

# **Plan de sécurité et de mesures d'urgence de la piste cyclable**

**Juillet 2011**

## AVANT-PROPOS

La MRC de Pierre-De Saurel est située en Montérégie à environ 30 km de Montréal, plus précisément sur la Rive-Sud au confluent du fleuve Saint-Laurent et de la rivière Richelieu. Sur ce territoire se trouve une piste cyclable d'une distance approximative de 12 km qui est administrée par l'organisme sans but lucratif «Réseau cyclable de la Sauvagine». Le financement de cet organisme bénévole est assumé en partie par la MRC de Pierre-De Saurel.

Le présent document a comme premier objectif d'élaborer des stratégies afin de maximiser la sécurité des utilisateurs de la piste cyclable. Le second objectif est de diffuser aux partenaires de l'urgence de notre région notre stratégie d'intervention à la suite d'un évènement demandant leur assistance sur des secteurs représentant une difficulté d'intervention.

La première partie de la piste cyclable, le SECTEUR OUEST, est sur une distance de 4 km qui est située majoritairement en milieu urbain. La deuxième partie, le SECTEUR EST, est d'une longueur d'environ 9 km et est située dans un environnement semi-urbain qui servait autrefois de parcours pour la voie ferrée du Canadien National (CN). Vous trouverez en annexe les cartes démontant ces deux secteurs de la piste.

Je vous souhaite une bonne lecture.

Le président de Réseau cyclable de la Sauvagine,



Paul Franche

## TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos .....	2
1. Identification des facteurs de risques à cette activité sportive .....	4
2. Problèmes associés à la prise en charge par les intervenants d'urgence .....	4
3. Mécanisme pour éliminer ou réduire les facteurs de risques potentiels .....	5
4. Problèmes de circulation d'un véhicule ambulancier sur la piste.....	6
5. Plan de communication .....	6
6. Rapport d'accident ou d'incident incluant les mesures correctives.....	6
7. Procédures de validation du plan de sécurité et de mesures d'urgence.....	7
8. Coordonnées des responsables de la piste cyclable La Sauvagine .....	7
9. Plan de formation des bénévoles et patrouilleurs .....	7
10. Protocoles spécifiques d'intervention en situation d'urgence .....	7
11. Conclusion.....	8

## 1. IDENTIFICATION DES FACTEURS DE RISQUES À CETTE ACTIVITÉ SPORTIVE

La toponymie de la piste cyclable fait en sorte que le trajet est dépourvu de dénivellation importante évitant ainsi le potentiel de chute associée à une dénivellation. L'ensemble de la piste est accessible par la voie publique et entièrement asphaltée.

Malgré tout, nous devons envisager que les utilisateurs puissent être sujets à divers problèmes associés à cette activité sportive et récréative. Les facteurs de risques potentiels sont :

- chute accidentelle d'un vélo;
- problème de santé associé à l'effort;
- problème de déshydratation associé à un coup de chaleur;
- collision entre deux ou plusieurs vélos;
- collision au passage d'une traverse routière;
- collision avec d'autres utilisateurs de la piste;
- problèmes mécaniques;
- problèmes de santé de nature environnementale tels que les allergies aux piqures d'insectes;
- altercation ou agression entre usagers.

## 2. PROBLÈMES ASSOCIÉS À LA PRISE EN CHARGE PAR LES INTERVENANTS D'URGENCE

Le premier secteur (OUEST) de la piste, représentant une distance de 4 km, est situé en milieu urbain. Cette section représente un défi d'intervention moyen en raison de sa localisation. Un important secteur (EST) de la piste cyclable est jonché sur une distance approximative de 9 km en milieu semi-urbain. Ce secteur, occupé autrefois par un parcours de la voie ferrée du CN, représente un défi d'intervention particulier pour les services ambulanciers qui doivent parfois rouler sur la piste pour se rendre rapidement sur un lieu d'accident afin de prendre en charge un blessé.

Le service ambulancier ne peut envisager de pouvoir circuler sur des structures ne pouvant pas supporter le poids d'une ambulance tel que les ponts de bois. En effet, une lettre datant du 18 février 2004 établit que la prise en charge par les services ambulanciers des personnes blessées est limitée à la voie publique. Les différents lieux se trouvant sur la piste cyclable seront identifiés afin de pouvoir retrouver facilement une personne en détresse. Cette identification saura maximiser la détection d'une personne en détresse et minimiser le délai d'intervention des services d'urgence.

*(Vous trouverez à l'annexe 1 la carte complète ainsi que les cartes décrivant les deux secteurs de la piste cyclable ainsi que le plan d'un secteur d'intervention particulier (SECTEUR EST)*

### 3. MÉCANISME POUR ÉLIMINER OU RÉDUIRE LES FACTEURS DE RISQUES POTENTIELS

Entre les mois d'avril et octobre, des bénévoles patrouilleront la piste cyclable. De plus, entre les mois de juillet et août, une brigade d'intervenants (étudiants) assure la surveillance et la sécurité sur la piste.

Cette initiative fait en sorte que la prise en charge des personnes en difficulté puisse se faire dans un court laps de temps. En période estivale, la Sûreté du Québec (SQ) effectuera des patrouilles de prévention sporadiques à vélo afin de faire respecter le règlement numéro 140-04 «Règlement établissant les règles d'utilisation à l'égard du parc linéaire de la MRC de Pierre-De Saurel». Ces patrouilleurs devront faire respecter le règlement et si la situation l'exige, ils devront émettre des contraventions aux cyclistes qui ne respecteront pas les règles d'utilisation

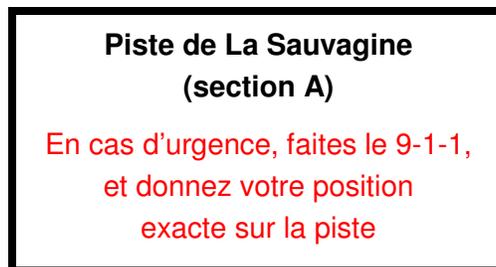
*(Vous trouverez à l'annexe 2 une copie du règlement 140-04)*

#### Identification sur le bitume de la piste

Chaque section de la piste a été identifiée par des bornes kilométriques. Cette identification a été inscrite sur le bitume avec de la peinture blanche. Pour les tronçons de plus 2 km, une inscription concernant le secteur sera ajoutée (*à mi-secteur*). De plus, nous retrouvons la distance à chaque 1/10 de kilomètre (*2.2 km, 2.2 km, 2.3 km, ect.*). À chaque entrée de section, nous pouvons remarquer une inscription qui nous indique la section appropriée (*Section A, Section B, Section C...*).

#### Identification à chaque entrée de la piste

À l'entrée de chaque section, nous retrouvons un panneau indiquant à l'utilisateur de la piste la procédure en situation d'urgence. Considérant que la grande majorité des utilisateurs possède un téléphone mobile, ce dernier permettra ainsi une détection rapide ainsi qu'un déploiement précis sur la piste lorsque l'assistance des services d'urgence est requise. Les utilisateurs sont invités à collaborer dans ce sens. Sur ce panneau, nous retrouvons les informations suivantes, soit :



*(Vous trouverez à l'annexe 3 les équipements de sécurité et de signalisation se retrouvant sur la piste)*

#### 4. **PROBLÈMES DE CIRCULATION D'UN VÉHICULE AMBULANCIER SUR LA PISTE**

Le trajet de la piste et sa situation géographique font en sorte que l'intervention du service ambulancier représente un défi particulier. En effet, le secteur semi-urbain utilisé par l'ancien tracé ferroviaire du CN est jonché de plusieurs ponts de bois et d'un ponceau. La structure initiale de ces ponts de bois est construite depuis plusieurs années. Ces ponts sont considérés sécuritaires pour le passage des vélos, mais discutables pour le passage d'un véhicule ambulancier.

Nous avons tenu compte de cette particularité et sommes en mesure de pouvoir établir une stratégie d'intervention particulière en tenant compte de cette situation. Le trajet de notre piste a été séparé en huit sections distinctes afin de maximiser une intervention rapide et efficace lors d'une situation d'urgence. Nous avons tenu compte également d'un volet « identification » sur la piste afin de pouvoir valider rapidement le lieu potentiel d'intervention. Cette situation nous oblige de tenir compte de cette problématique et d'établir une stratégie particulière d'intervention afin d'éviter qu'une ambulance ait à faire un demi-tour sur la piste cyclable.

