Politique de gestion de la

CIRCULATION

Municipalité de Napierville

Mot de la Mairesse

C’est avec fierté que nous vous présentons notre
Politique de gestion de la circulation.

La sécurité au sein de notre municipalité est un enjeu quotidien qui touche à la fois notre qualité de vie, notre sécurité et notre environnement

Cette politique s’inscrit dans une volonté ferme de construire une municipalité plus sécuritaire, fluide et respectueuse de l’environnement, cette dernière contribuera à encadrer la gestion de la circulation sur le territoire de la municipalité.

Chantale Pelletier, Mairesse

Je tiens en terminant à remercier toutes les personnes qui ont participé à la réalisation de cette politique.

ARTICLE 1 : Introduction

Les problèmes de vitesse et de sécurité reliés à la circulation font régulièrement l'objet de plaintes et de requêtes auprès du Service des Travaux Publics de la Municipalité de Napierville. La croissance du parc automobile et la multiplication des modes de transport sont des facteurs qui augmentent les conflits d'usage et le nombre de comportements fautifs. La Municipalité de Napierville doit donc considérer les préoccupations citoyennes à cet effet.

Le Directeur des Travaux Publics et/ou le Comité des Travaux Publics émet des recommandations au conseil municipal dont les membres sont chargés de prendre les décisions finales.

Afin de régulariser le processus d'analyse et normaliser les diverses interventions, le Conseil a décidé de produire et de diffuser sa Politique de gestion de la circulation.

Pour ce faire, les membres du Comité et du service des Travaux Publics ont étudié et examiné des guides pratiques publiés par différentes instances de transport et des politiques similaires rédigées par d'autres municipalités. Ils ont également considéré certaines mesures qui ont déjà été implantées à Napierville et qui, avec l'usage, se sont avérées efficaces.

La Politique de gestion de la circulation qui en résulte regroupe l'ensemble des outils qui peuvent être mis en place et les critères à considérer pour chaque type de problématiques qui fait souvent l'objet de plainte.

En conséquence, avant de formuler une requête relative à un problème de circulation, le citoyen est encouragé à consulter la politique comme source d'information et de réponse. Le Directeur des travaux publics et/ou le Comité des travaux publics l'utilisera quant à lui comme document normalisé permettant d'optimiser le processus d'analyse des requêtes et de l'orienter dans sa prise de décision.

Ce document présente une politique qui définit les critères minimaux à respecter pour assurer une meilleure coexistence des usagers des rues et des routes municipales. Ces mesures devraient être intégrées à même la planification de nouveaux développements urbains et les actuels, en bénéficier au fil du temps.

C'est avec une vision d'ensemble que la Municipalité souhaite employer les mesures d'atténuation les plus appropriées pour s'assurer qu'elles rendent leurs résultats à l'endroit prévu, au bénéfice du quartier et d'une reconnaissance volontaire de leur pertinence.

ARTICLE 2 : Atténuation de la Circulation

L'atténuation de la circulation est une méthode de gestion de la circulation qui vise à améliorer la sécurité des usagers de la route. Cette méthode de gestion agit sur le comportement des usagers de la route par la planification des espaces, du mouvement de tous les usagers, motorisés ou non, et établit des règles de priorisation et de partage de la route selon les besoins de transport et des normes en vigueur (vitesse, design, sécurité).

Concrètement, les mesures d'atténuation permettent de :

- Réduire la vitesse des véhicules (pratiquée ou permise) ;
- Réduire le débit (volume de véhicules moteurs) ;
- Réduire le niveau de bruit et les vibrations ;
- Éliminer les conflits entre les usagers (partage des voies entre automobilistes, cyclistes, piétons ou autres) ;
- Promouvoir le transport actif (marche, vélo, patin à roues alignées, etc.) par un meilleur équilibre entre les besoins des usagers dans le même espace ;
- Atténuer les conflits aux intersections et ainsi réduire les accidents et la gravité de ceux-ci ;
- Réduire la pollution atmosphérique ;
- Améliorer la sécurité et le sentiment de sécurité.

Néanmoins, malgré le fait que les mesures apaisant la circulation apparaissent de plus en plus dans nos milieux de vie, elles sont méconnues et parfois mal perçues par certains citoyens. Cette faible acceptabilité sociale freine alors leur déploiement, avec le syndrome trop bien connu du « pas dans ma cour ».

