

Procès-verbal de la réunion du Comité de Sécurité publique de l'arrondissement L'Île-Bizard – Sainte-Geneviève tenue le mardi 8 décembre 2015, à 9 h, à la salle du conseil d'arrondissement du 13 rue Chauret à Sainte-Geneviève.

Étaient présents :

Messieurs Jean-Dominic Lévesque-René, Président
Francis Malenfant, PDQ 3
Stéphane Robitaille, SIM
Daniel Legault, contremaître

Mesdames Lise Laliberté, secrétaire du comité
Lise Landry, directrice – travaux publics, ingénierie et aménagement urbain
Patricia Alvarez, contremaître
Emilie Pilikian, représentante pour L'Île-Bizard
Marie-France Ouellet, représentante pour L'Île-Bizard
Lina Tuzet, AJOI

Absents : Maurice Rouillard, représentant pour L'Île-Bizard
Jean-Pierre Tanguay, représentant pour Sainte-Geneviève
Caroline Robert, représentant pour L'Île-Bizard
Yvette Binette, représentante pour Sainte-Geneviève

Également présentes : Suzanne Marceau, commissaire scolaire
Joanne Parent, éducatrice et représentante syndicale

Début de la réunion : 9 h 15

Monsieur Jean-Dominic Lévesque-René demande un tour de table pour que chacun se présente.

1) Adoption de l'ordre du jour de la réunion du 8 décembre 2015 :

Ajouter à l'item 14) varia :

- Vandalisme – nouvelle signalisation rue Raymond
- Plainte courses de voitures en tout temps – boulevard Chevremont et montée de l'Église

Il est proposé par Stéphane Robitaille et appuyé par Marie-France Ouellet d'adopter l'ordre du jour de la réunion du 8 décembre 2015.

2) Adoption du procès verbal de la réunion du 24 septembre 2015 :

Il est proposé par Émilie Pilikian et appuyé par Lina Tuzet d'adopter le procès verbal de la réunion du 24 septembre 2015.

3) Tableau des suivis :

Monsieur Lévesque-René vérifie les points inscrits au tableau et en fait des commentaires. Une mise à jour du tableau sera faite.

4) Stationnement des employés à l'école Sainte-Geneviève :

Monsieur Lévesque-René mentionne que suite à la réception d'une lettre de madame Joanne Parent, éducatrice et représentante syndicale à l'école Sainte-Geneviève, concernant la problématique au niveau du stationnement des employés de l'école Sainte-Geneviève. Mme Parent explique la situation et dit que le problème se situe principalement lors de l'heure du dîner. Elle demande s'il est possible d'ajouter ou changer les panneaux indiquant qu'une partie du stationnement des employés de l'école Sainte-Geneviève soit réservée aux détenteurs de vignette et ayant pour heure de permission de stationner entre 10 h 30 et 13 h 30. Constable Malenfant mentionne que si la circulation est fluide et que les véhicules peuvent bien circuler, il n'y a aucun problème. Il serait important que certains employés aient une vignette bien visible, ainsi que des panneaux avec des flèches précisant « détenteurs de vignette », il ne faut pas que cela gêne la fluidité de la rue Sainte-Anne. Madame Suzanne Marceau explique qu'elle a rencontré madame Tess hier et qu'effectivement, il y a un problème à ce niveau et elle est soucieuse de cette problématique. Des gens viennent faire du parascolaire, donc ceux-ci s'ajoutent aux employés déjà en place. Constable Malenfant précise qu'il sera important d'inscrire des heures sur les panneaux afin que les espaces soient libres pour l'arrivée des autobus. Madame Lise Landry vérifiera auprès de madame Patricia Rafaël afin d'obtenir des vignettes de la Ville de Montréal. Il sera important que les vignettes soient bien identifiées car il y a des employés qui ont des vignettes de la CSMB. Ces vignettes devront indiquer « vignette de zone ». Une zone sera créée pour ce secteur. Monsieur Daniel Legault informe qu'il y a des frais pour ces vignettes de la Ville de Montréal. Lise Laliberté informe que les vignettes sont 105\$ plus taxes.

Vérifier la signalisation actuelle et changer pour des panneaux indiquant un droit de stationner pour les détenteurs de vignettes de 10 h 30 à 13 h 30.

5) Dépôt du Guide de gestion de la circulation routière de l'arrondissement

Monsieur Lévesque-René dépose le document et en explique quelques passages. Ce document servira de guide aux membres du Comité de sécurité publique ainsi qu'aux citoyens. Monsieur Stéphane Robitaille mentionne que pour le SIM, il est évident qu'ils ne sont pas pour l'installation de dos d'âne. Le modèle utilisé par l'arrondissement, soit le dos d'âne allongé, est celui qui a le moins d'impact au niveau des véhicules d'urgence. Ce document sera déposé et approuvé par le Conseil d'arrondissement du mois de janvier 2016.

Il y aura également d'un 2^e document, « Plan sectoriel de rues » (zones scolaires, parcs, espaces verts, aînés) qui sera un document nécessaire pour les employés mais à l'interne seulement.