#### 5. **PLAN DE COMMUNICATION**

Les membres du conseil d'administration du Réseau cyclable de la Sauvagine envisagent de faire une mise à jour annuelle du plan d'urgence. Cette mise à jour sera diffusée à chaque début de saison. Les participants suivants seront invités à assister à cette rencontre :

- deux membres du conseil d'administration du Réseau cyclable de la Sauvagine;
- un membre du service ambulancier;
- un membre de la Sûreté du Québec;
- un membre du service de sécurité incendie de Sorel-Tracy;
- un représentant de la MRC de Pierre-De Saurel.

#### 6. **RAPPORT D'ACCIDENT OU D'INCIDENT INCLUANT LES MESURES CORRECTIVES**

Le conseil d'administration désire colliger les accidents ou événements qui sont survenus sur la piste cyclable. Les patrouilleurs de la piste sont invités à remplir un formulaire de deux pages spécialement conçu à cet effet.

*(Vous trouverez à l'annexe 4 une copie du formulaire d'accident ou d'incident).*

## **7. PROCÉDURES DE VALIDATION DU PLAN DE SÉCURITÉ ET DE MESURES D'URGENCE**

Chaque année, une simulation aura lieu afin de valider le contenu du plan d'urgence et de mettre à contribution les divers intervenants d'urgence. Considérant que le territoire de la MRC est desservi par la Centrale d'urgence 9-1-1 CAUCA, un protocole spécifique sera également mis de l'avant afin de maximiser le temps d'intervention pour réduire l'impact d'une situation d'urgence. La centrale d'urgence CAUCA sera avisée annuellement des procédures en vigueur.

## **8. COORDONNÉES DES RESPONSABLES DE LA PISTE CYCLABLE LA SAUVAGINE**

L'organisation de la piste cyclable La Sauvagine est administrée par un conseil d'administration. Ces personnes organisent les activités bénévoles et voient à l'entretien de la piste, et ce, en partenariat avec la MRC de Pierre-De Saurel.

Vous trouverez à l'annexe 5 de ce document, la liste des responsables faisant partie du conseil d'administration de la piste cyclable La Sauvagine.

## **9. PLAN DE FORMATION DES BÉNÉVOLES ET PATROUILLEURS**

Les membres du conseil d'administration de la piste cyclable La Sauvagine agissent également à titre de surveillants, et ce, bénévolement. Durant la période estivale, des patrouilleurs sont également engagés (étudiants). Les bénévoles et les patrouilleurs reçoivent annuellement une formation sur le plan d'urgence afin de maximiser l'intervention sécuritaire de l'activité.

## **10. PROTOCOLES SPÉCIFIQUES D'INTERVENTION EN SITUATION D'URGENCE**

### La Centrale d'urgence santé de la Montérégie

Un protocole a été spécialement conçu pour aider la centrale d'urgence santé à optimiser le déploiement rapide sur la piste. La stratégie que nous avons opté est de favoriser la localisation dès la réception de l'appel, soit lors de la prise en charge par la centrale d'urgence 9-1-1. La centrale d'urgence validera avec la personne en détresse le lieu précis où elle se trouve sur la piste. À la réception de l'appel d'urgence, la centrale d'urgence devra obtenir de la personne en détresse le lieu précis de l'incident. Par la suite, la centrale transmettra cette information aux différents services d'urgence.

*(Vous trouverez à l'annexe 6 une copie des différents protocoles de prise en charge d'un plaignant par une centrale d'urgence (9-1-1))*

### Pour les intervenants en situation d'urgence

Des protocoles ont été spécialement conçus pour aider les intervenants d'urgence à optimiser le déploiement rapide sur la piste. La stratégie que nous avons opté est de favoriser la localisation dès la réception de l'appel, soit lors de la prise en charge par la centrale d'urgence 9-1-1. La centrale d'urgence transmettra aux services d'urgence le lieu précis où l'incident est survenu. Par la suite, le service d'urgence nécessaire pourra appliquer les procédures correspondant au secteur approprié.

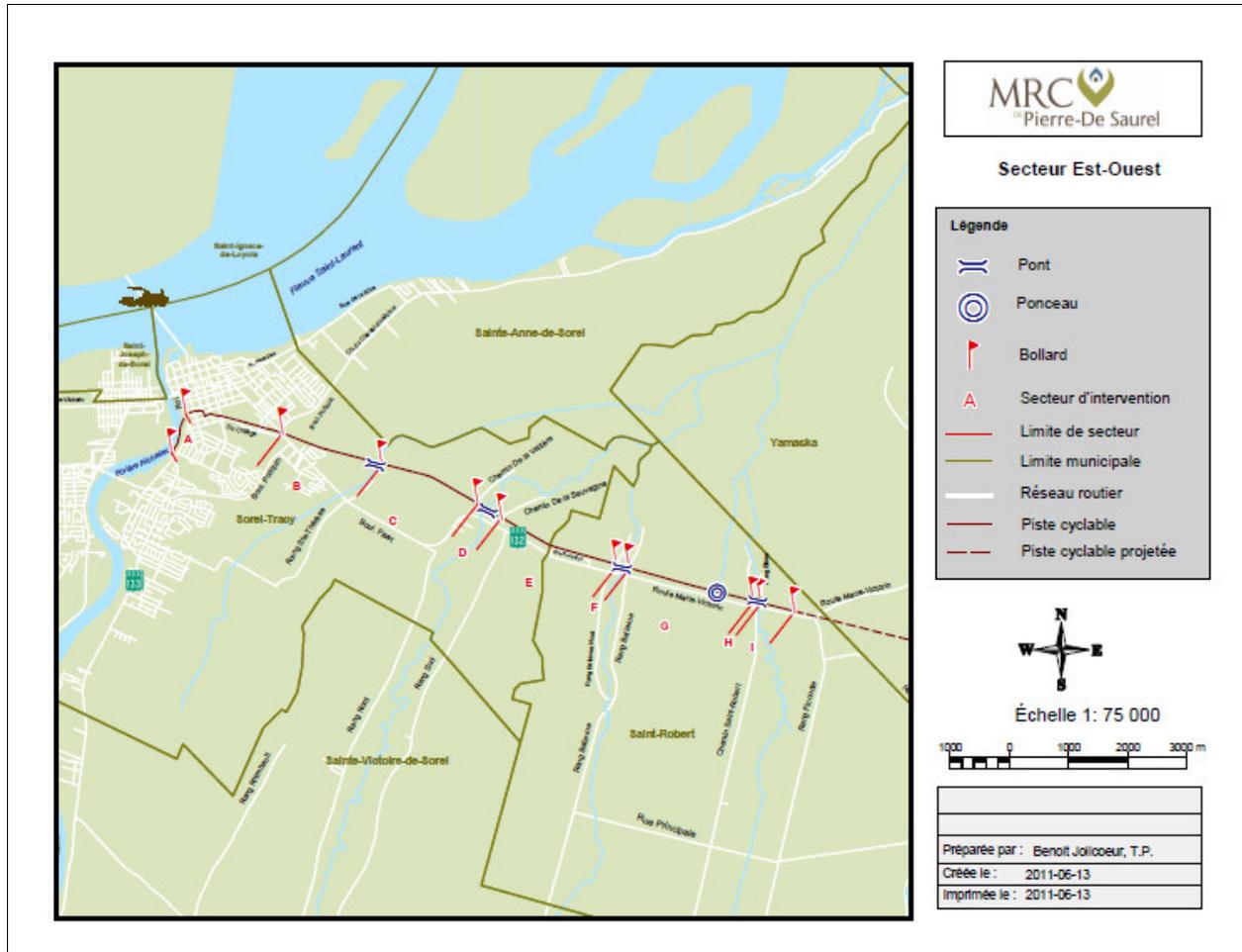
*(Vous trouverez à l'annexe 7 une copie des différents protocoles d'intervention des services d'urgence)*

