

# BUREAU D'AUDIENCES PUBLIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT

---

Edifice Lomer-Gouin  
575 Rue St-Amable, Bureau 2.10  
Québec (Québec)

---

## M É M O I R E

### RÉAMÉNAGEMENT DE LA ROUTE 175 /AUTOROUTE 73 ( ENTRE LES KM.63 ET KM.70 )

---

Présenté par :

Rodolphe Lelièvre  
(Résident de Stoneham)

**Bureau d'audiences publiques**  
**Edifice Lomer-Gouin**  
**575 Rue St-Amable, Bureau 2.10**  
**Québec (Québec)**

---

## **M É M O I R E**

### **Réaménagement de la route 175 /Autoroute 73 ( entre les km.63 et km.70 )**

---

Je , Rodolphe Lelièvre , résident de Stoneham suis à ma retraite et j'ai toujours eu à cœur la protection de l'environnement, de plus nous sommes directement touchés par le projet de contournement du M.T.Q.. Globalement je suis en accord avec le tracé du M.T.Q. entre les km 60 .0 et les km. 63.0 et entre les km. 67 .0 et .84.0 , mais je suis en total désaccord avec la voie de contournement entre les km 63.0 et km 67.0. Au plan écologique c'est à mon avis un non sens et notre suggestion est appuyée par un échantillonnage de citoyens très impliqués et dans un rayon maximal de 1,500 mètres soit des résidents du chemin Whalen, de la Presqu'île ,du chemin St-Edmond ainsi que du Boul. Talbot . Je n'ai pas essayé d'avoir un nombre record de signature car avec nos suggestions les gens de la rue Paré, Ouellet , Talbot au Nord du km.67.0, y retrouveraient un grand bénéfice. De plus les gens de la première avenue ne seraient pas inquiétés comme avec le projet du M.T.Q. dans l'axe qui faisait faire un détour par cette rue pittoresque à tous les résidents au nord du km.67.0, soit 125 à 150 habitations , pour prendre l'autoroute vers le sud , soit un détour de 7 km. pour rejoindre Charlesbourg et Québec.

Du km.63.0 jusqu'au pont existant au-dessus de la rivière des Hurons, l'autoroute Sud pourrait passer sur la 175 et l'autoroute Nord du côté Est de la 175 . De cette façon on pourrait éviter sûrement quelques expropriations du côté ouest de la 175 en étudiant la possibilité de bâtir quelques ponceaux sur la rivière et rejoindre la 1<sup>ère</sup> Avenue tout en gardant des propriétés taxables selon les normes de la municipalité ; entre autre le parc Roland<sup>1</sup>.

Du pont jusqu'au km.66.0 l'autoroute Nord se servirait de l'assise de la route 175 et l'autoroute Sud passerait du côté Ouest et les deux routes iraient rejoindre le tracé initial du contournement du M.T.Q. vers le km.67.0 <sup>2</sup>.

Un viaduc léger à deux voies raccorderait le chemin St-Edmond et la 1<sup>ère</sup> Avenue, doublé d'un trottoir pour piétons et rejoindrait l'autoroute vers le sud. L'ajout d'une bretelle simple vers le boul. Talbot Nord desservirait la population au nord du km.67.0.

---

<sup>1</sup> Voir en annexe, Plan A;

<sup>2</sup> Voir en annexe, Plan B;

Une sortie de l'autoroute vers la 1<sup>ère</sup> Avenue pourrait être aménagée à environ le km 65.0 à l'endroit le moins dommageable. Une entrée vers l'autoroute sud du boul Talbot et les rues au nord du km.67.0 pourrait être aménagée au km.66.3 environ . Sur l'autoroute nord, une sortie vers le chemin St-Edmond serait faite entre le km. 66.0 et le km .66.5 à l'endroit le moins nuisible .

Du stationnement du Mont-Wright km.63.0, une piste cyclable longerait l'autoroute 73 du côté est et rejoindrait le camping Stoneham pour aboutir au chemin Whalen.

Selon ce tracé la 1<sup>ère</sup> Avenue n'est attaquée d'aucune façon car la sortie vers la 1<sup>ère</sup> Avenue ne servirait que pour le trafic minime en provenance du nord pour le camping Stoneham et St-Adolphe. L'entrée vers le sud sur l'autoroute venant du secteur Paré, Ouellet et Talbot serait bénéfique à tous ces résidents.

De plus avec ce tracé préconisé l'emprise sur le Mont Wright serait moindre et une sortie vers la rue Crawford serait envisagée.