6) Compagnie de remorquage :

Constable Malenfant demande qui, à l'arrondissement, pourrait l'aider dans ce dossier. Une guerre entre compagnies de remorquage est en cours dans l'ouest de l'île. Monsieur Daniel Legault informe que lors d'une situation où un remorquage est requis, l'arrondissement contacte la compagnie American Auto Centre. Constable Malenfant informe que la Compagnie Top Speed veut le contrôle exclusif et fait des menaces, intimide, etc., la compagnie American Auto Centre. Il aimerait savoir si nous avons une entente écrite avec cette compagnie et si oui, il aimerait obtenir une copie du document. Madame Lise Landry vérifiera et reviendra à ce sujet. Il aimerait également savoir qui peut l'aider au niveau des règlements. Mme Landry informe qu'elle lui donnera tout ce que nous avons à ce sujet.

7) Rapport d'étude de circulation rue Chevremont

Monsieur Lévesque-René analyse le rapport de l'étude de circulation faite au 579 Chevremont. Il informe qu'au printemps prochain, des bacs à fleurs seront installés ce qui aura un effet sur la circulation locale. Il informera le plaignant du résultat de l'étude ainsi que des mesures pour atténuer la circulation qui seront installées au printemps prochain.

8) Demande d'interdiction de stationnement rue Lefebvre (GDC #15-280598) :

Monsieur Lévesque-René explique la requête du citoyen. Comme première étape, il ira faire une étude de terrain afin de prendre les mesures de la rue. Si la rue est trop étroite, il faudra vérifier si cela pourra causer un problème. Suite à l'étude de terrain, un item sera inscrit à l'ordre du jour de la prochaine réunion du Comité de sécurité publique du mois de janvier 2016. Monsieur Robitaille informe que pour le SIM, 6 mètres sont nécessaires pour assurer une bonne circulation des véhicules d'urgence.

9) Demande d'installation d'un arrêt au coin de Léo-Grenier et Bellevue (GDC #15-294787):

Monsieur Lévesque-René explique la requête du citoyen. Monsieur Daniel Legault informe que les travaux sont presque terminés et des arrêts temporaires ont été installés durant la période des travaux. Des arrêts permanents seront installés prochainement. Monsieur Robitaille demande un plan actuel de ce secteur par précaution. Monsieur Lévesque-René informera le citoyen.

10) Panneau 40 km/h rue Colombier entre de Tonty et Lacombe pose problème (GDC #15-221551):

Monsieur Lévesque-René communiquera avec la plaignante afin d'obtenir plus d'explications et de détails concernant sa demande.

11) Arrêt problématique au coin de Chevremont et Aimé-Lecavalier (GDC #15-221551):

Monsieur Lévesque-René informe que l'arrêt ne sera pas déplacé et informera la plaignante.

12) Rue Lefebvre – installation de boîtes postales causant des problèmes au niveau de la circulation (GDC #15-329236):

Monsieur Lévesque-René explique la requête du citoyen. Monsieur Robitaille mentionne qu'il y a une acclimatation au changement à faire de la part des citoyens. Ce commentaire du citoyen est un commentaire qui survient lorsqu'il y a un nouveau changement. Monsieur Lévesque-René contactera le citoyen pour lui expliquer la situation.

13) Demande d'installation d'un panneau indiquant un passage piétonnier au coin de Cherrier et Sainte-Marie (GDC #15-329236)

Constable Malenfant informe qu'il faudra vérifier les normes avant de faire l'installation des panneaux. S'il y a matière à installer, l'installation sera faite.

14) Varia :

- Vandalisme – nouvelle signalisation rue Raymond : monsieur Lévesque-René informe qu'avant l'installation des panneaux, il a fait distribuer une lettre informant les citoyens du secteur de l'installation des panneaux interdisant le stationnement. Un citoyen mécontent qui a eu une contravention, a arraché les panneaux. Les panneaux devront être solidifiés.

14) Varia (suite) :

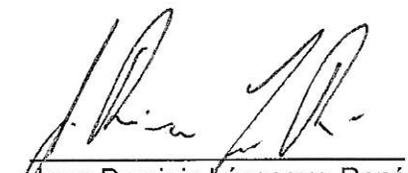
- Plainte courses de voitures en tout temps – boulevard Chevremont et montée de l'Église : monsieur Lévesque-René explique la requête de la citoyenne. Possiblement le même groupe de jeunes qui erre dans le nouveau stationnement du parc Eugène-Dostie. Il communiquera avec la citoyenne pour lui expliquer ce que l'arrondissement fera pour tenter de régler le problème.
- Monsieur Lévesque-René mentionne que le citoyen de la rue Aumais, monsieur Khan, s'est présenté à l'assemblée du conseil pour revenir encore sur son problème avec les jeunes qui vont dans le parc après les heures. Il n'y a malheureusement pas de solution miracle et nous continuerons d'étudier ce dossier.