## **11. CONCLUSION**

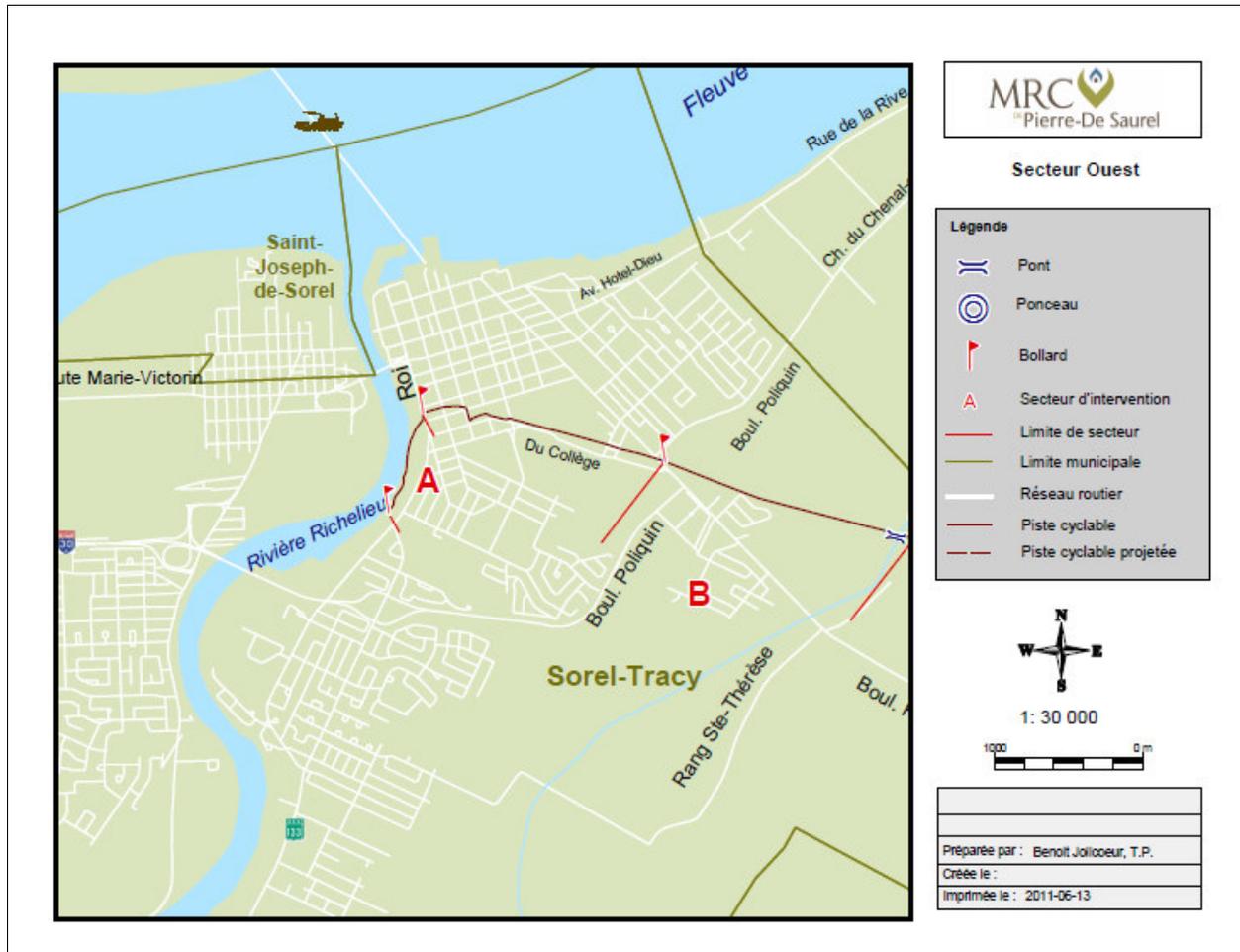
Ce document est un outil de référence afin de pouvoir informer les intervenants d'urgence ayant à intervenir sur le trajet de la piste cyclable de La Sauvagine. Nous invitons les personnes œuvrant de près ou de loin à nous émettre leurs commentaires afin de maximiser la sécurité des usagers de piste cyclable La Sauvagine.

# ANNEXE 1

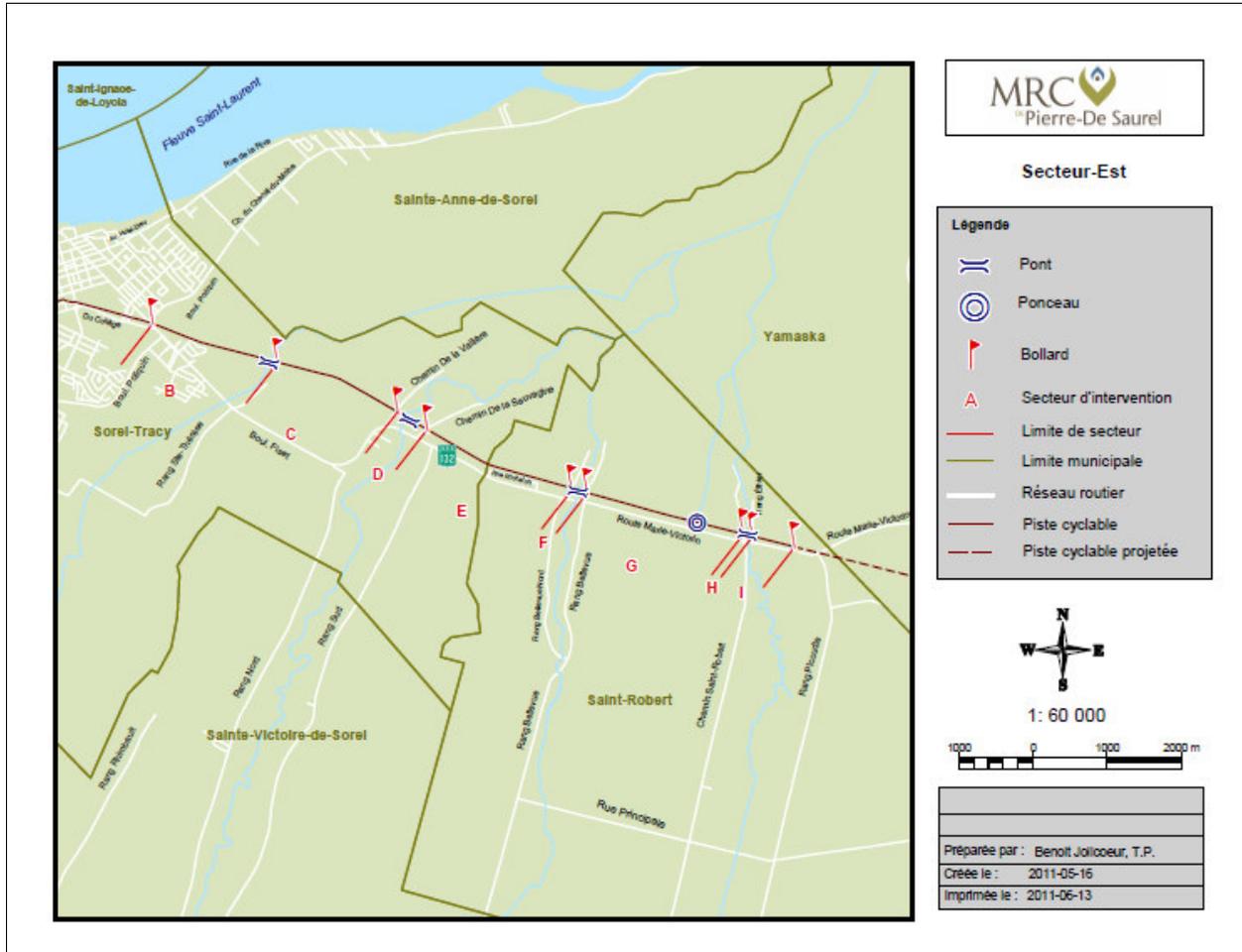
PARCOURS COMPLET DE LA PISTE CYCLABLE



CARTE REPRÉSENTANT LE SECTEUR URBAIN  
(SECTEUR OUEST)



## CARTE REPRÉSENTANT LES SECTEURS D'INTERVENTION PARTICULIERS (SECTEUR EST)



Cette carte représente les huit (8) sections identifiées par les lettres B à I. Ces sections font l'objet d'un protocole d'intervention particulier qui se retrouve à l'annexe 7 du présent document.

# ANNEXE 2



RÈGLEMENT NUMÉRO 140-04  
ÉTABLISSANT LES RÈGLES D'UTILISATION  
À L'ÉGARD DU PARC LINÉAIRE  
DE LA MRC DE PIERRE-DE SAUREL

**VERSION REFONTE**

(Incluant dispositions des règlements de modification numéros 175-07, 180-07 et 203-10)

**NOTE :** Dans cette refonte, le toponyme « du Bas-Richelieu » a été remplacé par « de Pierre-De Saurel » dans le titre compte tenu du changement de nom de la MRC en janvier 2008.

ATTENDU QUE le Conseil de la Municipalité régionale de comté (MRC) du Bas-Richelieu a adopté le 14 mars 2001 le règlement numéro 114-01 afin de créer un parc régional et d'en déterminer l'emplacement sur le territoire de la MRC;

ATTENDU QUE la MRC peut, par règlement, établir les règles d'utilisation à l'égard de ce parc;

ATTENDU QU'un avis de motion a été donné à la séance régulière du Conseil de la MRC du 14 avril 2004;

EN CONSÉQUENCE, il est proposé par M. le Conseiller Marcel Robert, appuyé par M. le Conseiller Daniel Arpin et résolu que le Conseil de la MRC adopte le présent règlement et décide, par ce règlement, ce qui suit :

**ARTICLE 1**

Le préambule ci-dessus fait partie intégrante du présent règlement.