Avec 2 corridors de transport électrique, la route 175, pourquoi un quatrième corridor supplémentaire dans un espace restreint sans nécessité véritable, mais avec pollution accrue garantie pour la Rivière des Hurons ? Tel que démontré dans l'étude « Réflexions sur le projet de prolongation de l'axe du Vallon (...) » , *«Les eaux de ruissellement ainsi contaminées peuvent atteindre la rivière. Les niveaux de ces contaminations fluctuent beaucoup en fonction du temps et de l'espace».*

Avec le tracé préconisé du contournement par le M.T.Q. la nouvelle autoroute passerait à environ 220 mètres d'altitude entre les km. 64.0 et 66.0 ; la route 175 étant en moyenne à une élévation de 200 mètres ou moins , donc la rivière des Hurons à 198 mètres ou moins . Le tracé passe environ à 165 mètres de la rivière et environ 15 à 20 mètres plus haut que la rivière vers le km.65.0 et 66.5, conséquence : pollution presque automatique de la nappe phréatique vers la rivière des Hurons principal affluent du lac St-Charles, le réservoir en eau potable de la ville de Québec. Ne pas oublier les pluies ainsi que la neige polluée de même que les abrasifs et sels qui descendront à cause de la déforestation inutile et qui comme bassin versant est à l'heure actuelle sa seule protection .Les bassins de rétention ne sont pas acceptables dans ces cas car les volumes des crues et des fontes des neiges sont trop grands . Pour des situations critiques ciblées et ponctuelles, c'est une très bonne idée .Le corridor de la route 175 étant déjà pollué par des véhicules moteurs , les abrasifs et les déversements accidentels depuis plusieurs années il serait donc préférable continuer de se servir de ce corridor et de l'améliorer plutôt que de polluer d'avantage avec le projet proposé par le M.T.Q. (Voir cd-rom, page 21). Entre les km.65.0 et km.66. , la rivière des Hurons et la rivière Noire, son affluent , ont beaucoup de méandres et est donc sujette à une pollution prononcée venant du côté Est, soit le bassin versant.

Le territoire requis par le M.T.Q. coupera en deux des terres à bois ainsi qu'une pépinière complètement dévastée car coupée en plein centre .

Un paysage d'une grande beauté sera détruit à jamais avec des cicatrices indélébiles à léguer aux futures générations.

L'emprise de la nouvelle autoroute devrait être réduite au minimum car en beaucoup d'endroits il n'est pas nécessaire d'avoir 100 mètres d'emprise. Les murets séparateurs genre New-Jersey seraient adéquats à plusieurs sections étroites telles que le Mont-Wright et le km. 66.0.

La route proposée étant plus élevée d'environ 15 à 20 mètres et plus, la pollution par le bruit sera plus intense et sur une plus grande distance. Pour évaluer les impacts; n'ayant pas les moyens physiques et monétaires il nous était difficile d'en faire un relevé précis car les évaluations faites par le M.T.Q. ne tenaient pas compte du tracé que nous proposons mais le bon sens, nous le croyons humblement, a servi de norme à cet exposé.

Naturellement la qualité de l'air serait très troublée dans ce corridor et la population du chemin Whalen, Presqu'île ainsi que le chemin St-Edmond seront touchés de plein fouet par les senteurs de diesel et autres carburants soit au-delà de 90 résidences. La population court de grand risques de puits pollués sinon asséchés et une pisciculture de 25 étangs pourrait être anéantie. De plus, une coupe à blanc de 100 mètres de large par trois kilomètres de longueur soit du Mont-Wright à la rivière des Hurons ne devrait pas être envisageable et devrait être évitée à tout prix, car il s'agit d'une forêt semi-urbaine qui devrait être protégée.

De plus deux gros viaducs devront être construits au-dessus de la rivière des Hurons et du chemin St-Edmond ainsi qu'un pont reliant le chemin Whalen et le chemin St-Edmond au dessus de la rivière des Hurons faisant un mur de sept à huit mètres de haut par environ cent mètres de profondeur, soit une fracture psychologique énorme pour couper St-Adolphe de Stoneham et la rue Whalen de la municipalité.

Pour les ponceaux au dessus de la rivière noire il serait valable de considérer les assises plus éloignées des berges soit peut-être de 10 à 15 mètres de chaque côtés, la rivière n'étant pas très large donc cela minimiserait les dommages.

#### Re : voie de contournement

Si il y a un accident écologique re : gaz nocif ; quelles mesures d'urgence sont prévues pour les vingt-quatre habitations du haut du chemin Whalen ? (AUCUNE SORTIE). On nous donne comme argument qu'il y aurait peut-être 10 expropriations supplémentaires avec notre projet mais on oublie que au-delà de 90 habitations, le tout à l'intérieur de 1,500 mètres du projet, seront affectées directement dans leur qualité de vie. Ces gens n'ont jamais choisi de s'installer le long d'une voie rapide comme c'est le cas pour ceux qui ont choisi de s'établir le long de la 175. De plus si on y regarde de plus près 8 propriétés du côté Est de la 175 (entre les km. 64.0 et 65.0) pourraient être sauvées avec la suggestion d'une voie de service entre ces constructions et le stationnement du Mont Wright, tel que démontré sur le plan de L'AXE AMÉLIORÉ<sup>3</sup>. Cela ne nuirait en rien au parc du Mont-Wright car avec notre suggestion nous prenons une emprise plus étroite que celle du M.T.Q. sur le parc.