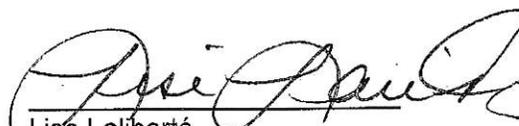
15) Prochaine réunion du comité :

La prochaine réunion aura lieu le mercredi 20 janvier 2016, à 9 h, à la salle du conseil d'arrondissement du 13 rue Chauret à Sainte-Geneviève.

16) Levée de l'assemblée :

Il est proposé par Marie-France Ouellet et appuyé par Lina Tuzet de lever l'assemblée à 11 h 00.


Jean-Dominic Lévesque-René
Président


Lise Laliberté
Secrétaire du comité

Guide de gestion de la circulation routière de l'arrondissement de l'Île-Bizard-Sainte-Genève.



Rédigé par Jean-Dominic Lévesque-René

Novembre 2015



TABLE DES MATIÈRES

Introduction	3
Actions à entreprendre	5
Passage pour piétons surélevé	6
Intersection surélevée	7
Bande sonore	8
Dos d'âne allongé.....	9
Passage pour piétons texturé	9
Avancée de trottoir	10
Bordure à rayon réduit	10
Chicane.....	11
Îlot circulaire (mini-carrefour giratoire).....	12
Stationnement sur rue	12
Terre-plein.....	13
Bollards – Balises de rue	13
Avancée à mi-chaussée.....	14
Impasse	14
Annexe A	16
Annexe B	23

Actuellement, en 2015, l'arrondissement de L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève compte une population d'environ dix-huit mille résidents et résidentes. Nous y retrouvons donc des développements immobiliers anciens et récents, tous très différents les uns des autres.

Cette réalité engendre une importante problématique de circulation routière. De plus, la situation démographique de l'arrondissement augmente d'année en année. Afin de bien gérer les différents problèmes actuels reliés à la circulation et surtout de prévenir l'apparition de nouvelles difficultés, la rédaction d'un guide de travail pour les membres du comité de sécurité publique revêtait une importance cruciale.

Le présent guide est rédigé dans l'objectif d'offrir aux membres du comité de sécurité publique (CSP) de l'arrondissement de L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève un document officiel quant à la gestion de la circulation routière sur le territoire de l'arrondissement. Il a pour objectif de développer les différents aspects reliés à l'instauration des mesures d'atténuation de la circulation.

Ce guide est à la fois un document de référence et de travail pour les membres du comité de sécurité publique de l'arrondissement de L'Île-Bizard-Sainte-Geneviève, en vue de mettre en place différentes mesures d'atténuation. Il met en lumière une définition claire et un processus à suivre, afin que les membres du comité de sécurité publique soient les mieux outillés et les plus efficaces possible.

Le présent guide est inspiré du document de gestion de la circulation de la division du transport de la Ville de Québec.

La première action que nous aborderons est la démarche que les membres du comité de sécurité publique doivent suivre pour la gestion de la circulation routière de l'arrondissement.

Tout d'abord, par le biais de la réception d'une plainte ou d'une action préventive, les membres du comité ouvrent un dossier de la problématique. Par la suite, les membres localisent celle-ci. Il est très important que les membres du comité de sécurité publique identifient correctement le problème (la perception vs la réalité). Par exemple, si la problématique est liée à la vitesse automobile, le comité déploiera la Nu-Metric (dispositif permettant de comptabiliser le nombre d'automobiles et leur vitesse). Sinon, une étude sur le terrain sera réalisée pour la réunion suivante. Cette démarche permet aux membres du comité de sécurité publique de quantifier la problématique, ce qui leur permet ensuite de choisir la meilleure approche possible. Il est aussi important de considérer, si possible, des améliorations au réseau artériel, de ne pas gêner les modes de déplacement non motorisés, de considérer tous les services à proximité et d'effectuer un suivi rigoureux.

Par ailleurs, lors du choix de la mesure d'atténuation de circulation, les membres du CSP doivent prendre en considération qu'il s'agit d'une combinaison de mesures physiques qui réduisent les effets négatifs de l'usage des véhicules automobiles, modifient le comportement des conducteurs et améliorent les conditions pour les autres usagers de la rue, et qu'elles sont généralement implantées sur les rues résidentielles locales. Le déploiement de mesure d'atténuation a cinq objectifs précis, soit de réduire la circulation de transit sur les rues locales, d'inciter les véhicules en circulation à réduire leur vitesse, de maintenir une accessibilité sécuritaire pour l'ensemble des résidents du quartier, de maintenir une bonne accessibilité aux véhicules d'urgence et créer des conditions propices au déplacement des piétons et des cyclistes.

De plus, lors de ce même choix, les membres du comité sont dans l'obligation d'étudier la faisabilité et l'efficacité de la solution. Celles-ci peuvent être influencées par

le cadre légal, la responsabilité civile, l'application de la réglementation ainsi que l'entretien des infrastructures.