**ARTICLE 2**

Afin d'assurer la sécurité des usagers, le parc régional est réservé uniquement et exclusivement aux activités suivantes :

- La randonnée à bicyclette;
- La randonnée pédestre (ou la marche);
- La course à pied;
- Le patinage à roues alignées.

**Article 2.1<sup>1</sup>**

Un propriétaire ou occupant d'un immeuble contigu à la piste cyclable ne peut construire ou aménager ou permettre la construction ou l'aménagement d'un ponceau ou sentier pour accéder à ladite piste cyclable qu'aux conditions suivantes :<sup>1</sup>

- a) le ponceau ou sentier doit être construit ou aménagé de manière à ce que l'espace libre pour la circulation soit d'une largeur maximale de 1.1 mètres;
- b) un seul ponceau ou sentier est autorisé par propriété;

Le ponceau ou sentier ne peut être utilisé que pour accéder à la piste cyclable et dans le seul but d'y exercer l'une ou l'autre des activités autorisées par le présent règlement<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Rés. régl. 175-07  
<sup>2</sup> Rés. régl. 180-07

Les traverses agricoles permettant d'accéder aux immeubles voués à l'agriculture situés de part et d'autre de la piste cyclable doivent, si elles unissent deux parcelles de terres non délimitées, être munies d'une barrière à pivot de chaque côté de la piste. Les barrières doivent être d'une largeur au moins égale à celle de la traverse et doivent être maintenues fermées en tout temps au moyen d'un cadenas sauf aux seules fins de permettre à la machinerie agricole de traverser perpendiculairement la piste cyclable pour se rendre de l'autre côté de celle-ci. Les barrières doivent être fermées immédiatement après le passage de la machinerie agricole <sup>1</sup>.

Les propriétaires des porceux, sentiers ou traverses agricoles existants le jour de l'entrée en vigueur du présent règlement doivent les modifier de façon à les rendre conformes au présent article. Les modifications doivent être complétées au plus tard le 20 novembre 2007.<sup>2</sup>

#### **ARTICLE 3<sup>3</sup>**

Les seuls véhicules motorisés autorisés à circuler à l'intérieur des limites du parc sont :

- o Les vélos à assistance électrique;
- o Les véhicules d'urgence et d'entretien;
- o Les chaises roulantes, quadricycleurs ou triporteur électriques adaptés spécifiquement aux personnes à mobilité réduite;
- o Les véhicules hors route faisant l'objet de l'article 4 du présent règlement (conformément aux conditions énoncées dans ce même article).

#### **ARTICLE 4**

Le Conseil de la MRC autorise, à des endroits spécifiques du parc linéaire des traverses pour les clubs de véhicules hors route afin de permettre la consolidation de leur réseau respectif de sentiers entretenus et balisés <sup>2</sup>.

Ainsi, le Club des Neiges est autorisé à traverser perpendiculairement la piste cyclable à la hauteur du lot numéro 151 du cadastre de la Ville de Soné à environ une trentaine de mètres à l'ouest du ruisseau du Manix dans la municipalité de Soné-Tracy. Le Club VTT Vagabond est, quant à lui, autorisé à traverser perpendiculairement la piste aux deux endroits suivants :<sup>2</sup>

- o À la hauteur des lots numéros 250 et 268 du cadastre de la paroisse de Saint-Pierre-de-Soné, à une distance de plus ou moins 1035 mètres à l'ouest du chemin de la Vallière dans la municipalité de Soné-Tracy;
- o À la hauteur des lots numéros 147 et 148 du cadastre de la paroisse de Saint-Robert, à une distance de plus ou moins 1500 mètres à l'ouest du chemin Saint-Robert dans la municipalité de Saint-Robert.

L'aménagement de ces traverses sera possible aux conditions suivantes :<sup>2</sup>

- o Les clubs respectifs devront construire selon les directives de la MRC ou d'un de ses représentants, des barrières de part et d'autre des traverses :
  - o Ces barrières pivoteront autour d'un poteau planté à l'intérieur de la zone asphaltée à une distance de ± 1 pied;
  - o Les pentures ne devront pas accidenter les poteaux qui serviront les barrières;
  - o Ces barrières devront être maintenues ouvertes lorsque les sentiers seront fermés et fermées lorsque les sentiers seront ouverts;
  - o Ces barrières devront, dans les deux cas (ouvertes ou fermées), être maintenues tel quel à l'aide d'un cadenas relié à un poteau fixe (ouvertes) ou reliant les deux côtés (fermées);
  - o Ces barrières devront être munies de bandes réfléchissantes sur les deux côtés et d'un panneau de type « fin de route ».
- o Les clubs respectifs devront signer une entente avec la MRC pour définir les responsabilités administratives de chacune des parties.

<sup>1</sup> R&M, Rég. 176-07

<sup>2</sup> R&M, Rég. 180-07

<sup>3</sup> R&M, Rég. 200-10

**ARTICLE 5**

Les animaux, qu'ils soient en laisse ou non, ne sont pas admis à l'intérieur des limites du parc régional de la MRC.

**ARTICLE 6**

Un patrouilleur ou agent de la paix peut exclure du parc régional tout contrevenant au présent règlement. Le patrouilleur ou agent de la paix pourra également remettre à toute personne ne respectant pas le présent règlement un constat d'infraction, lequel pourra éventuellement servir de preuve dans toute poursuite pour infraction au présent règlement.

**ARTICLE 7**

Toute personne qui contrevient au présent règlement commet une infraction et est passible :

- Dans le cas d'une personne physique :
  - Pour une première infraction, d'une amende minimale de 50 \$ et d'une amende maximale d'au plus de 1 000 \$;
  - Pour une récidive, d'une amende minimale de 200 \$ et d'une amende maximale d'au plus de 2 000 \$.
- Dans le cas d'une personne morale :
  - Pour une première infraction, d'une amende minimale de 250 \$ et d'une amende maximale d'au plus de 2 000 \$;
  - Pour une récidive, d'une amende minimale de 2 000 \$ et d'une amende maximale d'au plus de 4 000 \$.

**ARTICLE 8**

Les dispositions du présent règlement s'appliquent 12 mois par année.

**ARTICLE 9**

Le présent règlement entre en vigueur conformément à la loi.

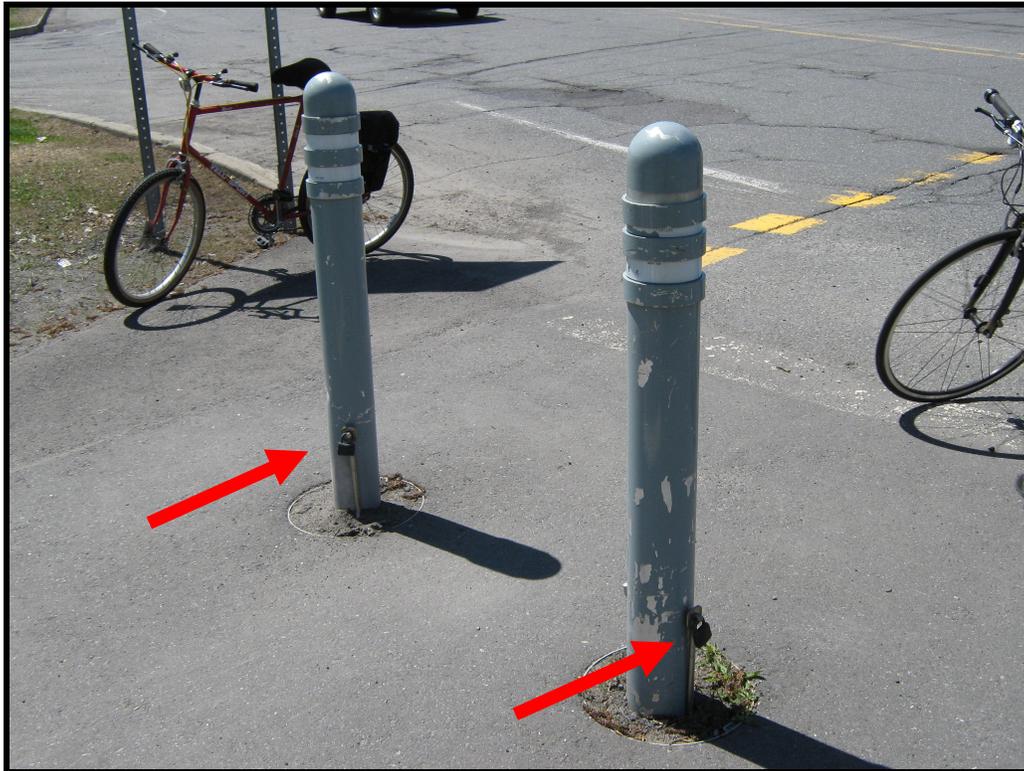
ADOPTÉ À L'UNANIMITÉ à la séance régulière du Conseil de la MRC du Bas-Richelieu du 12 mai 2004.