---

<sup>3</sup> Voir en annexe, Plan C;

Je souligne également que le fait de permettre l'accès direct des chemins venant aux terres à bois sur l'autoroute occasionnera définitivement d'autres problèmes de circulation, il n'y qu'à s'imaginer un gros camion de plus de 25 mètres de longueur qui tente de prendre sa vitesse en sortant en première vitesse pour ensuite prendre environ 800 mètres avant d'atteindre 60 km/h ... Catastrophique sur une autoroute que l'on veut moins dangereuse.

Je demande donc qu'on s'attarde à mes préoccupations et à celles des autres personnes directement mises en cause, vu que nous ne trouvons aucune logique de construire une route avec autant d'inconvénients écologiques et de conséquences pour l'avenir, et je vous demande de considérer avec une attention particulière notre demande.

Stoneham, ce \_\_\_<sup>e</sup> jour de mai 2005.

---

*Rodolphe Lelièvre, résident*

---

---

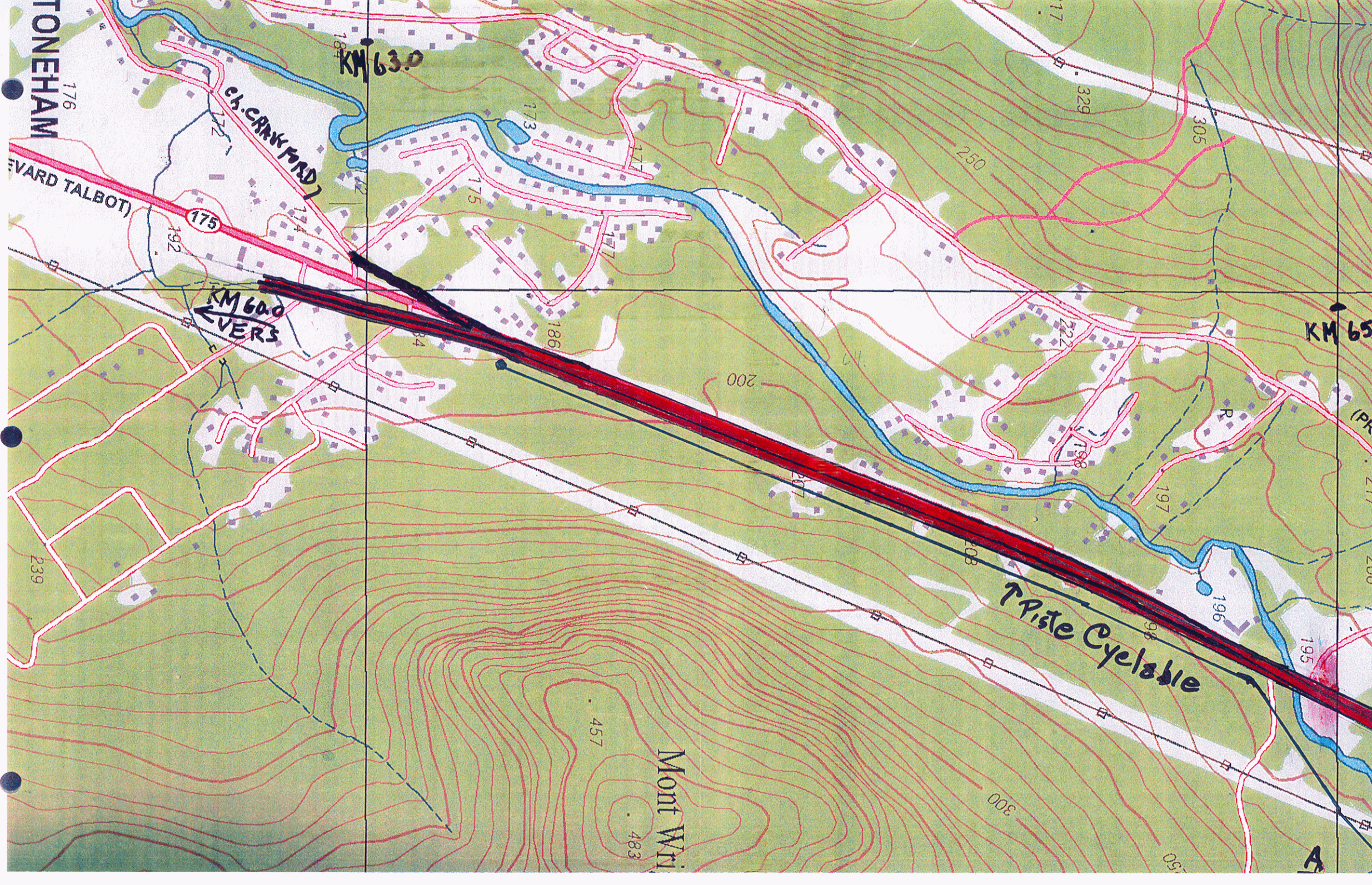
---

# *Annexes*

*Plans A, B et C*

---





