposera une fois par année un dépôt de demande LADE pour une commande groupée de panneaux ;
- L'entretien et le suivi des panneaux de bienvenue et des indicateurs de direction sont placés sous la responsabilité des OG, respectivement des communes concernées ;
- L'entretien et le suivi des totems traditionnels liés aux bâtiments sont placés sous la responsabilité des propriétaires des bâtiments ou du concierge concerné ;
- L'entretien et le suivi des totems digitaux sont placés sous la responsabilité de l'ARCAM qui s'occupe notamment de mettre à jour les informations en fonction de l'évolution de la situation des entreprises situées dans le bâtiment correspondant.

5.2. Estimation des coûts

INDICATEUR DE DIRECTION OSR 4.33

- Indicateur de direction pour routes secondaires 1020x200mm simple face :
 - Panneau : env. CHF 250 HT.
 - Cadre galvanisé : env. CHF 250 HT.
- Indicateur de direction pour routes secondaires 1300x250mm simple face :
 - Panneau : env. CHF 300 HT
 - Cadre galvanisé : env. CHF 300 HT.

PANNEAU DE BIENVENUE – INDICATEUR DE DIRECTION POUR SECTEUR – TOTEM DIRECTIONNEL

Budget indicatif de réalisation

Rabais de quantité: pour 10 pces = 20%, pour 50 pces = 30%

	Panneaux de bienvenue	Panneaux indication de secteur	Totems traditionnels	Totems digitaux
Conception graphique <i>(A affiner selon le nombre d'entreprises et de logos à mettre en place pour le totem traditionnel.)</i>	480.-	480.-	660.- à 880.-	1'200.- <i>Tarif unique pour mise en place de la charte graphique sur l'application de gestion du contenu.</i>
Impression du support <i>Autocollants laminés avec découpe.</i>	835.-	835.-	650.-	
Réalisation du support et installation <i>Comprenant 275.- de frais de déplacement, montant à déduire si installations groupées.</i>	2'563.-	2563.-	3'820.-	3'800.-
Matériel <i>Hors GC et frais d'amenée d'électricité.</i>				15'865.-
Logiciel <i>Licence annuelle pour le CMS (application Cloud pour gérer votre affichage de contenu).</i>				810.- <i>Licence annuelle</i>
Total indicatif HTVA	3'878.-	3'878.-	5'350.-	21'675.-
Total indicatif TVA 8,1%	4'192.-	4'192.-	5'783.-	23'430.-

5.3. Financement

De manière générale :

- L'OG en charge du projet propose un budget aux communes de référence avec un clé de répartition ad hoc.
- En parallèle à cette étape, une fois par année, l'ARCAM adresse une demande LADE au Canton pour une possibilité de cofinancement.

De manière spécifique :

- La signalisation directionnelle posée hors traversée de localité est financée par la DGMR.
- Pour la partie « Montage des panneaux », la commune donne la responsabilité à son Service technique (voirie) ou à un mandataire externe qui, le cas échéant, établit une offre (liste de mandataires potentiels disponible auprès de l'ARCAM).
- Les totems situés devant les bâtiments sont sous la responsabilité des propriétaires qui définissent avec les entreprises concernées les modalités de financement des panneaux.

ANNEXES

Annexe 1 « Questionnaire lié à la consultation des entreprises »

QUESTIONNAIRE – PHASE DE CONSULTATION DES ENTREPRISES

24 janv. 2023 – La Sarraz

Nom de l'entreprise :

Nom, prénom et statut de son représentant :

1. Constats et problématiques en lien avec la signalisation existante

Dans quelle mesure les constats suivants sont perçus comme des problèmes par vos collaborateurs, clients, fournisseurs ou visiteurs ? (1. Problème non pertinent – 2. Problème peu pertinent – 3. Problème pertinent – 4. Problème très pertinent)

	1.	2.	3.	4.
1.1. Une signalisation existante qui ne permet pas de rejoindre facilement votre entreprise (absence de signalisation, visibilité insuffisante, etc.).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Commentaire éventuel :</i>				
1.2. Des indicateurs de direction (panneaux de signalisation) situés sur le domaine public dont le contenu a été détourné à des fins publicitaires (présence de logos privés, de no de tél., d'adresse web, etc.).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Commentaire éventuel :</i>				
1.3. Des indicateurs de direction dont la dénomination pour une même Zone d'activités économiques n'est pas identique :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<i>Commentaire éventuel :</i>				
1.4. Des panneaux d'information ou totems qui regroupent plusieurs entreprises dont le design n'est pas uniforme :	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Commentaire éventuel :