ARTICLE 3 : Gestion de la Vitesse

Parmi les stratégies d'atténuation, la réduction de la vitesse est une des caractéristiques majeures à considérer. Elle consiste autant à faire respecter la vitesse permise qu'à l'ajuster en fonction des particularités du quartier.

La vitesse est l'un des principaux facteurs d'accidents et l'augmentation des vitesses pratiquées multiplie le risque d'accident ainsi que la gravité des blessures. Ce risque est particulièrement élevé pour les usagers vulnérables, dont les piétons et les cyclistes.

Une vitesse trop élevée a des effets multiples et est une source d'insécurité pour tous les usagers de la route. Plus spécifiquement, une vitesse élevée a pour effet de :

- Réduire le champ de vision;
- Diminuer le temps de réaction afin d'éviter un impact;
- Limiter la capacité à effectuer des manœuvres d'évitement;
- Augmenter les risques de dérapages;
- Augmenter la distance d'arrêt.

Une vitesse excessive peut provoquer deux types d'insécurité et les deux sont importants :

1) **L'insécurité dite objective** : elle se mesure à partir de rapports d'accidents dus à une vitesse trop élevée;
2) **L'insécurité dite subjective** : elle correspond à la perception de la population.

Dans la détermination d'une limite de vitesse, il faut nécessairement tenir compte du milieu et du comportement des conducteurs. La signalisation doit être adaptée à la réalité afin d'être respectée par l'ensemble des conducteurs. Une signalisation sans rapport avec l'aménagement du secteur les incitera à ne pas la respecter et de douter de la validité d'une signalisation identique et justifiée dans un secteur voisin.

Par conséquent, on doit voir à ce que la crédibilité de la signalisation soit assurée partout.

Il est important non seulement d'établir des règles de sécurité crédibles mais aussi de comprendre les principaux facteurs considérés par les conducteurs pour établir leur vitesse qui sont :

- **Les caractéristiques de la chaussée** soient son état, sa largeur, son homogénéité, les courbes, etc.
- **Les caractéristiques des abords de la chaussée** soient la distance des objets par rapport à la chaussée qui modifie la perception de vitesse.
- **Le comportement des autres conducteurs et des autres types d'usagers.** Le conducteur tend à adopter la même vitesse que celui qui le précède, s'il la juge raisonnable, car de cette façon, la conduite est simplifiée.

- **La présence policière.** La majorité des conducteurs qui connaissent le niveau de surveillance policière ajusteront leur comportement en conséquence.
- **La signalisation.** La signalisation de la vitesse ne joue qu'un rôle incitatif mineur lorsque la conception géométrique du chemin encourage les comportements indésirables de la part des conducteurs.
- **La marge perçue.** Pour plusieurs conducteurs, la vitesse permise n'est pas égale à celle qui est affichée; ceux-ci déterminent un « facteur de tolérance policière » et conduisent à une vitesse égale à la vitesse affichée et un facteur de tolérance présumé.

En résumé, la réglementation de la vitesse et les limites de vitesse visent à compléter le jugement de l'automobiliste pour fixer les vitesses qui sont raisonnables et convenables compte tenu de la configuration d'un lieu, la circulation, la température et les conditions routières. Les limites de vitesse sont imposées afin d'assurer une coexistence paisible de tous les usagers de la route, d'assurer une bonne fluidité de la circulation et de réduire les accidents. La limite de vitesse doit représenter le point d'équilibre raisonnable entre sécurité et mobilité.

ARTICLE 4 : Processus de Gestion des Requêtes Citoyennes

Comme mentionné dans la section précédente, le choix d'une mesure cohérente qui répond aux besoins de la population se fait selon divers paramètres qui respectent le milieu visé.

En ayant recours à différentes mesures d'atténuation de la circulation dans l'aménagement d'une rue résidentielle ou d'une artère, la Municipalité peut imposer aux usagers de la route un comportement spécifique à adopter. Elle pourra ensuite constater l'impact direct des mesures sur la sécurité et la qualité de vie des citoyens dans les secteurs concernés.

La présente politique prévoit une démarche d'évaluation systématique et identique pour chacune des problématiques soulevées. Voici les étapes de cette démarche:

1 Identification de la problématique
2 Analyse et recommandations
3 Décisions du conseil municipal
4 Implantation des mesures d'interventions
5 Évaluation et Suivi
6 Implantation des mesures complémentaires
7 Suivi Périodique

ÉTAPE 1 : Identification de la Problématique

Cette étape consiste à l'identification de la problématique proprement dite, qu'il s'agisse d'une plainte de la part d'un citoyen ou d'une problématique identifiée par le corps de police, un membre du conseil ou un membre de l'administration municipale.