TONEHAM

ROAD TALBOT

175

KM 60.0  
← VERS

KM 63.0

CH. CRANKFORD

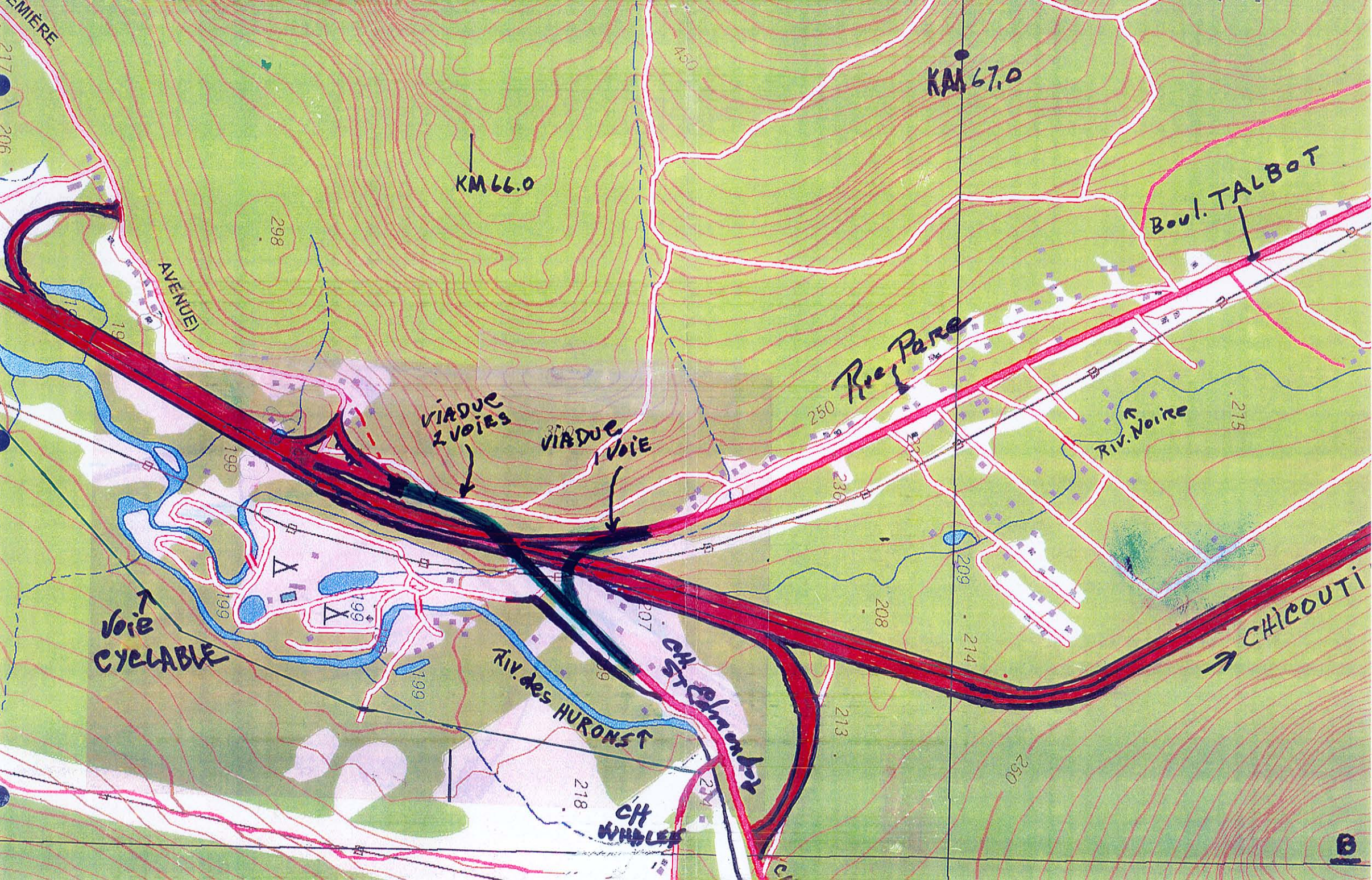
↑ Piste Cyclable

KM 65

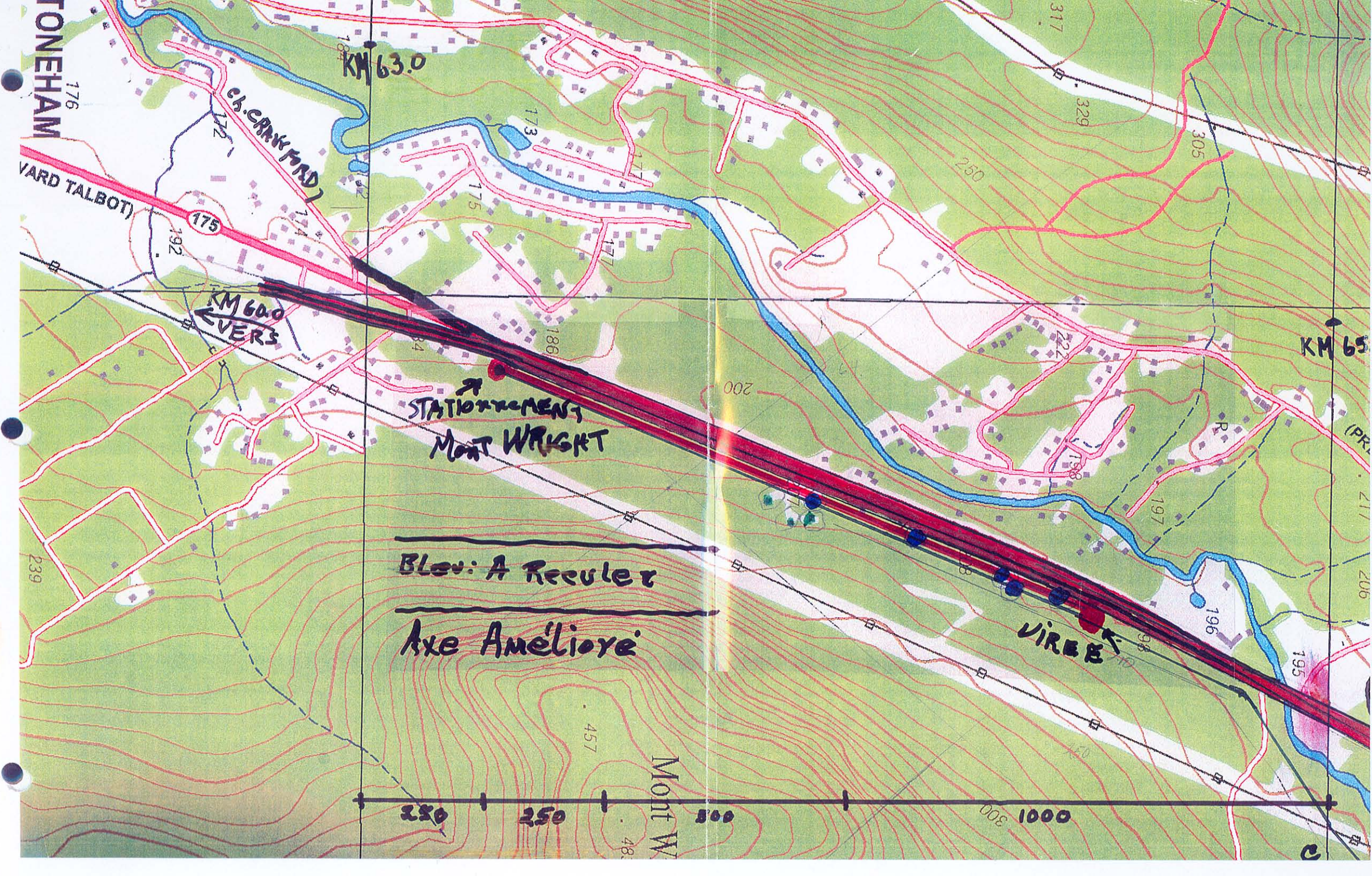
MONTWILM

A









ONEHAM  
176

YARD TALBOT

175

KM 600  
VERS

KM 63.0

CH. CROIX FORD

STATIONNEMENT  
MONT WRIGHT

Blev: A Reculer

Axe Amélioré

VIREB

KM 65



Mont W



## Bureau d'audience publique sur l'environnement

Edifice Lomer-Gouin  
575 Rue St-Amable  
Québec (Québec)  
G1R 6A6

### Adandat mémoire : route 175 , autoroute 173

Madame la présidente, Madame et Messieurs les commissaires .

Je crois avoir été mal interprété selon la réponse reçue du Ministère des Transports à ma suggestion d'embellir les viaducs ou ponts d'étagement

X 1 )

Je m'inscrit en faux pour une problématique budgétaire ; cela n'a rien à voir avec la longivité de la chaussée, la largeur du pavage, le génie végétal, le volume de dynamitage, le contournement des pylônes, le respect des cours d'eau et l'habitat faunique. Le budget, je crois peut se permettre un léger écart.

X 2 )

C'est curieux mais nous sommes en milieu urbain à Stoneham au Km 66 et non dans la réserve faunique avec les orignaux et les cariboux.

X 3 )

Je crois qu'il faudrait s'éloigner des standarts genre : "« Fast Food » et explorer avec des architectes des façons plus logique faisant appel à leur imagination fertile .

Cette consultation pourrait avoir avoir comme conseillers invités le Ministère de la Culture et des Communications ainsi que des représentants d'architectes ce qui pourrait s'avérer très intéressant .

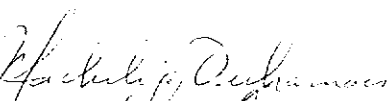
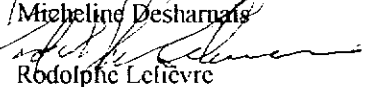
Une simple considération :

«Je suis suffisamment artiste pour peindre aisément sur la palette de mon imagination.

L'imagination est plus importante que le savoir. Le savoir est limitatif tandis que l'imagination encercle l'univers. »

Un illustre inconnu :

ALBERT EINSTEIN « 50 »

  
Micheline Desharnais  
  
Rodolphe Lefèvre

20 Avril 2005



06/02/05.