Considérant qu'il existe une multitude de mesures d'atténuation de la circulation et afin de faciliter leurs études et leurs mises en place, nous avons donc regroupé en cinq catégories toutes les mesures d'atténuation existantes et chacune d'entre elles est jointe à un groupe de niveau d'intervention applicable.

Il y a quatre niveaux d'interventions :

- Le niveau 1 représente peu de risque ;
- Le niveau 2 représente un risque ;
- Le niveau 3 représente un grand risque ;
- Finalement, le niveau 4 représente un niveau de danger.

La première catégorie est celle de la prévention et de la sensibilisation. Les outils disponibles pour cette catégorie sont les babillards électroniques, les dépliants, etc. Ces actions sont applicables pour le niveau représentant peu de risque.

La seconde catégorie est celle des déviations verticales :

Passage pour piétons surélevé



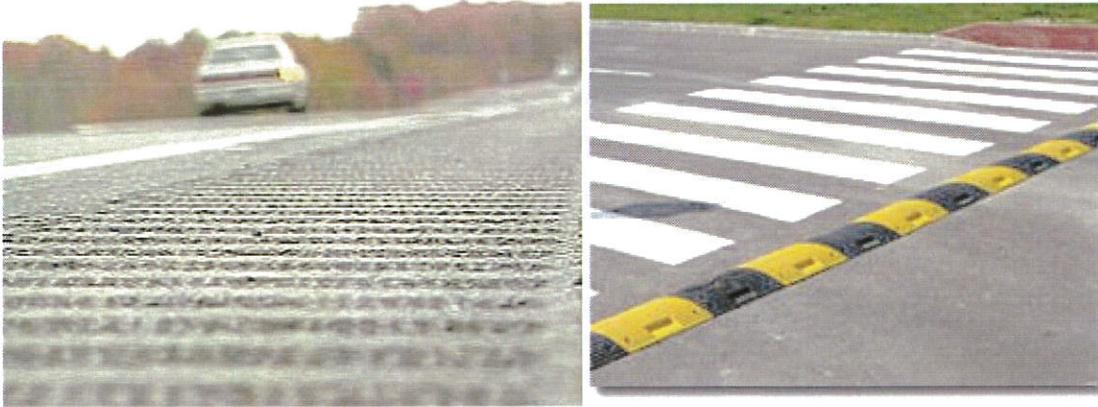
Cette mesure s'applique au niveau de danger seulement.

Intersection surélevée



Cette mesure s'applique aux niveaux de grand risque et de danger.

Bande sonore



Cette mesure s'applique aux niveaux de risque et de grand risque.

Prolongement du trottoir



Cette mesure s'applique aux niveaux de grand risque et de danger.

Dos d'âne allongé



Cette mesure s'applique aux niveaux de grand risque et de danger.
Voir annexe A pour l'application de cette mesure.

Passage pour piétons texturé



Cette mesure s'applique aux niveaux de risque, de grand risque et de danger.

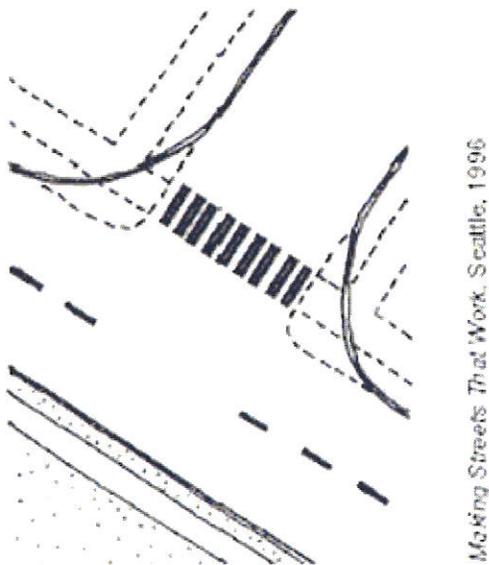
Les déviations horizontales constituent la troisième catégorie :

Avancée de trottoir



Cette mesure s'applique aux niveaux de risque, de grand risque et de danger.

Bordure à rayon réduit



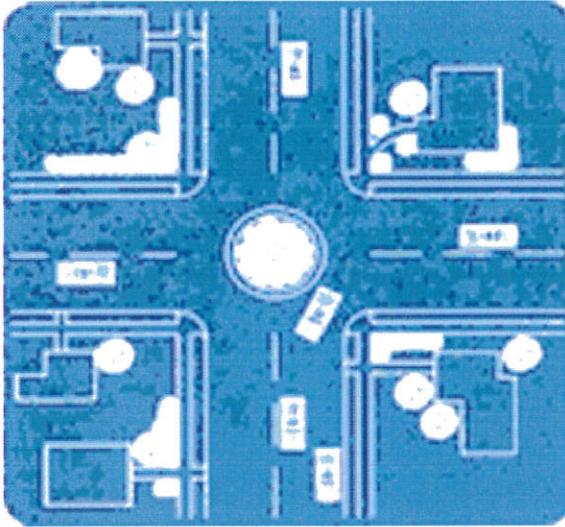
Cette mesure s'applique aux niveaux de risque, de grand risque et de danger.