Dans tous les cas, une requête devra être enregistrée dans le gestionnaire informatisé des requêtes.

Celle-ci portera un numéro d'identification unique et ce numéro pourra être communiqué au citoyen, afin qu'il puisse faire un suivi de l'avancement du processus d'évaluation, et celui-ci sera utilisé comme référence tout au long du processus de gestion des requêtes.

Aux fins de suivi, les coordonnées complètes du citoyen plaignant (adresse, numéro de téléphone et courriel) sont obligatoires et sont inscrites dans la requête sans quoi la plainte sera irrecevable. De plus, l'emplacement exact de la problématique doit être identifié le plus précisément possible. Le « Formulaire de plainte concernant la circulation », montré à l'annexe 1, est disponible sur le site Internet de la Municipalité à www.napierville.ca .

Cette méthodologie permettra d'obtenir une banque de données qui permettra de mieux répondre aux demandes, car nous serons en mesure d'avoir un portrait complet des plaintes, de leur localisation et ce, au fil des ans.

ÉTAPE 2 : Analyse et Recommandations

La deuxième étape comprend deux volets; l'analyse et les recommandations.

L'analyse consiste à faire le diagnostic en évaluant la zone problématique et son périmètre immédiat.

Une visite terrain sera effectuée afin de bien comprendre la demande. Cette visite permettra également de mieux comprendre l'environnement, le secteur avoisinant et les contraintes à considérer afin d'analyser la requête, tels que :

- Type de secteur (résidentiel, agricole, institutionnel, etc.) ;
- Panneaux de signalisation du secteur ;
- Présence d'obstacles particuliers ;
- Géométrie générale de l'environnement. (Tel que bordures, trottoirs, fossés, condition de la surface de roulement, etc.) ;

- Présence de contraintes particulières (écoles, garderie, véhicules lourds, etc.).

Lorsque nécessaire, l'analyseur de vitesse est installé afin de connaître exactement le débit, la vitesse, le type de véhicules sur un tronçon de rue.

Dans le cas ou il n'y aucun avantage à changer ou implanter une mesure d'atténuation, le processus prend fin, les citoyens concernés peuvent s'informer et la requête est fermée. Elle demeure accessible dans l'historique pour étude ultérieure au besoin.

Selon l'analyse de toutes les informations recueillies lors des démarches, une recommandation avec justificatif est faite au conseil municipal. Cette recommandation peut se traduire par :

- Aucune intervention requise;
- L'utilisation de l'un des outils de sensibilisation décrits à l'article 5;
- La mise en œuvre d'une mesure d'atténuation décrite à l'article 6;

ÉTAPE 3 : Décisions du Conseil Municipal

Pour la troisième étape, le conseil municipal examine les recommandations du Directeur des travaux publics et/ou Comité des travaux publics et peut :

- Accepter la recommandation;
- Modifier la recommandation ;
- Rejeter la recommandation.

Un délai minimal de 60 jours est requis pour analyser la requête, émettre une recommandation au conseil et recevoir les décisions de celui-ci.

Dans tous les cas, un suivi auprès du citoyen qui a signalé la problématique est effectué. De plus, le dossier sera conservé dans le gestionnaire de requêtes de la Municipalité à des fins de statistiques.

ÉTAPE 4 : Implantation des Mesures d'interventions

Le Service des Travaux Publics identifie une ou des solutions possibles lors de leurs analyses prévu à l'étape deux.

Plusieurs mesures d'interventions peuvent s'offrir en fonction des résultats des analyses, n'allant d'aucune intervention, en passant par la sensibilisation et jusqu'à la mise en place des mesures d'atténuation.

ÉTAPE 5 : Évaluation et Suivi

Lorsque des mesures d'atténuation sont implantées, le Service des travaux publics effectue un suivi après quelques semaines, quelques mois ou même après un an suivant leur implantation. Ce suivi se traduit par une simple visite ou, lorsqu'il s'agit de mesures particulières ou nouvelles, d'une évaluation rigoureuse sur une plus longue période.
Suivant cette analyse de suivi, le Service des travaux publics peut recommander au Conseil le maintien, la modification ou l'abandon de la mesure.

ÉTAPE 6 : Implantation des Mesures Complémentaires

Si la problématique n'est pas réglée, le Service des Travaux Publics proposera des ajustements ou l'ajout de nouvelles mesures pour adresser les lacunes.