Ministère de la Culture et des Communications.

Att. Mme Nicole Matte.

De Rodolphe Lelièvre.

Bonjour,

Merci de m'avoir accordé un peu de votre temps jeudi passé.

*Comme convenu je vous adresse ce courriel pour vous exposer mon point de vu sur une proposition "d'ouvrage d'Art" pour la future Autoroute 73 <Québec – Chicoutimi> soit probablement au K.L 66 et peut-être quelques autres soit ; des viaducs plus intéressants à admirés que les masses de béton q'on voit partout.*

Note; Les plans définitifs ne sont pas terminés et le B.A .P.E. devrait tenir ses audiences très bientôt.

Un mémoire de ma part sera présenté. Nous ne sommes pas en retard pour cette proposition mais il faudrait Si possible agir avec promptitude.

À mon avis ces structures très apparentes sont oubliées et pourraient être des œuvres d'arts très remarqués et Pourraient être conçues main dans la main par des ingénieurs et des architectes qui ont presque tous un sens Artistique et esthétique très développé.

*Je crois que le ministère pourrait être le guide principal pour canaliser cette option et se réfléchir sur tous les Autres travaux routiers sans coût additionels, après tout il nous feront face à tous les jours et pour beaucoup De décennies à venir.*

Je crois que ce serait un grand pas vers un avenir en beauté ce qui je pense est une de vos vocations.

L'avenir de votre ministère ne pourra que s'enorgueillir de cette initiative q'on ne voit pas beaucoup en Amérique du Nord. Juste un petit exemple; à l'entrée de St-Adèle sur l'autoroute #15,,un petit viaduc de Formes différentes et très remarqué par les automobilistes et qui n'a pas la lourdeur des viaducs de béton Standarts qui l'entoure. Il fait très bien le travail pour lequel il a été conçu il y a environ 30 ans.

Une suggestion; un concours relevant de votre ministère serait sûrement très apprécié et relèverait un Défi très peu coûteux et vous placerait avec une longueur d'avance dans un domaine qui sera très Remarqué et dont vous pourriez bâtir les balises sans problème.

*Je serais très heureux si je recevais une prompte réponse à ce courriel et connaître ceux vers qui je*

*Devrais contacter à ce sujet. Je suis à votre disposition en tout temps si besoin était pour éclaircir ma pensé.*

Je me permet de joindre un article de François Cardinal du Quotidien La Presse paru le 31 Dec.2004

Qui reflète bien ma pensée.

Bien à vous



Rodolphe Lelièvre



que ce qu'affirment leurs critiques muses !

La Presse 31/12/04

# Nos viaducs sont laids



FRANÇOIS CARDINAL

Il est désolant de constater à quel point les viaducs du Québec sont les parents pauvres du design. On choisit le point A, le point B, on tire une ligne de béton puis on la supporte avec quelques piliers. Merci, bonsoir.

Manifestement, le terme « ouvrage d'art » n'a pas été inventé au Québec.

Or les viaducs sont certainement dans le palmarès des constructions les plus achalandées. Jusqu'à 100 000 voitures peuvent les croiser... chaque jour. Et lorsqu'ils sont édifiés, ils sont là pour longtemps. Très longtemps.

Cela n'empêche malheureusement pas le gouvernement du Québec de faire encore aujourd'hui des viaducs d'une banalité et d'une laideur inimaginables.

Cette situation était frappante ces derniers jours alors que la France inaugurait le viaduc de Millau, cet ouvrage d'art exceptionnel dessiné

**Manifestement, le terme « ouvrage d'art » n'a pas été inventé au Québec.**

par l'architecte de renom Norman Foster. Il s'agit d'un pont à haubans qui trône fièrement — et légèrement — à 170 mètres au-dessus du Tarn, dans le sud de la France. Tout simplement magnifique !

Outre une différence d'ampleur évidente, ce qui sépare cet ouvrage d'art de ceux qui enjambent les autoroutes québécoises, c'est la présence d'un architecte aux côtés de l'ingénieur.

L'un pense esthétique, l'autre pense pratique. S'il en manque un des deux, c'est la catastrophe.

L'Europe a bien compris cela puisque depuis une soixantaine d'années déjà, il n'y a plus un seul ouvrage d'art qui se fait strictement dans les bureaux d'ingénieurs. À tout coup, un architecte, un concep-

teur en éclairage, un architecte paysagiste, voire un artiste se joint à l'équipe de conception afin d'éviter de défigurer le paysage.

« Un ouvrage d'art doit avant tout être fait avec art. L'époque fonctionnaliste a montré ses limites », a déjà fait remarquer avec justesse l'architecte français Alain Spielmann.

Pour une raison qui échappe à bien du monde, le ministère des Transports du Québec n'a pas encore compris cela. Il tarde en effet à engager des architectes sur l'ensemble de ses chantiers. Et cela est d'autant plus absurde que certains rares ouvrages d'art comme le rond-point l'Acadie ont droit à ce privilège, ce qui prouve que le gouvernement y voit certains bénéfices.