1.5. Autres problèmes constatés en lien avec la signalisation existante :

2. Solutions et mesures à développer afin d'améliorer la signalisation routière existante

Quelles seraient les solutions à mettre en place afin d'améliorer la signalisation routière existante ? (1. Mesure non pertinente – 2. Mesure peu pertinente – 3. Mesure pertinente – 4. Mesure très pertinente)

	1.	2.	3.	4.
2.1. Distinguer les entreprises qui devraient être signalées sur le plan routier (par rapport à leur localisation, le profil de leurs fournisseurs, etc.) de celles qui n'auraient pas besoin d'être visibles au niveau du réseau routier.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaire éventuel :				
2.2. Privilégier la signalisation des Zones d'activités économiques, voire de sous-secteurs (Secteur A, Secteur B, etc.), plutôt que la signalisation individuelle des entreprises afin d'éviter une surcharge de panneaux.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaire éventuel :				
2.3. Privilégier la signalisation des bâtiments (« les entreprises changent, les bâtiments restent ») plutôt que la signalisation individuelle des entreprises afin d'éviter une surcharge de panneaux.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaire éventuel :				
2.4. Développer et aménager à certains endroits de la Zone d'activités économiques des panneaux d'information (plan de situation) ou totems qui regroupent plusieurs entreprises.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaire éventuel :				
2.5. Uniformiser le design et le graphisme de la signalisation des Zones d'activités économiques (totem, panneau d'information) à l'échelle du district de Morges.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Commentaire éventuel :				

2.6. Autres solutions potentielles :

3. Utilisation des Transports publics et du vélo

	1.	2.	3.	4.
1. D'après vous, est-il nécessaire de lancer une réflexion spécifique à l'utilisation des TP ou du vélo ? (1. Réflexion non pertinente – 2. Réflexion peu pertinente – 3. Réflexion pertinente – 4. Réflexion très pertinente)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<ul style="list-style-type: none"> Si 1. (Réflexion non pertinente) ou 2. (Réflexion peu pertinente), pour quelle(s) raison(s) ne faudrait-il pas lancer une réflexion spécifique à l'utilisation des TP ou du vélo ? 				

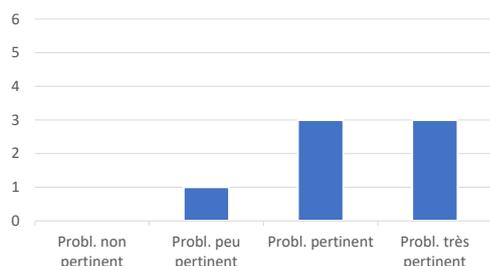
- Si 3. (Réflexion pertinente) ou 4. (Réflexion très pertinente), pour quels sujets, problématiques ou questions en particulier serait-il intéressant de lancer une réflexion ?

Commentaire éventuel:

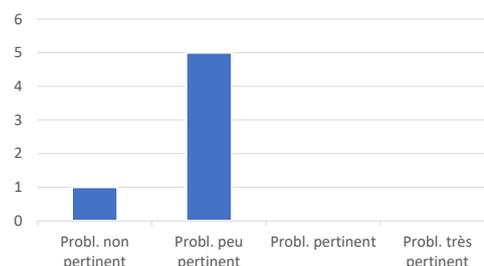
Annexe 2 « Résultats bruts relatifs aux questionnaires remplis par les entreprises consultées »

Constat et problématique: 1.1. Une signalisation qui ne permet pas de rejoindre facilement votre entreprise (absence de signalisation, visibilité insuffisante, etc.)

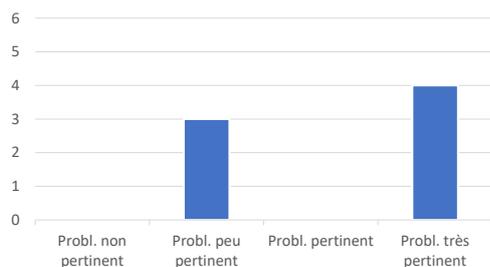
Riond-Bosson



Sud-Est morgien



La Sarraz

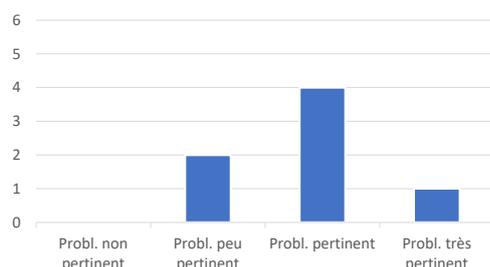


Principaux enseignements:

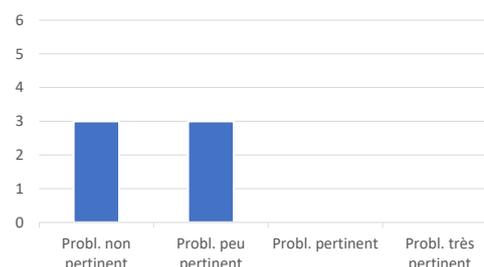
- Constat partagé par Riond-Bosson et La Sarraz.
- Problématique non pertinente pour Sud-Est morgien.

Constat et problématique: 1.2. Des indicateurs de direction (panneaux de signalisation) situés sur le domaine public dont le contenu a été détourné à des fins publicitaires (présence de logos privés, de no de tél., d'adresse web, etc.)

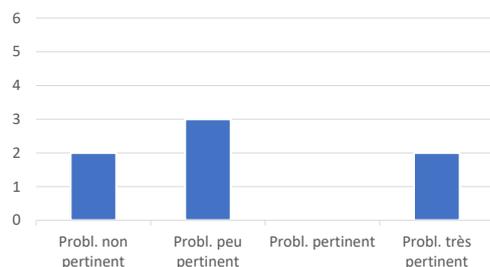
Riond-Bosson



Sud-Est morgien



La Sarraz

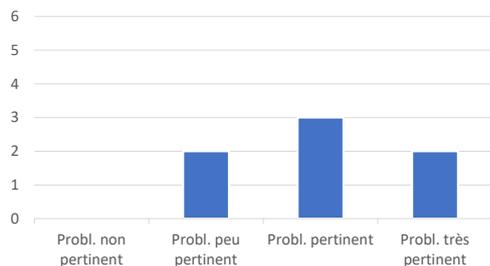


Principaux enseignements:

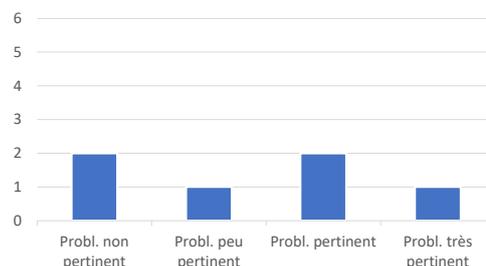
- Constat partagé par Riond-Bosson uniquement.

Constat et problématique: 1.3. Des indicateurs de direction dont la dénomination pour une même Zone d'activités économiques n'est pas identique

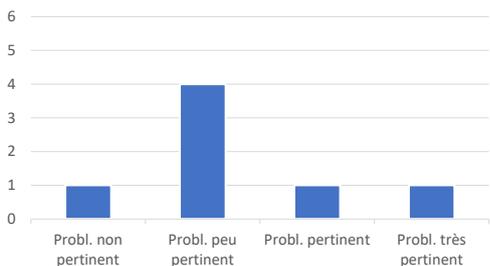
Riond-Bosson



Sud-Est morgien



La Sarraz

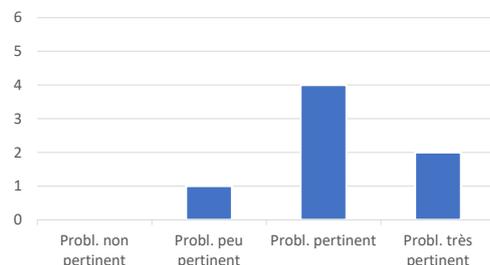


Principaux enseignements:

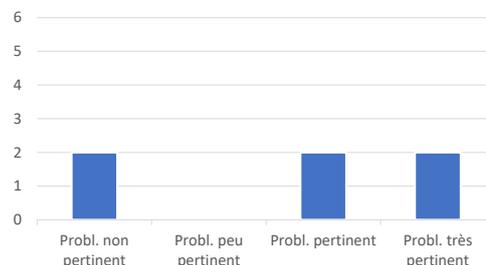
- Constat partagé par Riond-Bosson.
- Pas de tendance générale qui se dégage pour Sud-Est morgien et La Sarraz; problématique à traiter sans en faire une priorité.