Chicane



Cette mesure s'applique aux niveaux de risque, de grand risque et de danger.

Îlot circulaire (mini-carrefour giratoire)



Cette mesure s'applique aux niveaux de risque, de grand risque et de danger.

Stationnement sur rue



Cette mesure s'applique aux niveaux de risque, de grand risque, de danger et si nécessaire.

Terre-plein



Cette mesure s'applique aux niveaux de risque, de grand risque et de danger, et si nécessaire.

Bollards- Balises de rue

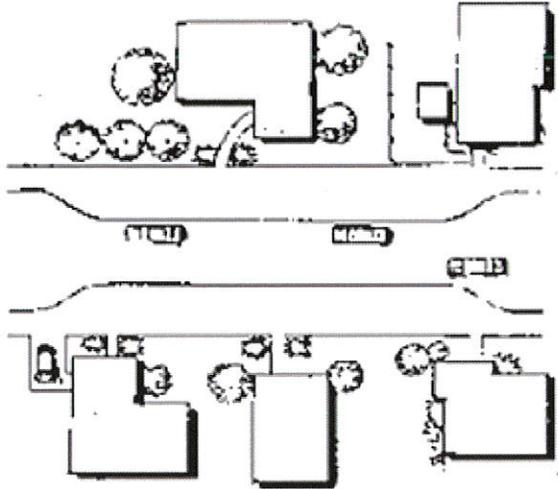


Cette mesure s'applique aux niveaux de risque, de grand risque et de danger.

Il est important de préciser que ce produit est peu coûteux et son utilisation est universelle et sans limites. Nous pouvons créer des chicanes, des obstacles centraux (installation regroupée en multiples formes géométriques), des affiches de signalisation, des entraves, etc.

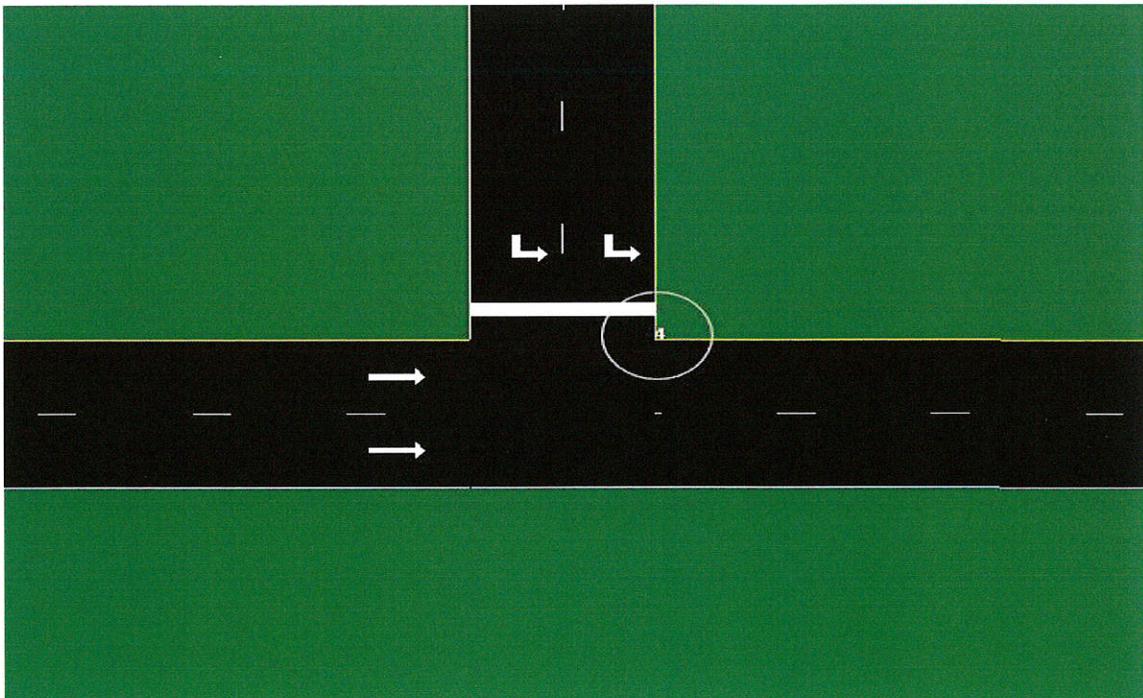
La quatrième catégorie représente les entraves :

Avancée à mi-chaussée



Cette mesure s'applique aux niveaux de risque, de grand risque, de danger, et si nécessaire.

Impasse



Cette mesure s'applique aux niveaux de risque, de grand risque, de danger, et si nécessaire.

La dernière catégorie évoque la signalisation. On retrouve dans cette catégorie tous types d'affiches de signalisation, telles que les non- stationnement, accès interdit, arrêt obligatoire, cédez le passage, virage interdit, sens unique, limite de vitesse etc.

Ces mesures s'appliquent à tous les niveaux.