OLIVIER GRIVEL  
Président

DENIS BOISVERT  
Directeur général et secrétaire-trésorier

<sup>1</sup> Parl. rég. 176-07  
<sup>2</sup> Parl. rég. 188-07  
<sup>3</sup> Parl. rég. 200-10

# ANNEXE 3



Bollards de sécurité amovibles et cadenassés afin de permettre aux services d'urgence de les enlever pour circuler





Panonceaux indiquant les directives associées à l'utilisation de la piste (se retrouvent à l'entrée et à mi-parcours)





Indications se retrouvant sur le bitume tout au long du trajet de la piste





Indications de sécurité et de règles de limitation d'accès





Indication de sécurité et indication pour la réparation d'équipement

## Piste de La Sauvagine (section A)

En cas d'urgence, faites le 9-1-1,  
et donnez votre position  
exacte sur la piste

Panonceau indiquant le secteur de la piste accompagné des règles de sécurité



Panonceau indiquant aux utilisateurs d'effectuer un arrêt obligatoire à la traversée de chaque passage de la voie publique

# ANNEXE 4

 <p>Réseau cyclable SAUVAGINE</p>	<p><b>RAPPORT D'INTERVENTION IMPLIQUANT UN INCIDENT OU UN ACCIDENT</b></p> <p>PC-2011</p>
--	---

**Instructions :**

- a) À compléter pour toute intervention suite à un incident ou un accident
- b) Remettre le rapport d'intervention complété au secrétariat
- c) Décrire en détails les circonstances et les actions prises

**1. Gravité des blessures (et nombre de personne) ( ✓ ) :**

- Mineure      Nombre \_\_\_\_\_
- Majeure      Nombre \_\_\_\_\_

**2. Premiers-soins donnés par ( ✓ ) :**

- Oui    Par qui : \_\_\_\_\_
- Non

**3. Services d'urgence impliqués ( ✓ ), précisez :**

- Ambulance \_\_\_\_\_
- Police \_\_\_\_\_
- S.S.I. \_\_\_\_\_
- Autres \_\_\_\_\_

**4. Localisation de la victime, précisez :**

- Assise \_\_\_\_\_
- Couchée \_\_\_\_\_
- Autre. \_\_\_\_\_



# ANNEXE 5

Coordonnées des responsables du conseil d'administration  
de la piste cyclable La Sauvagine

Nom	Poste	Numéro de téléphone		
		Résidence	Travail	Cellulaire
Paul Franche	Président	450-742-3607		450-881-1171
Hélène Paris	Vice-président	450-742-2358		450-561-8073
Raynald Lamothe	Secrétaire	450-743-9332		
Raymond Salvas	Personne ressource	450-743-4584		
France Pelletier	Personne ressource	450-742-6949	450-743-2703	
Liette Croteau		450-746-0475		
Gaétan Fiset		450-742-9086		
Line Forest		450-743-2320	450-780-5600 poste 5637	450-881-5637
Ginette Lepage		450-855-1152		
Ghislaine Péloquin		450-743-9501		
Jacqueline Vandal		450-743-3856		
Francine Picard		450 743-5325		

# ANNEXE 6

## Procédure de validation pour la centrale d'urgence (9-1-1)

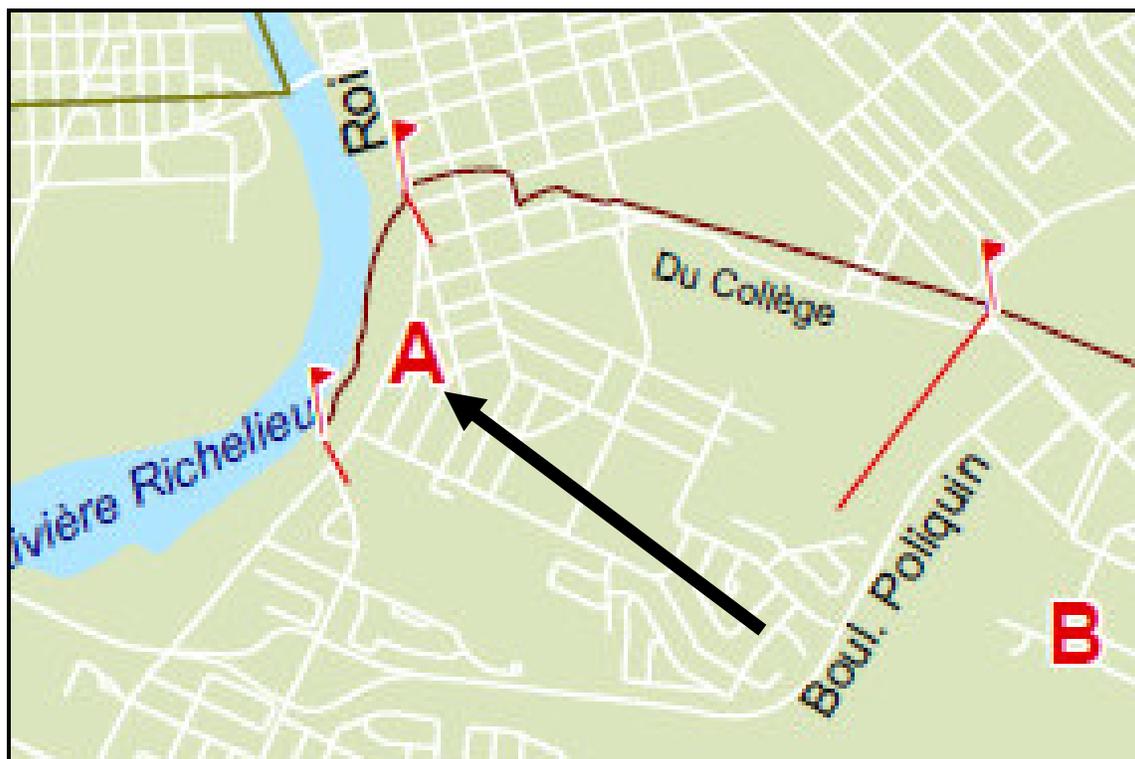
<b>Validez avec le plaignant, le marqueur situé sur la piste afin d'identifier le bon secteur d'intervention</b>	
<i>Marqueur sur la piste</i>	<b>Secteur d'intervention OUEST</b>
Entre le km 0 et le km 0,7	<b>Section A</b>
<i>Marqueur sur la piste</i>	<b>Secteur d'intervention EST</b>
Entre le km 3,0 et le km 4,1	<b>Section B</b>
Entre le km 4,1 et le km 6,5	<b>Section C</b>
Entre le km 6,5 et le km 6,9	<b>Section D</b>
Entre le km 6,9 et le km 9,1	<b>Section E</b>
Entre le km 9,1 et le km 9,3	<b>Section F</b>
Entre le km 9,3 et le km 11,4	<b>Section G</b>
Entre le km 11,4 et le km 11,5	<b>Section H</b>
Entre le km 11,5 et le km 12,0	<b>Section I</b>

# ANNEXE 7

## PROTOCOLES D'INTERVENTION POUR LES SERVICES D'URGENCE

<b>Section A (secteur ouest)</b>	
Distance totale du secteur visé	0,7 km
Secteur géographique correspondant	Sorel-Tracy
Marquage correspondant sur la piste	Entre le km 0 et le km 0,7
<b>Bollard d'entrée (vers l'est)</b>	<b>Station de pompage de Sorel-Tracy</b>
<b>Adresse correspondante parallèle à la piste</b>	<b>78, boulevard Gagné</b>
<b>Bollard de sortie</b>	<b>Ancienne gare ferroviaire de Sorel</b>
<b>Adresse correspondante parallèle à la piste</b>	<b>191, boulevard Gagné</b>