ÉTAPE 7 : Suivi Périodique

L'examen des plaintes des citoyens et des développements en cours ou prévus à court terme permettra d'identifier la nécessité d'une nouvelle collecte d'information pour s'assurer de la durabilité des mesures en place.

ARTICLE 5 : Outils de Sensibilisation

Selon la problématique visée et la décision du Conseil, quelques outils de sensibilisation sont disponibles.

ARTICLE 5.1 : Afficheur de Vitesse Mobile

Les afficheurs de vitesse représentent un outil efficace pour influencer favorablement le comportement des conducteurs et leur utilisation est de plus en plus répandue.
Ces afficheurs de vitesse ont deux fonctions :

1) Sensibiliser les conducteurs à leur vitesse et ultimement les faire ralentir;
2) Offrir aux riverains un outil leur permettant de comparer les vitesses réelles pratiquées aux vitesses perçues.

Les différents pictogrammes qui accompagnent la vitesse affichée (bonhomme sourire ou mécontent selon la vitesse, inscription « trop vite », etc.) peuvent encourager les conducteurs à adapter leur comportement.

L'utilisation d'un afficheur de vitesse, pour une durée minimale de **QUATRE** (4) semaines dans le secteur visé, est la principale intervention de sensibilisation qui est recommandée.

ARTICLE 5.2 : Accroche-Porte et Lettre

La municipalité de Napierville peut produire un accroche-porte pour sensibiliser et inciter les résidents d'un secteur à respecter la limite de vitesse lorsqu'ils circulent en voiture. Les résidents d'un même quartier sont donc invités à se soucier de la sécurité des familles en réduisant leur vitesse.

Une lettre peut également être envoyée aux résidents d'un secteur avec de l'information et des recommandations en raison de la présence d'une personne à besoins particuliers résidant dans ce secteur, à sa demande.

ARTICLE 5.3 : Outils de Communications de la Municipalité

La Municipalité de Napierville possède quelques outils de communication qui peuvent servir, au besoin, à sensibiliser la population sur les divers enjeux de sécurité sur le territoire, ces outils sont :

- Le panneau électronique à l'intersection des rues de l'Église et Saint-Jacques;
- La page Facebook;
- Le bulletin municipal *Informations Municipale*

ARTICLE 5.4 : Présence Policière

Ultimement, les outils de sensibilisation précédemment mentionnés peuvent être suivis d'une intervention policière avec émission de contraventions, au besoin.

ARTICLE 6 : Les Mesures d'atténuation

Les mesures d'atténuation de la circulation sont constituées d'aménagements qui visent à réduire les inconvénients causés par l'usage des véhicules. Ainsi, elles modifient le comportement des conducteurs et améliorent les conditions pour les autres usagers de la route.

Aussitôt qu'une mesure d'atténuation est implantée, des bénéfices sont observés à plusieurs niveaux. En effet, le contrôle de la vitesse contribue non seulement à l'amélioration de la sécurité routière, mais aussi à un partage plus équitable de la route, à une meilleure qualité de vie pour les riverains et à la création de quartiers plus conviviaux.

Les différentes options sont choisies en fonction de l'endroit, de la problématique et des besoins. Dans la majorité des cas, plusieurs mesures sont jumelées afin d'obtenir le résultat escompté. Une mesure physique nécessite, la plupart du temps, du marquage au sol de la limite de vitesse et de la signalisation appropriée. Les mesures peuvent également être implantées temporairement en fonction de la configuration existante, puis intégrées à un aménagement permanent lorsque la rue fait l'objet d'une réfection.

Les options présentées dans les pages qui suivent démontrent les avantages et les inconvénients de diverses mesures qui peuvent être utilisées à Napierville, les endroits recommandés et les critères nécessaires à leur implantation.

ARTICLE 7 : Interdiction de Stationner

Il peut être approprié d'installer des panneaux de défenses de stationner en fonction de la largeur des rues, des véhicules qui y circulent, des aménagements faits, de la présence de trottoirs, de pistes cyclables et de corridors scolaires.

Avantages	Inconvénients
• Circulation fluide dans les rues étroites • Facilite la circulation pour les véhicules d'urgence • Améliore la visibilité des piétons • Permet un meilleur mouvement dans les courbes	• Augmente la pollution visuelle due aux panneaux de signalisation • Réduit le nombre de cases de stationnement sur rue • Augmente la vitesse des véhicules en raison du dégagement de la voie;

ARTICLE 8 : Balises Centrales

Les balises centrales sont installées au centre de la chaussée et utilisées pour rappeler aux automobilistes la limite de vitesse ou la présence d'une zone sensible (parcs, écoles, traverses piétonnières). Elles créent un obstacle qui contribue à la réduction de vitesse.