ANNEXE A



Ralentisseurs (dos d'âne)

Normes et procédure pour l'implantation de ralentisseurs

Comité de sécurité publique



OBJECTIF

Le présent document vise à présenter la norme d'installation des ralentisseurs, en accord avec la réglementation applicable, ainsi que la procédure à suivre pour en faire la demande sur le réseau local de voirie de l'arrondissement de L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève.

DÉFINITION

Le ralentisseur, communément appelé « dos d'âne allongé », est une surélévation de la chaussée en forme d'arc de cercle dont la longueur est supérieure à l'empattement d'une automobile, soit environ 4 mètres de longueur, avec une hauteur de 80 mm.

CONTEXTE

Dans certaines circonstances, le ralentisseur est utile pour réduire la vitesse ou diminuer la circulation de transit dans les quartiers résidentiels. Toutefois, certaines conditions doivent être réunies pour que cette mesure soit réellement efficace.

Comme l'implantation de ralentisseurs occasionne des inconvénients majeurs pour les résidents et pour les passants et que d'autres options peuvent être considérées, toute demande de dos d'âne doit être analysée par l'arrondissement. Nous nous réservons le droit d'implanter ou non d'autres mesures d'apaisement de la circulation.

CRITÈRES ET PRÉALABLES

Aucun dos d'âne ne peut être aménagé dans les endroits qui répondent à au moins un (1) des critères suivants :

1. Critères liés à la hiérarchie de la voie de circulation

- sur une route numérotée du ministère des Transports du Québec
- sur une route intermunicipale
- sur toute collectrice ou artérielle
- sur une voie de desserte autoroutière (collectrice latérale)

2. Critères liés à la géométrie

- sur une voie dont la pente est supérieure à 4 %
- à moins de 15 m de l'approche d'une courbe
- en face d'une entrée charretière ou d'une borne-fontaine

3. Critères liés aux caractéristiques de la circulation

- sur une route de camionnage
- sur une voie desservant une zone industrielle ou commerciale
- sur le parcours d'un circuit permanent pour autobus de transport collectif ou des véhicules d'urgence
- sur le trajet le plus court des véhicules d'urgence pour se rendre à une résidence où se trouvent déjà 2 ralentisseurs

4. Critères liés à la sécurité

- sur une voie non éclairée
- là où on retrouve une bande ou une piste cyclable
- sur une voie de circulation n'ayant pas de trottoir sur au moins un de ses côtés, c'est-à-dire sans bordure ou avec un accotement

PRÉALABLES POUR L'IMPLANTATION

Un ralentisseur peut être implanté seulement dans les **rues des quartiers résidentiels** où la **limite de vitesse est de 50 km/h et moins**. De plus, son installation doit tenir compte des aspects suivants :

- Le ralentisseur doit être situé à un minimum de 50 mètres en amont d'un panneau d'arrêt, de la bordure d'un parc ou d'une école.
- Son orientation doit être perpendiculaire au sens de la circulation, selon un angle droit.
- Il doit être visible de loin.
- Il ne doit pas modifier l'écoulement de l'eau.
- Il doit être localisé à la limite des deux terrains dont les résidents ou propriétaires des deux côtés de la rue ont accepté son implantation.
- La sécurité des cyclistes et piétons ne doit pas être compromise.

INCONVÉNIENTS DES RALENTISSEURS

L'implantation de ralentisseurs occasionne certains inconvénients que les demandeurs doivent connaître avant de faire leur requête à l'arrondissement :

- augmentation du temps de réponse des véhicules d'urgence
- risque d'aggravation des blessures d'éventuels patients transportés par ambulance

- risque d'accident de travail des ambulanciers lors des transports de patients
- délais de transport de patients en état critique vers un centre hospitalier
- dommage occasionné au véhicule ambulancier lors du rebond sur le dos d'âne (suspension, direction voire même carrosserie)
- difficulté supplémentaire lors du déneigement
- vibration dans les résidences à proximité
- augmentation du bruit de suspension des véhicules
- bruit de freinage et d'accélération soudain, en amont et en aval
- véhicules tentant des manœuvres de contournement de façons dangereuses et non réglementaires
- utilisation à haut risque par les enfants comme terrain de jeu (tremplin pour planches à roulettes, vélos et mobylette)
- gazon endommagé par le passage des véhicules en l'absence de bordure de rue
- augmentation de la pollution visuelle due à l'implantation de signalisation

AUTRES OPTIONS POUR RALENTIR LA CIRCULATION

À la suite d'une étude du secteur visé,

le comité de sécurité publique se réserve le droit d'implanter d'autres mesures d'apaisement de la circulation, telles que :

- le marquage au sol, réduisant la largeur des voies de circulation
- bollards ou bacs de fleurs, réduisant la largeur des voies de circulation
- autorisation de stationner sur un ou deux côtés de la voie de circulation
- stèles de vitesse
- optimisation de la signalisation
- îlots de contournement
- refuge pour piétons aux intersections
- saillies de trottoir
- surveillance policière
- inversion de sens de la circulation
- proposition d'un réseau fluide de collectrices et d'artères pour éviter le recours aux raccourcis par des secteurs résidentiels