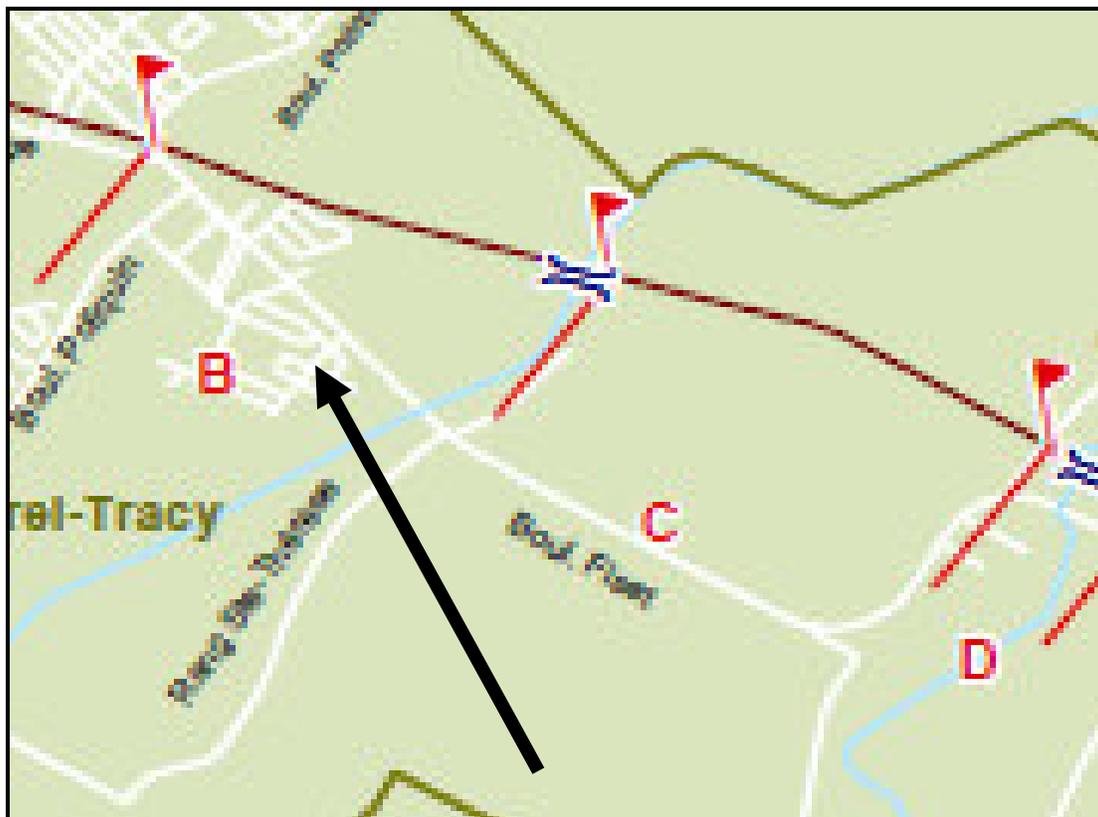
Carte du secteur OUEST



## PROTOCOLES D'INTERVENTION POUR LES SERVICES D'URGENCE (suite)

<b>Section B (secteur est)</b>	
Distance totale du secteur visé	1,1 km
Secteur géographique correspondant	Sorel-Tracy
Marquage correspondant sur la piste	Entre le km 3 et le km 4,1
<b>Bollard d'entrée (vers l'est)</b>	<b>Boulevard Poliquin (près du St-Hubert)</b>
<b>Adresse correspondante parallèle à la piste</b>	<b>383, boulevard Fiset</b>
<b>Bollard de sortie</b>	<b>Laiterie Chalifoux</b>
<b>Adresse correspondante parallèle à la piste</b>	<b>1049, boulevard Fiset</b>

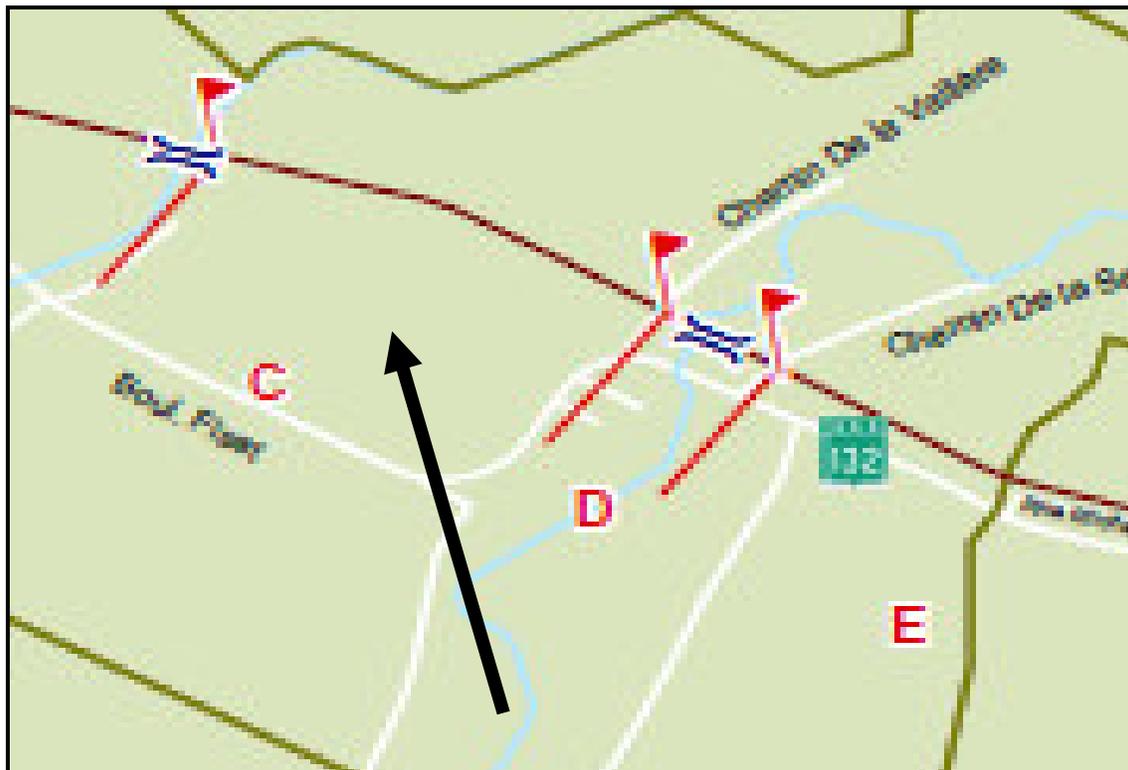
Carte du secteur EST



## PROTOCOLES D'INTERVENTION POUR LES SERVICES D'URGENCE (suite)

<b>Section C (secteur est)</b>	
Distance totale du secteur visé	2,4 km
Secteur géographique correspondant	Sorel-Tracy
Marquage correspondant sur la piste	Entre le km 4,1 et le km 6,5
<b>Bollard d'entrée (vers l'est)</b>	<b>Rang Ste-Thérèse</b>
<b>Adresse correspondante parallèle à la piste</b>	<b>1199, boulevard Fiset</b>
<b>Bollard de sortie</b>	<b>Chemin Lavalrière</b>
<b>Adresse correspondante parallèle à la piste</b>	<b>2881, boulevard Fiset</b>