L'architecte, s'il est intégré dès la conception du projet, peut travailler sur les formes pour leur donner des proportions intéressantes, ajouter de l'ornementation, jouer avec la hauteur du parapet pour favoriser le passage des piétons, oeuvrer à rendre le béton moins rébarbatif, etc. Il humanise, en quelque sorte, la construction.

Contrairement au MTQ, la Ville de Montréal a compris que la sensibilité de la population au design et à l'environnement a évolué au cours des 40 dernières années. Depuis près de dix ans, elle embauche systématiquement un architecte lors de la conception de ses ouvrages d'art. Cette attitude lui a d'ailleurs valu un prix Orange en 2000 avec la construction du viaduc qui relie les rues Peel et de la Commune.

On pourrait penser que le coût d'une construction bondit lorsqu'on prend en considération son aspect esthétique. Or il n'en est rien. Le surcoût se résume souvent à quelques milliers de dollars en honoraires professionnels puisque l'architecte travaille de concert avec l'ingénieur au moment de la conception.

Non, ce qui freine souvent le travail d'équipe c'est le peu d'estime qu'ont les ingénieurs pour les architectes, souvent vus comme des artistes plutôt que des professionnels.

Il est temps que cette rivalité cesse afin de rendre intéressant ce qui est trop souvent insignifiant.

Québec, le 3 mars 2005

Monsieur Rodolphe Lelièvre

OBJET : Ouvrage d'art

---

Monsieur,

J'ai pris connaissance de votre lettre adressée à l'attention de Mme Nicole Matte du ministère de la Culture et des Communications concernant des traitements esthétiques aux ouvrages d'art de la future route à quatre voies divisées dans le Parc des Laurentides. J'ai également lu les pièces jointes dont celle de M. François Cardinal.

X1  
Soyez assuré que nous comprenons bien votre point de vue; il s'inscrit cependant dans une problématique budgétaire où plusieurs paramètres doivent être évalués; permettez-moi d'en citer quelques-uns : la longévité de la chaussée et la largeur du pavage, le génie végétal contrôlant l'érosion, le volume de dynamitage du roc pour adoucir les pentes, le contournement des pylônes des lignes électriques, le respect des cours d'eau et de l'habitat faunique, etc. L'ingénieur doit intégrer toutes ces notions tout en respectant un budget qui ne permet aucun écart.

X2  
Le ministère des Transports recherche les solutions les plus avantageuses et, en ce qui concerne les ponts d'étagement (viaduc), nous favorisons leur traitement architectural en milieu urbain. Toutefois, nous n'envisageons nullement un tel traitement dans la Réserve faunique des Laurentides.

Je porte aussi à votre attention le fait que l'information circulée mentionne qu'il n'en coûte que peu de frais pour un traitement esthétique des ponts d'étagement.

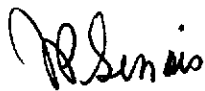


X3

Bien que cette information soit partiellement vraie, il faut ajouter que le temps-homme est très dispendieux et dès que l'on s'écarte des « standards », des éléments préfabriqués servant à la mise en place, les coûts montent plus rapidement qu'on ne le croit.

Je termine en vous remerciant de l'intérêt que vous portez au ministère des Transports et à ses travaux.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.



JEAN-PAUL GERVAIS, ing.  
Chef du Service des projets

c.c. MM. Luc Bergeron, ing.  
Jean Dugré, ing.

Répertoire Descriptif des zones érodées des berges de la rivière des Hurons, été 2004