FAIRE UNE DEMANDE

Pour faire une demande de dos d'âne à l'arrondissement, le citoyen ou représentant désigné agissant à titre de demandeur a deux options. La première est d'enregistrer une plainte auprès de l'arrondissement où ils peuvent faire signer à leurs voisins la pétition qui se trouve à la fin de ce document. (Une seule signature par adresse civique pour les personnes dont c'est la résidence principale.) Cette pétition doit recueillir un nombre suffisant de signatures comme suit :

- 75 % des citoyens touchés (propriétaires ou locataires) par l'implantation potentielle d'un dos d'âne doivent donner leur accord.
Exemple : vous souhaitez faire installer un dos d'âne dans la rue Laberge, entre les rues Roumefort et Marcoux. Faites signer la pétition aux résidents ou propriétaires des logements de toute cette section de rue;
ET
- 100 % des propriétaires des six résidences (ou blocs d'appartements) se trouvant à la hauteur de l'emplacement potentiel du dos d'âne doivent donner leur accord (ces résidences seront déterminées par l'arrondissement).

Attention : une pétition ne sera acceptée que si elle est faite à partir de ce document.

Faites parvenir la pétition par télécopieur au 514 620-4543.

APPROBATION PAR LE COMITÉ DE SÉCURITÉ PUBLIQUE

Lorsque le comité reçoit la pétition, il s'assure que toutes les exigences liées à la demande et à l'implantation d'un ralentisseur soient conformes.

Le comité ainsi que ces acteurs recommandera l'installation du ralentisseur (ou d'une autre mesure de modération de la circulation) et prendra, le cas échéant, les actions nécessaires pour l'implantation de la mesure jugée la plus appropriée.

PRIORITÉ

La priorité pour l'implantation d'une mesure de modération de la circulation sera accordée au secteur dont les analyses auront démontré la problématique qui a été identifiée. Les données sont collectées à l'aide d'analyseurs de vitesse comparables aux analyseurs utilisés par le Service de police de la Ville de Montréal.

DEMANDE DE RETRAIT

Pour faire une demande de retrait d'un ralentisseur ou d'une autre mesure d'apaisement de la circulation, l'appui de 75 % des résidents est nécessaire.

Cependant, l'arrondissement peut décider d'enlever une de ces mesures pour des raisons de sécurité.

DÉLAI D'ATTENTE EN CAS DE REFUS

Si une demande est refusée, un délai de 2 ans est requis avant que l'arrondissement réévalue d'autres demandes pour le même secteur.

Implantation selon les normes du ministère des Transports du Québec

L'implantation de ralentisseurs doit se faire selon les normes provinciales. Le marquage des ralentisseurs doit être réalisé conformément au dessin normalisé du ministère des Transports du Québec (DN-V-6-23). Des panneaux de signalisation doivent être installés en bordure des ralentisseurs ainsi qu'à 30 et 50 mètres avant le ralentisseur.

ANNEXE B



Annexe A DEMANDE D'UN RALENTISSEUR (DOS D'ÂNE ALLONGÉ)

Nom de la personne responsable : _____

Téléphone : (maison) _____ (bureau) _____

Adresse :

Nous, les soussignés, requérons par la présente demande, l'installation d'un ralentisseur sur la rue _____, entre _____ et _____, selon la norme et la procédure établies par l'arrondissement de L'Île-Bizard–Sainte-Geneviève.

La rue ci-dessus mentionnée sera considérée pour l'installation d'un ralentisseur **seulement si :**

- 75 % des citoyens affectés (propriétaires ou locataires) par l'implantation potentielle d'un dos d'âne ont donné leur accord.

Exemple : Si vous souhaitez faire installer un dos d'âne sur la rue Lagerge, entre Roumefort et Marcoux, vous devez faire signer la pétition aux résidents ou propriétaires des logements de toute cette section de rue.

ET

- 100 % des propriétaires des 6 résidences (ou blocs d'appartements) se trouvant à la hauteur de l'emplacement potentiel du dos d'âne ont donné leur accord (ces résidences seront déterminées par l'arrondissement).

Une seule signature par adresse civique pour les personnes dont c'est la résidence principale. L'étude de circulation qui sera effectuée par l'arrondissement à la suite de cette demande viendra confirmer ou infirmer la nécessité d'installer le ralentisseur et déterminer sa localisation.