Avantages	Inconvénients
• Très visible; • Rappel de vitesse ou d'une zone sensible; • Balise flexible; • Bon rendement efficacité/coût • Aucune nuisance pour les véhicules d'urgence;	• Saisonnier • Peut nuire aux manœuvres des longs véhicules • Rétrécissement de la rue peut nuire aux cyclistes

ARTICLE 9 : Dos D'âne

Les dos d'âne sont utilisés pour réduire la vitesse des véhicules à des endroits précis, particulièrement près des endroits fréquentés par des enfants comme l'école, les parcs et des terrains de jeux.

Le dos d'âne en forme de bosse est coercitif et induit un mouvement vertical aux véhicules et un inconfort amenant les conducteurs à ralentir.

Compte tenu de leur caractère contraignant, il est préférable de n'envisager les dos d'âne qu'après avoir considéré des aménagements modérateurs modifiant les perspectives visuelles et la largeur de la rue problématique.

Avantages	Inconvénients
• Réduction de la vitesse à l'approche du dos d'âne ; • Élimine les vitesses excessives ; • Peut servir comme passage surélevé pour piétons si situé à une intersection;	• Accélération fréquente entre les dos d'âne ; • Augmentation du bruit causé par les accélérations et les décélérations ; • Selon le type de sol, risque de vibrations au passage des véhicules, perçues dans les résidences riveraines ; • Problème entre voisins qui sont affectés par l'installation; • Légère augmentation du délai d'intervention des véhicules d'urgence; • Inconfort d'éventuels patients transportés par ambulance; • Dos d'âne utilisé par les enfants comme jeu; • Gazon endommagé par le passage des véhicules lorsqu'il n'y a pas de bordure de béton en bordure de la rue;

	• Des poteaux de signalisation indiquant la présence du dos d'âne seront installés en bordure de la rue; • Le risque qu'un véhicule ne respectant pas la limite de vitesse soit propulsé sur une maison ou que des manœuvres de contournement dangereuses soit effectuées; • Difficulté pour les Operations de déneigement; • Risque de report de la circulation vers des rues voisines;

Critères d'implantation

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

- Sur une voie non éclairée ;
- Là où l'on retrouve une bande ou piste cyclable ;
- Sur une route numérotée du ministère des Transports et de la Mobilité durable;
- À moins de 15 mètres d'une courbe;
- En face d'une entrée charretière, d'une borne d'incendie ou de boîtes postales communautaires.
- Sur une route de camionnage ou circulation de véhicules agricoles
- Sur une route desservant une zone industrielle;

Préalables pour l'implantation

Un dos d'âne peut être implanté seulement dans les rues résidentielles où la limite de vitesse est de 40 km/h ou moins. De plus, son installation doit tenir compte des aspects suivants :

- Le dos d'âne doit être situé à un minimum de cinquante (50) mètres en amont d'un panneau d'arrêt;
- Son orientation doit être perpendiculaire au sens de la circulation, selon un angle droit;
- Il doit être visible de loin ;
- L'installation d'un dos d'âne ne doit pas gêner la sortie ou l'entrée de véhicules ;
- Il ne doit pas modifier l'écoulement de l'eau ;

- La sécurité des cyclistes et piétons ne doit pas être compromise ;
- L'accord écrit sous forme de la pétition en annexe 2 représentent plus de 75 % des résidences et/ou places d'affaires de ladite rue et 100 % des quatre (4) résidences (ou blocs d'appartements) se trouvant chaque côté, de l'emplacement potentiel du dos d'âne. Un seul signataire par adresse civique sera pris en considération et dont c'est la résidence principale.

Dépôt d'une demande

Pour faire une demande, le citoyen demandeur doit faire signer une pétition par les citoyens concernés (voir le formulaire à l'annexe 2) en recueillant une seule signature par adresse. Cette pétition doit inclure l'accord minimal des propriétaires des résidences qui seront situées de part et d'autre de l'emplacement proposé pour le dos d'âne. La demande doit être acheminée par courriel à l'adresse travauxpublics@napierville.ca ou déposée à la réception de l'Hôtel de ville.