Station #	rive <sup>1</sup>	courbe <sup>2</sup>	Dimension			Bande Riveraine				Granulométrie <sup>5</sup>	Photos	Croquis	Station #	
			Long m	Talus m	aire découverte %	Arbres matures	arbustes	Herbacées	S/V <sup>3</sup> largeur <sup>4</sup>					
1	G	EXT	7	90	60		20	20	60	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	1
2	G	EXT	9,8	90	60		20	20	60	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	2
3	G	EXT	8,3	90	60		20	20	60	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	3
4	D	EXT	42	0,9	33		0	80	20	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	4
5	D	EXT	7,3	0,9	33		0	80	20	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	5
6	D	EXT	6,9	0,9	75		0	80	20	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	6
7	G	EXT	12,5	80	40		0	50	50	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	7
8	G	EXT	3,5	90	40		5	80	15	01-2*	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	8
9	G	EXT	8	1	35		10	70	20	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	9
10	G	EXT	10,5	1	40		10	60	30	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	10
11	G	EXT	34	1,7	50		0	40	60	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	11
12	D	EXT	50	1,6	70		22	2	88	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	12
13	D	EXT	55	1,7	80**		N/D	N/D	N/D	N/D 2+*	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	13
14	G	EXT	26,5	1,2	40		20	60	20	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	14
15	D	EXT	11,3	1,3	30**		20	30	50	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	15
16	G	EXT	22,5	1,7	40		10	60	30	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	16
17	D	EXT	37,3	1,6	40**		N/D	N/D	N/D	N/D 2+*	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	17
18	G	EXT	43,4	1,3	30		30	40	30	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	18
19	D	EXT	31,5	1,8	25**		10	50	30	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	19
20	G	EXT	6,5	2	33		40	60	0	02+*	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	20
21	G	EXT	3,1	1,8	100		60	40	0	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	21
22	G	EXT	8,8	2,12	20**		40	30	30	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	22
23	D	EXT	33,5	1,5	40		10	85	5	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	23
24	G	EXT	15	1,8	40		15	75	10	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	24
25	G	EXT	64	2	60		20	75	5	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	25
26	D	EXT	70	1,7	45		3	85	12	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	26
27	G	Non	12,4	28	40		30	60	10	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	27
28	G	EXT	43,5	2,1	20		5	90	5	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	28
29	G	Non	18	2	33		15	80	5	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	29
30	D	EXT	43,5	2,2	60		10	30	60	0 - de 1/3	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	30
31	G	INT	12	1,8	50		15	45	40	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	31
32	G	EXT	63,5	1,8	40		10	40	50	02+	S, Gr	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	32
33	G	EXT	50,3	1,7	90		80	15	5	02+	S, Gr	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	33
34	G	EXT	31,3	1,46	30		95	4	1	02+	S, Gr	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	34
35	D	EXT	14,1	2,2	30		30	70	0	02	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	35
36	G	EXT	14,9	2,1	40		50	40	10	01	S, Gr	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	36
37	G	EXT	30	1,98	30		5	85	10	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	37
38	G	EXT	38,6	2,2	50		5	15	80	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	38
39	D	EXT	55,5	2,2	60		N/D	N/D	N/D	N/D 2+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	39
40	N/D	EXT	52,7	2,1	40		60	20	15	52+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	40
41	D	EXT	75,8	2,1	33		30	65	5	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	41
42	G	EXT	36,5	1,7	50		30	60	10	02+*	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	42
43	D	EXT	20	1,5	33,8		40	60	N/D	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	43
44	G	EXT	45	2,3	50**		10	10	80	01/3	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	44
45	D	EXT	51	2,3	25**		40	60	0	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	45
46	G	EXT	60	2,1	66		30	50	20	02+	S-L	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	46
47	D	NON	27,8	2,1	66		40	60	0	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	47
48	D	EXT	51,8	2,3	60		35	50	15	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	48
49	G	EXT	42	1,8	45		60	30	10	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	49
50	D	EXT	26	1,8	33		30	40	30	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	50
51	G	EXT	90	3,5	90		20	50	30	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	51
52	D	EXT	3,8	2,2	40		5	40	35	102+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	52
53	D	EXT	13,2	2,8	40		2	30	50	182+	S-G	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	53
54	D	EXT	45	2,6	40		35	50	15	02+	S-G	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	54
55	D	EXT	8,8	2,2	40		50	50	0	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	55
56	D	EXT	22,5	1,7	50		20	80	0	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	56
57	G	EXT	61	2,5	90		10	90	0	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	57
58	D	EXT	66	2,5	70		5	95	0	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	58
59	G	EXT	53,6	2,6	60		50	50	0	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	59
60	D	EXT	35,8	2,4	90		5	15	75	01/3-	S-L	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	60
61	D	EXT	63	2,2	70		35	50	15	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	61
62	G	EXT	6	3,3	35		80	15	5	02+	S, Gr	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	62
63	D	EXT	3	1,2	35		10	60	30	01/2	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	63
64	D	EXT	27	2	60		80	15	5	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	64
65	D	EXT	12,8	1,7	50		80	15	5	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	65
66	G	EXT	83,9	1,5	50		25	15	60	01/3 -	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	66
67	D	EXT	18,2	1,5	40		40	55	5	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	67
68	D	EXT	14,5	2,1	60		10	50	40	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	68
69	G	EXT	58,4	1,2	15		10	50	40	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	69
70	G	EXT	22,1	1,2	10		40	30	30	02+	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	70
71	G	EXT	11	1,9	60		0	50	50	01/3 -	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	71
72	D	EXT	59	5	80		20	20	60	01/3 -	S, G, C	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	72
73	D	EXT	52	4	85		40	40	20	02+	S, C, Gr	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	73
74	G	EXT	34	3,8	35		80	15	5	02	S, Gr	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	74
75	D	EXT	26,2	1,5	70		8	2	90	01/3 -	S	<a href="#">Voir</a>	<a href="#">Voir</a>	75

- 1 :G: rive gauche, D: rive droite, regard vers l'aval
- 2: Ext: extérieur, Int: intérieur
- 3: S/V sans végétation
- 4: nombre de fois la largeur du lit du cours d'eau
- 5: Substrat
  - R: roc
  - Bx: Gros bloc
  - B: Bloc
  - G: galet
  - C: caillou
  - Gr: gravier
  - S: sable
  - L: limon
  - O: débris organique
  - Bt: béton

- \* Interprétation effectuée à postériori à l'aide du SIT
- \*\* Interprétation effectuée à postériori à l'aide des photographies