Nous, les soussignés, attestons comprendre que l'implantation de ralentisseurs peut occasionner des **inconvenients**, tels que :

- i. Augmentation du temps de réponse des véhicules d'urgence;
- ii. Risque d'aggravation des blessures d'éventuels patients transportés par ambulance;
- iii. Risque d'accident de travail des ambulanciers lors des transports de patients et de délais de transport de patients en état critique vers un centre hospitalier;
- iv. Dommages occasionnés au véhicule ambulancier lors du rebond sur le dos d'âne. (suspension, direction et même carrosserie)
- v. Vibration dans les résidences autour dépendamment du sol et du type de construction;
- vi. Augmentation du bruit de suspension des véhicules lors du passage sur le ralentisseur;
- vii. Bruit de freinage soudain et d'accélération respectivement en amont et en aval du ralentisseur;
- viii. Augmentation de la pollution visuelle due à l'implantation de signalisation et présignalisation;
- ix. Véhicules essayant de contourner les ralentisseurs en effectuant des manœuvres dangereuses et non réglementaires;
- x. Ralentisseurs utilisés par les enfants comme terrain de jeu (tremplin pour planches à roulettes, vélos, mobylette);
- xi. Difficulté de déneigement.

Adresse	Nom (en caractères d'imprimerie)	Signature	Téléphone	Propriétaire ou locataire	En accord si installé devant ma résidence. (S.V.P. parapher vos initiales.)

Annexe « B »

Présentation schématique d'un ralentisseur

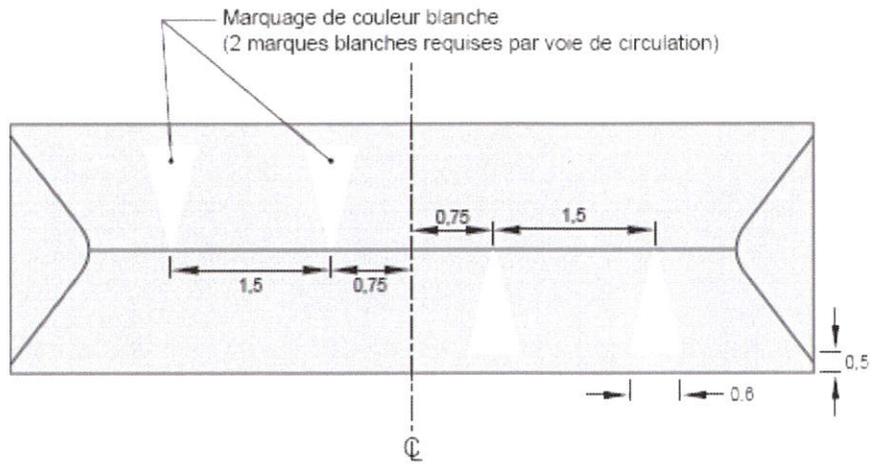
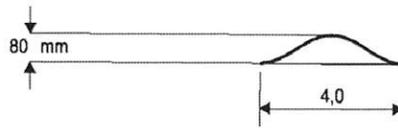
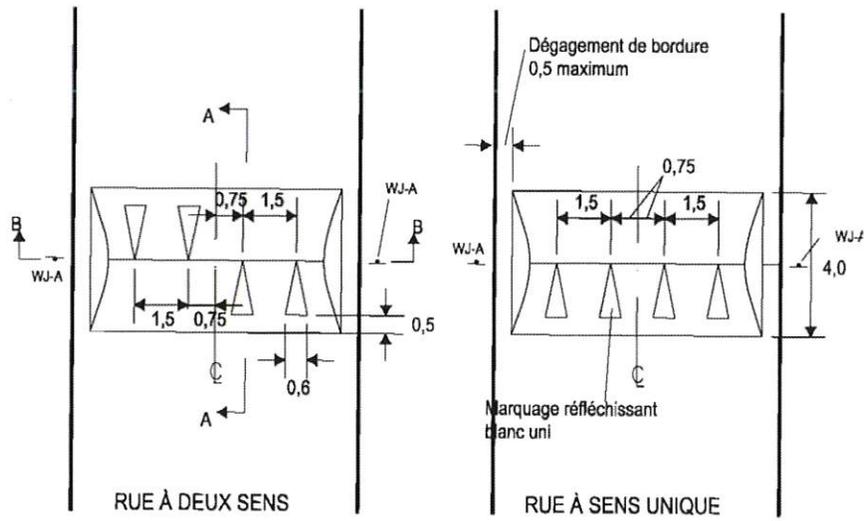


FIGURE 4.4: DOS D'ÂNE ALLONGÉ

(GUIDE CANADIEN D'AMÉNAGEMENT DE RUES CONVIVIALES, DÉCEMBRE 1998, 4-9)

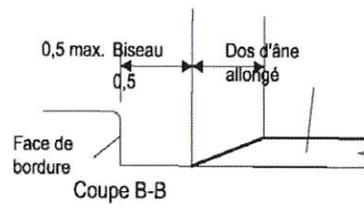


Coupe A-A
Rue locale

Évolution sinusoidale du dos d'âne allongé

Distance (m)	0,000	0,125	0,250	0,375	0,500	0,625	0,750	0,875	1,000	1,125	1,250	1,375	1,500	1,625	1,750	1,875	2,000
Hauteur définitive (mm)	0	1	3	7	12	18	25	32	40	48	55	62	68	73	77	79	80

Description des panneaux :
WJ-A Dos d'âne allongé



Dimensions en mètres sauf indication contraire.

ÉCHELLE NON CONFORME