Traitement de la demande

Comme l'installation de dos d'âne occasionne des inconvénients pour les résidents et utilisateurs du circuit routier, toute demande doit être analysée par le comité voirie, et la direction de travaux publics. Le comité pourrait recommander ou non l'implantation ou privilégier d'autres mesures d'apaisement de la vitesse de circulation. Le demandeur sera par la suite informé de la décision et de la période prévue pour l'implantation, s'il y a lieu.

Modalités relatives à l'étape d'aménagement

1) L'aménagement de dos d'âne flexible mobile sera favorisé durant les mois de mai à octobre inclusivement;
2) Lors de l'implantation un dos d'âne temporaire est d'abord installé;
3) L'année suivant l'installation du dos d'âne temporaire, une évaluation de la situation sera faite par le comité voirie. Lorsque le comité voirie arrive à la conclusion que le dos d'âne est efficace et comporte plus d'avantages que d'inconvénients un dos d'âne élargie permanent est alors installé.

ARTICLE 10 : Conclusion

En plus de la mise en application de la présente **Politique de gestion de la circulation**, les membres du Conseil municipal souhaitent rappeler à la population napiervilloise que les enjeux de sécurité ne sont pas toujours liés à un

aménagement déficient ou une signalisation insuffisante, mais également au comportement humain.

Puisque le risque zéro en sécurité routière n’existe pas, il est impératif que tous les usagers de la route usent de civisme les uns envers les autres et partagent la route de manière équitable et sécuritaire.

ANNEXE 1

Formulaire : Plainte concernant la Circulation

Identification	
Nom:	Numéro de téléphone :
Courriel:	Adresse :

Lieu ciblé par la plainte	
Adresse/rue :	
Intersection :	

Période concernée :

☐ JOUR ☐ SOIR HEURE DE POINTE : ☐ AM ☐ PM
☐ PÉRIODE SCOLAIRE ☐ EN TOUT TEMPS

Nature de la demande :

☐ VITESSE	☐ FEUX DE CIRCULATION	☐ CIRCULATION
☐ SIGNALISATION	☐ MARQUAGE	☐ STATIONNEMENT
☐ CAMIONNAGE	☐ PARC/PISTE CYCLABLE	☐ ÉCLAIRAGE

Description de la plainte :

Informations complémentaires

Cochez-le(s) document(s) joint(s) au présent formulaire :

☐ Photo ☐ Croquis ☐ Autre

Vous pouvez envoyer le formulaire par courriel à travauxpublics@napierville.ca

IMPORTANT

La plainte à transmettre au Service des Travaux Publics doit inclure les coordonnées du citoyen. En l'absence de ces informations, la plainte ne sera pas recevable ni considérée.

ANNEXE 2

Formulaire : Pétition pour l'installation de dos d'âne

Identification	
Nom:	Numéro de téléphone :
Courriel:	Adresse :

Lieu ciblé par la Pétition	
Rue :	
Entre les # civiques :	

<u>La pétition est recevable uniquement si :</u>
La pétition représente plus de 75 % des résidences et/ou places d'affaires de ladite rue et 100 % des quatre (4) résidences (ou blocs d'appartements) se trouvant chaque côté, de l'emplacement potentiel du dos d'âne. Un seul signataire par adresse civique sera pris en considération et dont c'est la résidence principale.

Nous attestons comprendre que l'implantation de ralentisseur peut occasionner des **inconvénients** tels que :

- Accélération fréquente entre les dos d'âne ;
- Augmentation du bruit causé par les accélérations et les décélérations ;
- Selon le type de sol, risque de vibrations au passage des véhicules, perçues dans les résidences riveraines ;
- Problème entre voisins qui sont affectés par l'installation;
- Légère augmentation du délai d'intervention des véhicules d'urgence;
- Inconfort d'éventuels patients transportés par ambulance;
- Dos d'âne utilisé par les enfants comme jeu;
- Gazon endommagé par le passage des véhicules lorsqu'il n'y a pas de bordure de béton en bordure de la rue;
- Des poteaux de signalisation indiquant la présence du dos d'âne seront installés en bordure de la rue;
- Le risque qu'un véhicule ne respectant pas la limite de vitesse soit propulsé sur une maison ou que des manœuvres de contournement dangereuses soit effectuées;
- Difficulté pour les Operations de déneigement;
- Risque de report de la circulation vers des rues voisines;

Pétition pour l'installation d'un dos d'âne

Adresse	Nom	Téléphone	Propriétaire ou locataire	En accord si installé devant ma résidence. (Initiales)	Signature

Seuls les noms inscrits dans ce modèle de formulaire seront considérés.

Insérer le nombre de pages désirées pour la demande. Page _____ de _____