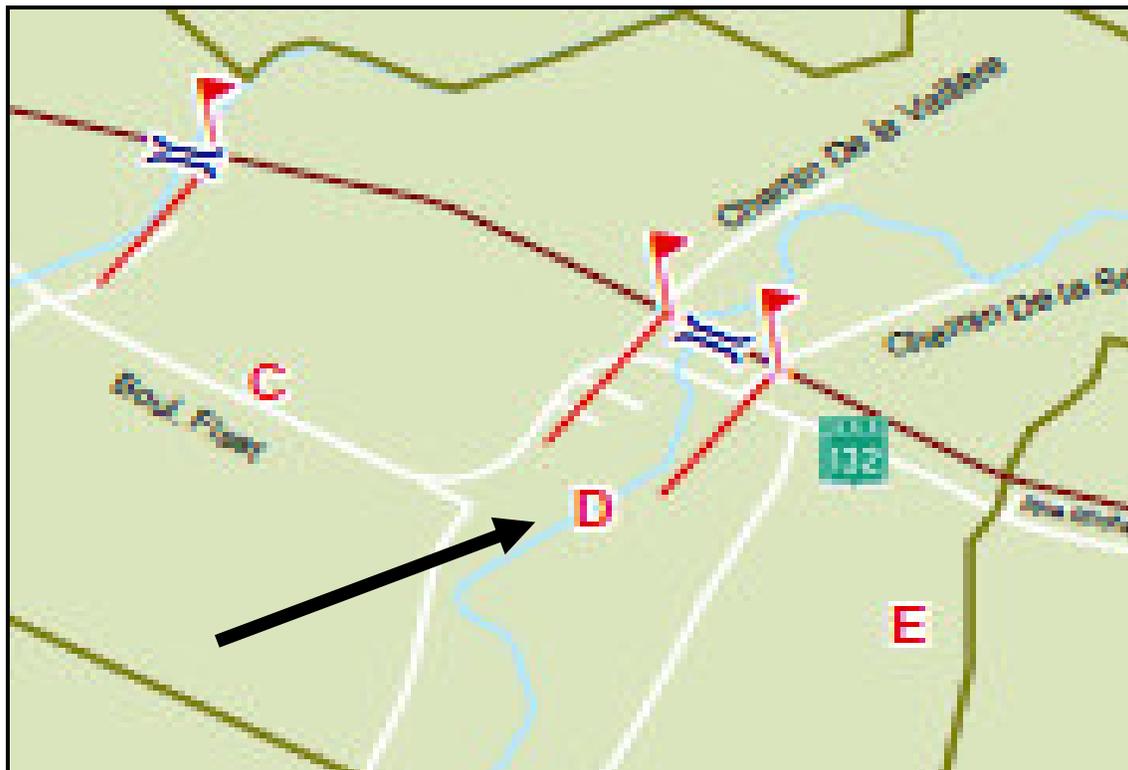
Carte du secteur EST



## PROTOCOLES D'INTERVENTION POUR LES SERVICES D'URGENCE (suite)

<b>Section D (secteur est)</b>	
Distance totale du secteur visé	0,4 km
Secteur géographique correspondant	Sorel-Tracy
Marquage correspondant sur la piste	Entre le km 6,5 et le km 6,9
<b>Bollard d'entrée (vers l'est)</b>	<b>Chemin Lavalrière</b>
<b>Adresse correspondante parallèle à la piste</b>	<b>2881, boulevard Fiset</b>
<b>Bollard de sortie</b>	<b>Chemin de La Sauvagine</b>
<b>Adresse correspondante parallèle à la piste</b>	<b>3205, boulevard Fiset</b>

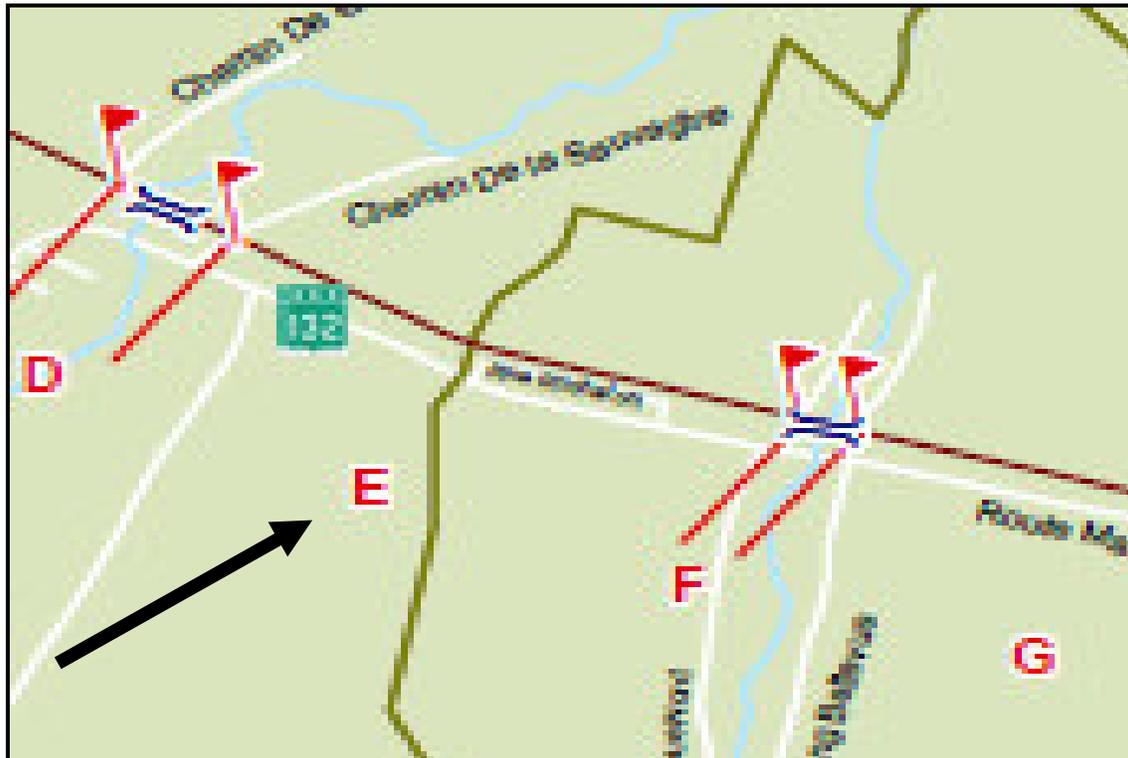
Carte du secteur EST



## PROTOCOLES D'INTERVENTION POUR LES SERVICES D'URGENCE (suite)

<b>Section E (secteur est)</b>	
Distance totale du secteur visé	2,2 km
Secteur géographique correspondant	Sorel-Tracy
Marquage correspondant sur la piste	Entre le km 6,9 et le km 9,1
<b>Bollard d'entrée (vers l'est)</b>	<b>Chemin de La Sauvagine</b>
<b>Adresse correspondante parallèle à la piste</b>	<b>3205, boulevard Fiset</b>
<b>Bollard de sortie</b>	<b>Rang Bellevue NORD</b>
<b>Adresse correspondante parallèle à la piste</b>	<b>4111, boulevard Fiset</b>

Carte du secteur EST

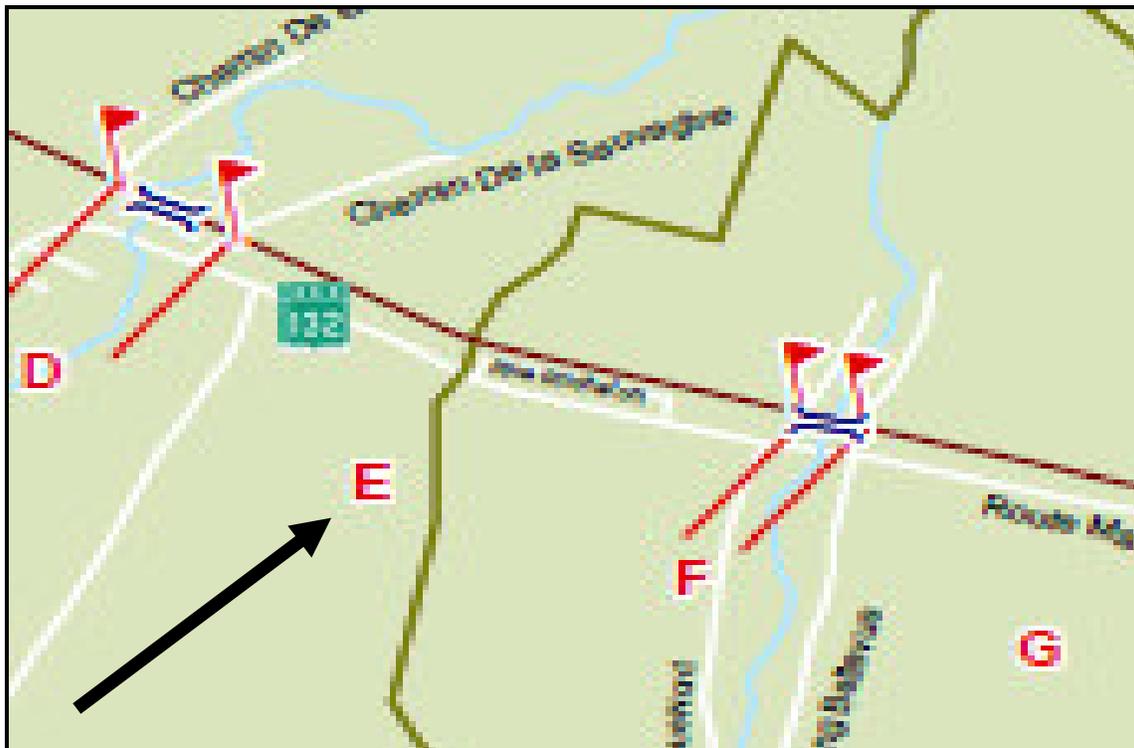


## PROTOCOLES D'INTERVENTION POUR LES SERVICES D'URGENCE (suite)

<b>Section F (secteur est)</b>	
Distance totale du secteur visé	0,2 km
Secteur géographique correspondant	Saint-Robert
Marquage correspondant sur la piste	Entre le km 9,1 et le km 9,3
<b>Bollard d'entrée (vers l'est)</b>	<b>Rang Bellevue NORD</b>
<b>Adresse correspondante parallèle à la piste</b>	<b>4111, boulevard Marie-Victorin</b>
<b>Bollard de sortie</b>	<b>Rang Bellevue SUD</b>
<b>Adresse correspondante parallèle à la piste</b>	<b>4125, route Marie-Victorin</b>

Un pont sépare les deux bollards.  
La circulation peut se faire à pied avec une civière.