Constat et problématique: 1.4. Des panneaux d'information ou totems qui regroupent plusieurs entreprises dont le design n'est pas uniforme

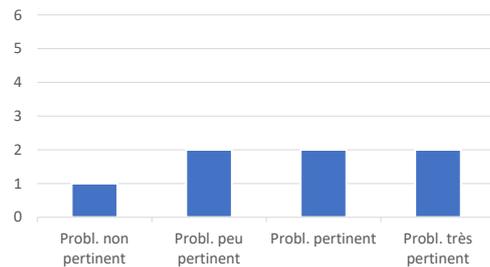
Riond-Bosson



Sud-Est morgien



La Sarraz



Principaux enseignements:

- Constat partagé par Riond-Bosson et Sud-Est morgien («Lecture compliquée», «A uniformiser»).
- Pas de tendance générale qui se dégage pour La Sarraz; problématique à traiter sans en faire une priorité.

Constat et problématique: 1.5. Autres problèmes constatés

Riond-Bosson:

- « Difficulté pour les visiteurs, lorsque plusieurs ZAE sont proches, à déterminer le **début** et la **fin** de chaque zone. Difficulté de connaître son emplacement au milieu de plusieurs zones. »
- « A l'entrée de la zone, il y a des informations qui se perdent lorsqu'on avance dans la zone -> mettre en place un **suivi** à jour dans les **carrefours**. »

Sud-Est morgien:

- « Le mélange de **couleurs**. »

La Sarraz:

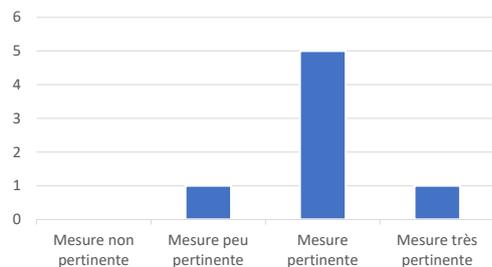
- -

Principaux enseignements:

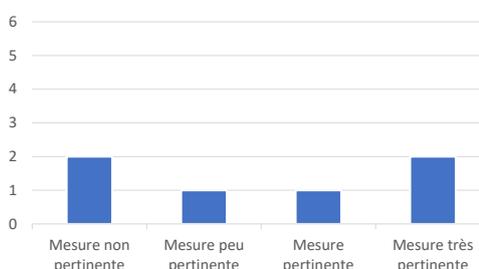
- *Traiter les problématiques liées à la vision globale des itinéraires à baliser.*

Solutions et mesures: 2.1. Distinguer les entreprises qui devraient être signalées sur le plan routier (p. r. à leur localisation, le profil de leurs fournisseurs, etc.) de celles qui n'auraient pas besoin d'être visibles

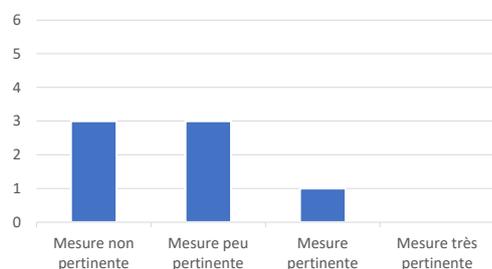
Riond-Bosson



Sud-Est morgien



La Sarraz

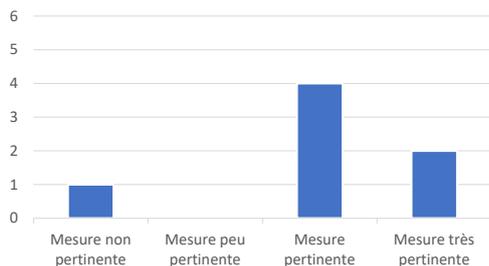


Principaux enseignements:

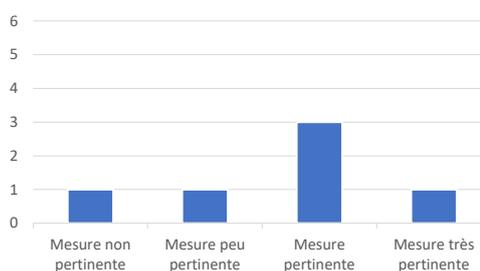
- *Solution pertinente pour Riond-Bosson.*
- *Solution non pertinente pour La Sarraz.*
- *Pas de tendance générale qui se dégage pour Sud-Est morgien.*