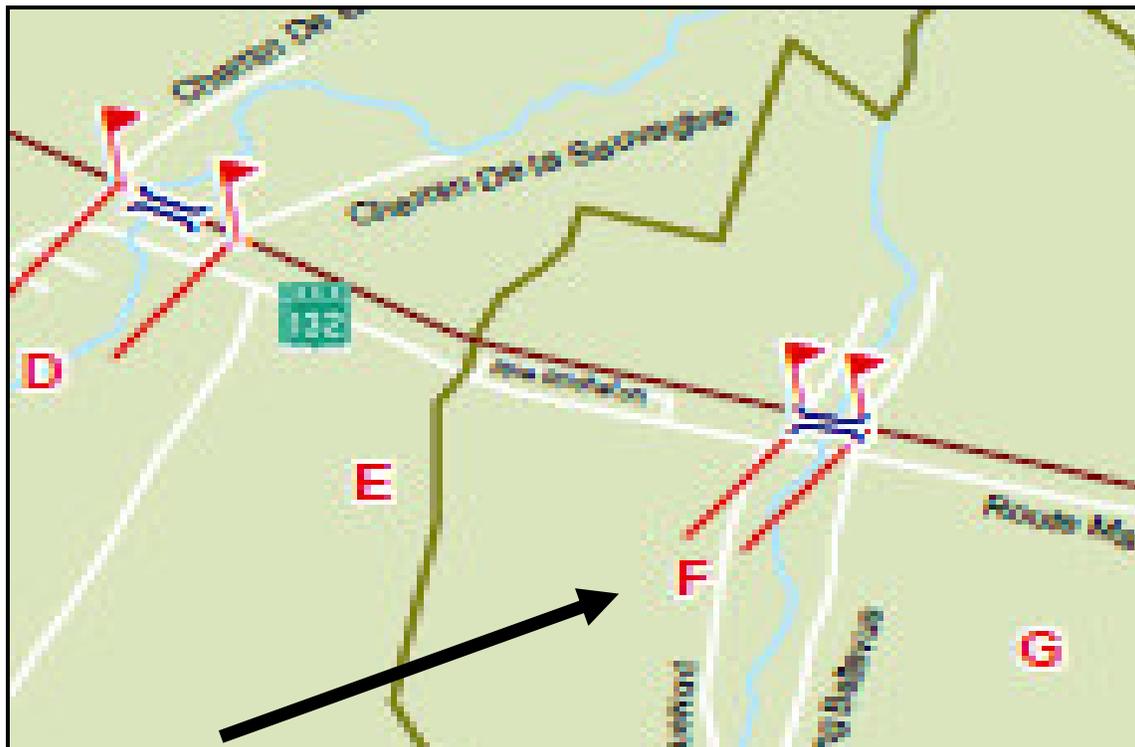
### Carte du secteur EST



## PROTOCOLES D'INTERVENTION POUR LES SERVICES D'URGENCE (suite)

<b>Section G (secteur est)</b>	
Distance totale du secteur visé	2,2 km
Secteur géographique correspondant	Saint-Robert
Marquage correspondant sur la piste	Entre le km 9,3 et le km 11,4
<b>Bollard d'entrée (vers l'est)</b>	<b>Rang Bellevue SUD</b>
<b>Adresse correspondante parallèle à la piste</b>	<b>4125, route Marie-Victorin</b>
<b>Bollard de sortie</b>	<b>Chemin St-Robert</b>
<b>Adresse correspondante parallèle à la piste</b>	<b>4271, route Marie-Victorin</b>

Carte du secteur EST

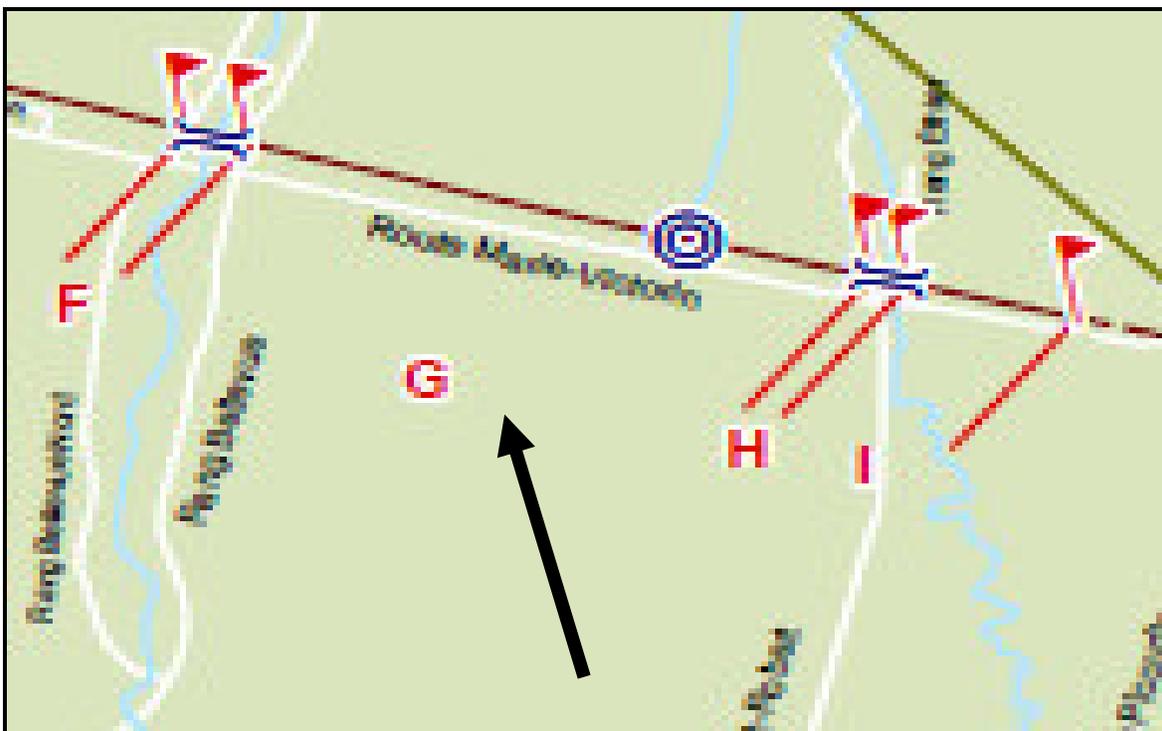


## PROTOCOLES D'INTERVENTION POUR LES SERVICES D'URGENCE (suite)

<b>Section H (secteur est)</b>	
Distance totale du secteur visé	0,1 km
Secteur géographique correspondant	Saint-Robert
Marquage correspondant sur la piste	Entre le km 11,4 et le km 11,5
<b>Bollard d'entrée (vers l'est)</b>	<b>Chemin St-Robert</b>
<b>Adresse correspondante parallèle à la piste</b>	<b>4271, route Marie-Victorin</b>
<b>Bollard de sortie</b>	<b>Rang Éthier</b>
<b>Adresse correspondante parallèle à la piste</b>	<b>4277, route Marie-Victorin</b>

Un pont sépare les deux bollards.  
La circulation peut se faire à pied avec une civière.

Carte du secteur EST



## PROTOCOLES D'INTERVENTION POUR LES SERVICES D'URGENCE (suite)

<b>Section I (secteur est)</b>	
Distance totale du secteur visé	0,5 km
Secteur géographique correspondant	Saint-Robert
Marquage correspondant sur la piste	Entre le km 11,5 et le km 12,0
<b>Bollard d'entrée (vers l'est)</b>	<b>Rang Éthier</b>
<b>Adresse correspondante parallèle à la piste</b>	<b>4277, route Marie-Victorin</b>
<b>Bollard de sortie</b>	<b>Stationnement, fin de la piste</b>
<b>Adresse correspondante parallèle à la piste</b>	<b>4321, route Marie-Victorin</b>

Carte du secteur EST