Solutions et mesures: 2.2. Privilégier la signalisation des Zones d'activités économiques, voire de sous-secteurs (Secteur A, Secteur B, etc.), plutôt que la signalisation individuelle des entreprises (éviter une surcharge de panneaux)

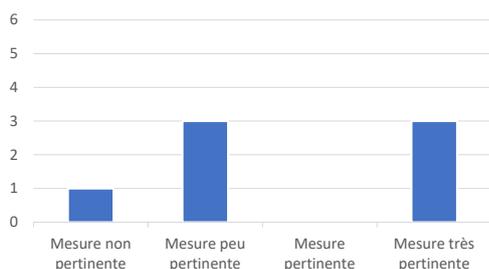
Riond-Bosson



Sud-Est morgien



La Sarraz

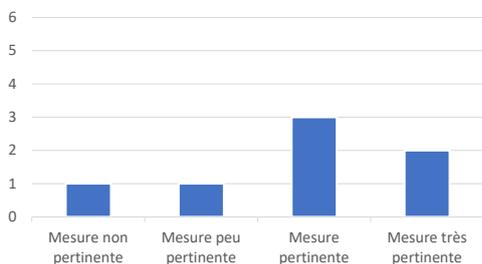


Principaux enseignements:

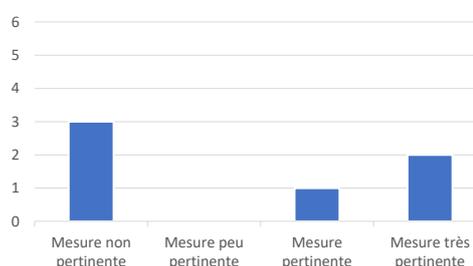
- Solution pertinente pour Riond-Bosson.
- Pas de tendance générale qui se dégage pour Sud-Est morgien et La Sarraz.

Solutions et mesures: 2.3. Privilégier la signalisation des bâtiments (« les entreprises changent, les bâtiments restent ») plutôt que la signalisation individuelle des entreprises afin d'éviter une surcharge de panneaux

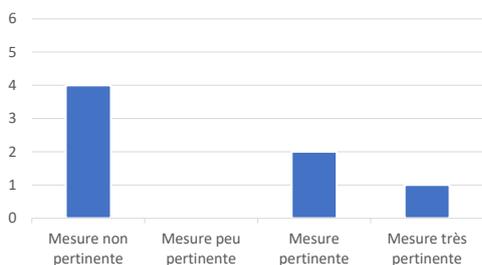
Riond-Bosson



Sud-Est morgien



La Sarraz

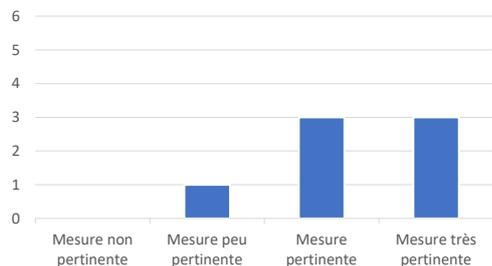


Principaux enseignements:

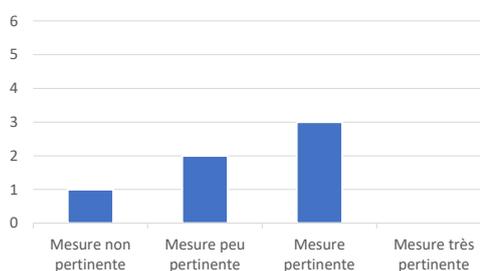
- Pas de tendance générale qui se dégage pour les trois zones.

Solutions et mesures: 2.4. Développer et aménager à certains endroits de la Zone d'activités économiques des panneaux d'information (plan de situation) ou totems qui regroupent plusieurs entreprises

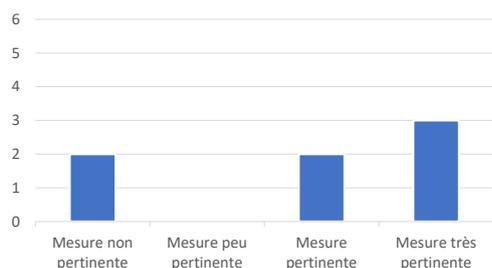
Riond-Bosson



Sud-Est morgien



La Sarraz

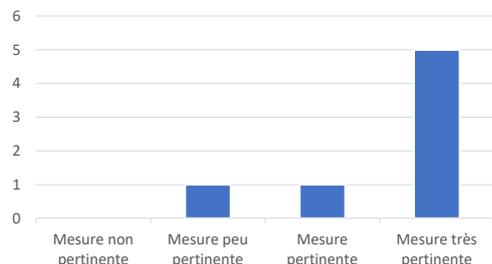


Principaux enseignements:

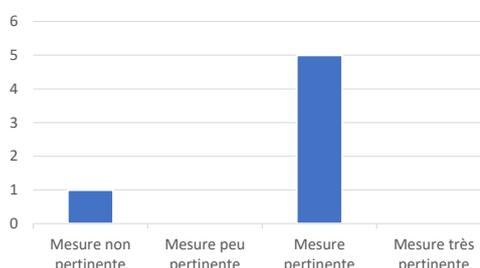
- *Solution pertinente pour Riond-Bosson.*
- *Solution relativement pertinente pour La Sarraz.*
- *Pas de tendance générale qui se dégage pour Sud-Est morgien.*

Solutions et mesures: 2.5. Uniformiser le design et le graphisme de la signalisation des Zones d'activités économiques (totem, panneau d'information) à l'échelle du district de Morges

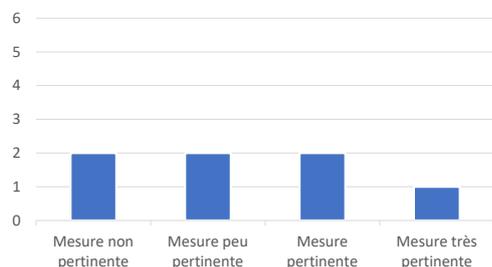
Riond-Bosson



Sud-Est morgien



La Sarraz



Principaux enseignements:

- *Solution pertinente pour Riond-Bosson et Sud-Est morgien.*
- *Pas de tendance générale qui se dégage pour La Sarraz.*

Solutions et mesures: 2.6. Autres solutions proposées

Riond-Bosson:

- Panneaux digitaux modulables et programmables qui permettent de varier les affichages.
- Envoi de messages sur nos smartphones et autres.
- Mettre en place des panneaux interactifs avec comme infos : moteur de recherche, situation de l'entreprise, no de tél., nombre de places de parc libres, etc.
- Avec le fait que tout le monde a un smartphone, réfléchir à des bornes d'information pertinentes (complémentarité).
- Laisser plus de place pour les camions livreurs et moins de place de parc pour les voitures. Utiliser le parc public à proximité.

Sud-Est morgien:

- -

La Sarraz:

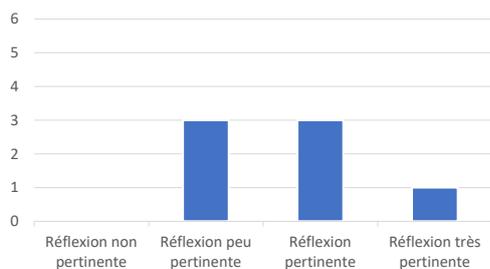
- -

Principaux enseignements:

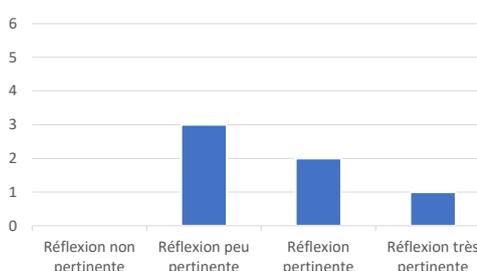
- *Riond-Bosson: volonté de développer des solutions numériques.*

3. Utilisation des Transports publics et du vélo: lancement d'une réflexion spécifique

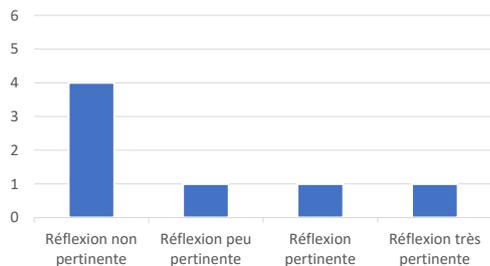
Riond-Bosson



Sud-Est morgien



La Sarraz



Principaux enseignements:

- *Thématique +/- pertinente pour Riond-Bosson et Sud-Est morgien.*
- *Thématique non pertinente pour La Sarraz.*